

> Philippe Delvaux, op basis van het boek "Brussel, geplande geschiedenis"

Met de bereidwillige toelating van de uitgeverij Mardaga en Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE)

Dank aan de heer Périlleux, directeur-diensthooft bij BSE

GESCHIEDENIS VAN DE STADSPLANNING IN BRUSSEL

Onlangs publiceerde BSE het boek 'Brussel, geplande geschiedenis', een encyclopedische studie over de geschiedenis van de Brusselse planning, en op 13 oktober werd het BWRO goedgekeurd tijdens een plenaire vergadering. Twee mooie gelegenheden, vonden wij, om nog eens terug te komen op de hoogtepunten van die geschiedenis die het Brusselse landschap zoals wij het vandaag kennen, gestructureerd hebben.

Laten we beginnen met een vraag: wie kent alle grote mijlpalen van de Brusselse stadsplanning sinds de oprichting van België?

Uit de moderne geschiedenis zullen de meesten onder ons het **GBP**, het **GPDO** en het **GGB** wel kunnen aanhalen. En wie al langer in het vak zit, zal ongetwijfeld ook het **Sectorplan** opsommen, dat twintig jaar lang bestond en waarvan de totstandkoming bijna even lang duurde. Maar weinigen onder ons hebben weet van het **besluit van 1940** en de vele pogingen tot stadsplanning vanaf het einde van de Tweede Wereldoorlog tot het begin van de jaren 1970. Aan het **besluit van 1915** zal ongetwijfeld niemand van ons denken. En alleen enkele archeologen-archivisten zullen wellicht gehoord hebben van de verschillende plannen uit de 19e eeuw.

Hoewel de geschiedenis van de Europese steden in grote lijnen teruggaat tot de middeleeuwen, is de planning van de ontwikkeling van die steden een recenter gegeven. In de oude geschiedenis zijn waarschijnlijk wel nog studies over een gedeeltelijke ontwikkeling te vinden, bijvoorbeeld voor de stadsomwalling, de ontwikkeling van wijken voor de adel of pogingen tot cartografieën, een problematiek die gelijkloopt met die van de stadsplanning.

Maar de planning van een volledige stad of van grote delen van de voorsteden waarnaar de stad zich zal moeten uitbreiden, is een recent concept dat verband houdt met twee fenomenen. Enerzijds was er de industrialisering en de daarmee gepaard gaande **trek** van de plattelandbevolking **naar de steden**, waardoor die uit hun omwalling groeiden en zich snel ontwikkelden, waarbij de vorming van nieuwe wijken in goede banen geleid moest worden. Anderzijds gaf de moderne politieke organisatie de macht aan de regering en het parlement, terwijl de lokale autonomie wel gevrijwaard werd. Deze politieke organisatie wordt gebaseerd op een specifieke **administratie**.

MIJLPALLEN IN DE BRUSSELSE STADSPLANNING

In 1807 – België hoorde toen nog bij Frankrijk – gaf de wet de burgemeesters de verantwoordelijkheid om in de steden een rooilijnplan op te maken voor

de aanleg van nieuwe straten en de uitbreiding van bestaande straten of andere inrichtingen van algemeen nut. In 1836 bekrachtigde de gemeentewet de planningsbevoegdheden van de lokale overheden en legde zij op dat ook de geagglomereerde delen van de plattelandsgemeenten in de planning opgenomen moesten worden om stedelijke uitbreidingen beter te kunnen structureren. Het federale en het provinciale niveau werden erbij betrokken via de toezichhoudende overheden, die instonden voor de supervisie.

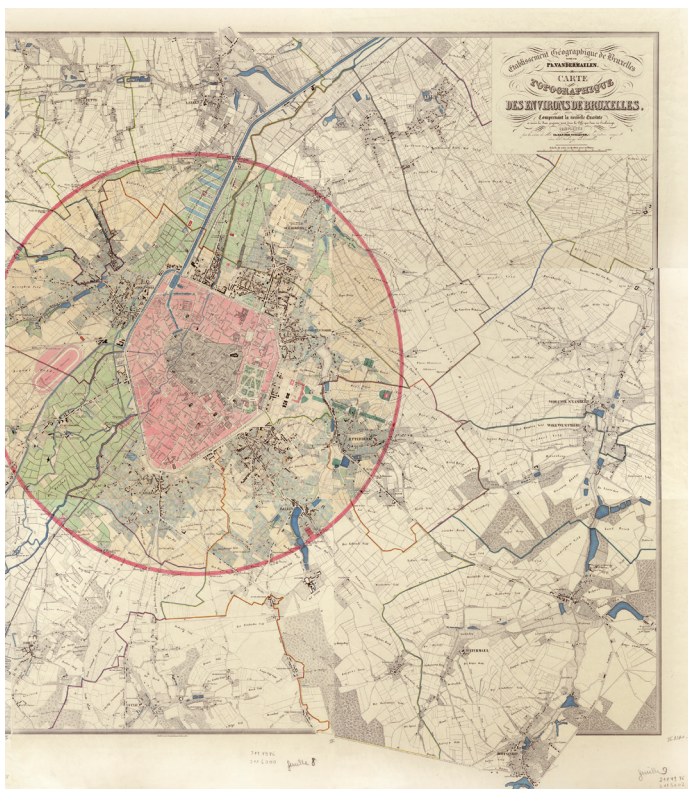
Het was het begin van de coördinatie tussen Brussel en de voorsteden in het jonge onafhankelijke België. Door de industrialisering breidden de steden zich snel uit en groeiden zij buiten hun omwalling. Brussel was geen uitzondering. Stadsplanning moest de groei onder controle houden. In 1842 werd dus een inspecteur der wegen benoemd voor de Brusselse voorsteden: **Charles Vanderstraeten**. Zijn hoofdtaak was toe te zien op het tracé en de helling van de straten die in de nieuwe wijken aangelegd zouden worden. Zijn taak op het vlak van planning had uitdrukkelijk betrekking op de voorstedelijke gebieden. Vergeet niet dat Brussel toen nog omwald was door een tweede ringmuur, de huidige 'kleine ring'. Die ringmuur had al lang geen verdedigende functie meer maar wel een fiscale functie, namelijk voor het innen van tol aan de stadspoorten.

Charles Vanderstraeten wilde de stadsontwikkeling bijgevolg laten plaatsvinden binnen een nieuwe, perfect cirkelvormige omwalling om tol te innen. Op zijn plan had die cirkel een straal van 3.000 meter vanaf de toren van het stadhuis. **Het daaruit voortvloeiende regelgevende plan werd in 1846 goedgekeurd**, maar enkele jaren later alweer **opgegeven** doordat het te conceptueel was en terughoudendheid en zelfs tegenkanting opwekte bij bepaalde voorstedelijke gemeenten.

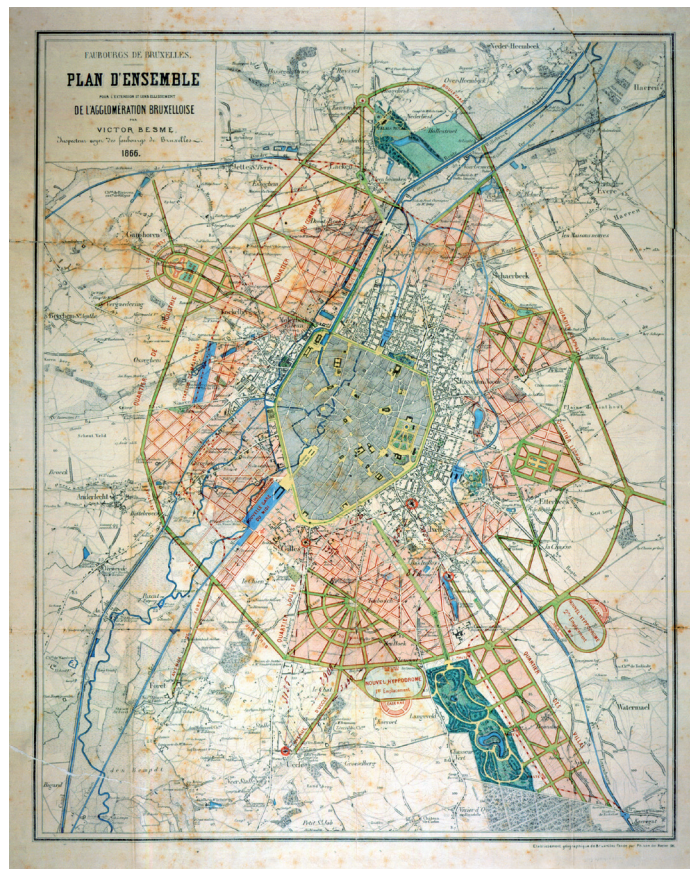
Maar gezien de constante uitbreiding van de stad werden sindsdien wel verschillende projecten gepland. Vele van die projecten gingen het regelgevend plan trouwens vooraf. Neem bijvoorbeeld Molenbeek, waar vanaf 1842 het plan voor een hele wijk bedacht werd, met een

1. Et il y aura bien une évolution de l'objet et du périmètre de la planification au cours du temps: au début, elle entend maîtriser l'extension de la ville. Mais au vingtième siècle, cette extension génère des tensions avec les « faubourgs » happés. On verra bien que progressivement, la planification va travailler à la restructuration intérieure des espaces urbains, notamment pour les dents creuses, les quartiers encore en friche, les zones à développer. Mais sans plus cibler de nouvelles zones d'extension extérieures. Les frontières de la ville vont se cristalliser puis s'institutionnaliser à la création de l'agglomération puis de la Région. Dès lors, la planification bruxelloise se limitera essentiellement à l'organisation du périmètre de cette région, tout en pointant souvent les problèmes que posent cette limite.

hippodroom/stadion langs het kanaal als hoeksteen. De Administration des Hospices et Secours de la Ville de Bruxelles (voorloper van het OCMW), die eigenaar was van de terreinen, was echter niet geneigd om ze tegen de aangeboden prijs te verkopen. Uiteindelijk werd de wijk verstedelijkt rond de vele industrieën die er zich kwamen vestigen, maar buiten het geschetste kader. Toch kende het plan van 1842 een begin van uitvoering met de aanleg van de Hertogin van Brabantplaats, die oorspronkelijk bedoeld was om een spel van perspectieven te bieden met het toekomstige stadion. Het plein is er gekomen maar het stadion niet, waardoor de oorspronkelijke intentie verloren ging en vandaag de dag moeilijk te vatten is. Dit voorbeeld maakt duidelijk dat er spanningen kunnen ontstaan tussen de vele



> Plan uit 1846 en de omwalling in het rood



> Tweede poging: het plan uit 1863 (gepubliceerd in 1866)

stadsontwikkelingsactoren. We komen daar later nog op terug. Het bewijst ook wat er allemaal kan gebeuren tussen plan en uitvoering.

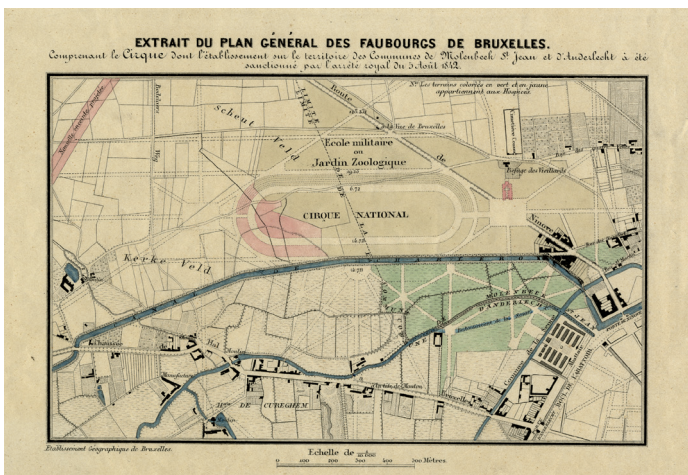
De tweede helft van de 19e eeuw kenmerkte zich door het werk van een vergeten figuur, namelijk **Victor Besme**, inspecteur der wegen en van 1858 tot 1904 belast met de planning ... Deze periode stemt min of meer overeen met de regeerperiode van Leopold II, die veel bekender is om zijn impact op de Brusselse stadsontwikkeling.

Victor Besme vatte de grote planningslijnen samen in een **algemeen plan dat in 1863 gepubliceerd werd**. Hij wilde de stadsontwikkeling organiseren volgens de principes van sociale en functionele vermenging en tegelijkertijd een grote flexibiliteit behouden om de materie op een pragmatische manier te kunnen begrijpen. Dit kwam vooral tot uiting door het uitsluitend indicatieve karakter van het algemeen plan en de constante wijzigingen. De actieradius van het plan nam parallel aan de stadsuitbreiding toe en besloeg in 1860 een grondgebied van 7.000 hectare.

Victor Besme focuste op de sociale en ruimtelijke verdeling en verdeelde de stad dus in wijken, waarvan sommige bedoeld waren als woonwijk voor de volksklasse, de middenstand en de burgerij en andere voor fabrieken en dienstondernemingen.

Toen hij in 1904 overleed, besliste de federale regering echter om zijn functie en bijgevolg het specifieke toezicht op de ontwikkeling van Brussel af te schaffen.

In een slingerbeweging probeerde de stedenbouw van de 20e eeuw komaf te maken met de benadering van de 19e eeuw. In **1915** werd



> Vindt u op dit plan het Hertogin van Brabantplein?

de stadsplanning hervormd door een **besluitwet**. Het **modernisme** ontvlamde in de hele Europese samenleving en drong langzaam de visie van toenmalig stadsplanner Raphaël Verwilghen binnen. In die tijden van oorlog hield de Brusselse bevolking echter liever vast aan een vertrouwde stadsomgeving en kantte zij zich tegen de visie van de stadsplanner om de stad weer op te bouwen. De gemeenten zouden het modernistische enthousiasme dus beteugelen.

ACTIE VAN [DE VOORLOPER VAN] BRULOCALIS

Wist u dat de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten, waaruit Brulocalis ontstaan is, al in de jaren 1930 in Brussel een colloquium over stedenbouw en wonen organiseerde, samen met de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken?

Maar tijdens de Tweede Wereldoorlog lag Raphaël Verwilghen aan de basis van een **directief besluit (1940)** voor de secretarissen-generaal die hun ministers in ballingschap vervingen. **Vier aaneengeschakelde regelgevende plannen** moesten de ruimtelijke ordening in het hele land regelen. Een specifiek bestuur kreeg de taak om de toepassing ervan op te volgen.

Deze periode werd sterk beïnvloed door het **functionalisme** dat het Handvest van Athene in 1933 ingevoerd had in de architectuur.

Na de oorlog werd dit besluit verlengd door een **besluitwet (1946)**; de parlementaire discussie vond echter pas zestien jaar later plaats (1962). Het bestuur voor stedenbouw kwam in 1944 onder het Ministerie van Openbare Werken te vallen. De eerste algemeen directeur, **Victor Bure**, schreef in 1947 in het tijdschrift "Mouvement Communal²" van de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten: "*Het besluit van 12 september 1940 werd toegepast volgens een idee van centralisering dat niet verenigbaar was met de gewoonten en de rechtspraak van ons openbaar recht; we maakten van stedenbouw een soort van oorlogsmachine die de gemeenten er flink van langs gaf; vanuit Brussel hebben we Vlaanderen en Wallonië ontwikkeld. Het resultaat werd al gauw duidelijk. Of liever gezegd, een resultaat bleef gewoon helemaal uit. De gemeenten hebben hun stekels opgezet en de plannen zijn nooit uitgevoerd.*"³

Van 1948 tot 1957 ontwierp een privékantoor (**Groupe Alpha**) een **voortontwerp van gewestplan voor de Brusselse agglomeratie en haar hinterland** in opdracht van het bestuur van Victor Bure. Vanaf 1958 raakte het echter in de vergetelheid. In die periode hebben maar 10%

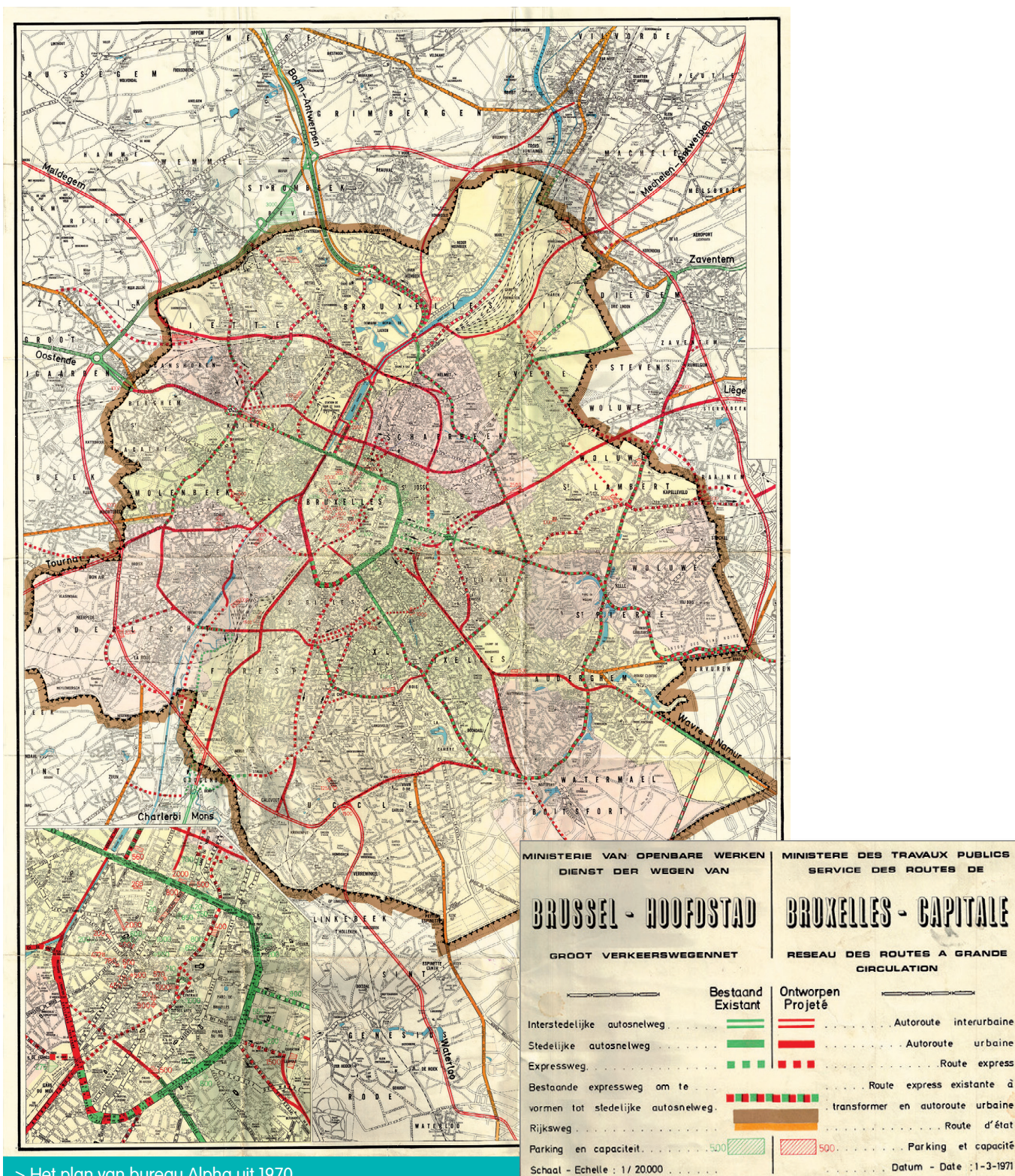
van de Belgische gemeenten een **algemeen verordeningplan** opgesteld, dat bij koninklijk besluit goedgekeurd werd. In Brussel waren dat alleen maar Ganshoren (plan van 1951) en Jette (1954).

In **1962** startte datzelfde bureau, dit keer in het kader van een wet, met de opmaak van een **sectorplan voor de Brusselse agglomeratie**, dat in 1965 een feit was. De planning was beperkt tot de perimeter van de negentien gemeenten. De beweegredenen waren min of meer dezelfde als



2. "Mouvement Communal" en "De Gemeente" zijn de voorlopers van het tijdschrift "Nieuwsbrief". Vandaag wordt de Franse naam "Mouvement Communal" gebruikt voor de publicatie van de Union des Villes et Communes Wallonnes (UVCW).

3. V. Bure, "Naissance d'une administration", De Gemeente, 1947, nr. 237, p. 46.



> Het plan van bureau Alpha uit 1970

bij het vorige plan: 188 km stadsautowegen, een strakke zonering en vijf kleine autonome steden in plaats van een agglomeratie. Volgens het plan zou elke Brusselse zone soortgelijke voorzieningen krijgen. Maar uiteindelijk bleek deze heel theoretische visie onmogelijk uit te voeren. Het voorontwerp

bepaalde ook dat het grootste deel van de Brusselse gebouwen in twintig jaar tijd gerenoveerd zouden worden. Maar in die tijd stond "renoveren" gelijk aan afbreken en weer opbouwen. Kortom, het grootste deel van de stad zou gesloopt worden, en dan nog in een hoog tempo. Voor de bouwsector was dit

VAN VROEGER TOT NU: STADSAUTOWEGEN

Ook vandaag nog zie je op de kaart van Brussel de restanten van het begin van uitvoering van de stadsautowegen: de E40 die tegen de Reyerslaan aan ligt, het duo Wetstraat-Belliardstraat, de invalsweg Herrmann-Debroux, de Keizer Karellaan, de tunnel van Koekelberg ... Aanvankelijk was het de bedoeling om echte autosnelwegen door de stad aan te leggen, die dan zouden samenkomen op de kleine ring. Tegenwoordig tracht men de sporen hiervan weg te wissen door het stedelijke stuk van de E40 kleiner te maken en door de kunstwerken uit die tijd (Reyersviaduct en Herrmann-Debrouxviaduct) af te breken. De veroudering van deze inrichtingen heeft uiteraard te maken met het gebrekkige onderhoud, wat op zijn beurt verband houdt met het structurele financieringsprobleem van het Brussels Gewest. Maar wanneer we naar de historische context kijken, stellen we vast dat deze bouwwerken er al waren vóór de oprichting van het Brussels Gewest, niet voldeden aan de behoeften (volgens sommigen zouden ze de stadsvlucht in de

hand gewerkt hebben, die we ook nu nog vaststellen bij de Brusselse middenklasse) en uiteindelijk niet meer overeind konden blijven gezien de recentere mobiliteitsontwikkelingen. Met andere woorden, we veronderstellen dat, hoewel er zeker geen overleg plaatsvond, de problematiek van de burgerlijke bouwkunde en infrastructuurwerken deels verband houdt met de institutionele veranderingen en de paradigmaverschuiving in de stedelijke mobiliteit.

In het verleden – andere tijden, andere gewoonten – zien we dat de stedenbouwkundige regelgeving niet altijd de huidige precisie kende, aangezien die net het resultaat is van opeenvolgende verbeteringen. Er was een tijd toen – het hielp om connecties te hebben bij naburige diensten – ambtenaren voor stedenbouw en openbare wegen de bouw van infrastructuurwerken konden goedkeuren met een minder precies regelgevingskader dan vandaag.

uiteraard heel goed nieuws, maar de begroting van dit compleet onrealistische idee veroordeelde het voorontwerp meteen tot de **prullenmand**.

Vijf jaar later, in 1970, maakte Alpha een tweede voorontwerp van zijn bestemmingsplan. In tegenstelling tot zijn voorganger was dit nieuwe plan niet meer zo gericht op een massale afbraak maar het voorzag wel in nóg meer stadsautowegen: liefst 225 kilometers autowegen zouden de stad doorklieven. De planning weerspiegelde de overheersing van de auto, die in een stroomversnelling kwam na Expo '58 als teken van moderniteit.

Het gevolg daarvan was dat de stadsbewoners de eerste buurtcomités oprichtten om de strijd aan te binden tegen dit plan (1969, 'slag om de Marollen'), dat net als zijn voorganger uiteindelijk in de prullenmand belandde.

In 1973 kwam er beweging in de structuur van België: de regionalisering ging van start en hoewel men het concept van een Brussels Gewest voorlopig in de ijskast stak, werd binnen de nationale staat een **Ministerie van Brusselse Aangelegenheden** opgericht, dat de supervisie op de ordening van Brussel overnam van de minister van Openbare Werken. Minister van Brusselse Aangelegenheden Guy Cudell legde er zich op toe om de Brusselse eigenheden te onderstrepen in een nieuwe

versie van het ontwerp van sectorplan. De term 'renovatie' kreeg in die periode de betekenis zoals wij ze vandaag kennen, namelijk het verbeteren en herstellen van het bestaande gebouw in plaats van het af te breken en weer op te bouwen.

Paul Vanden Boeynants, de opvolger van Guy Cudell op het Ministerie van Brusselse Aangelegenheden, zette zich in die periode in tegen de ontwikkeling van stadsautowegen.

Het kantelmoment in deze geschiedenis kwam er in **1979 met de goedkeuring – eindelijk! – van het Sectorplan**.

Het plan overleefde ook de beproevingen van het overleg en het openbaar onderzoek, twee procedures die toen nog zeldzaam waren in Europa.

Het vervolg – de **OOPS** (ordonnantie houdende organisatie van de planning en stedenbouw van 1991), het **BWRO** (de nieuwe versie werd goedgekeurd bij het schrijven van dit artikel), het **GP(D)O** (1995, 2002 en 2017), het **GBP** (2001 en 2013 voor het zogenaamde "demografisch" GBP), het **PIO** (Plan voor de Internationale Ontwikkeling, 2007 en 2013) en de **richtschema's** (2014) – is bekend.

WELKE LESSEN KUNNEN WE TREKKEN UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE STADSPANNING?

Inhoud en benadering

De moderne stadsplanning ontstond in aansluiting op de onafhankelijkheid en is in de loop der jaren sterk veranderd qua **inhoud** en **benadering**.

Ruw samengevat legde de 19-eeuwse visie de nadruk op de ontwikkeling van het stadslandschap en de stadskunst. De stad was niet langer een ietwat chaotische en experimentele samenvoeging van straten

en pleinen volgens een tracé waarover men telkens afzonderlijk besliste. De uitbreidende stad wilde zowel haar ontwikkeling onder controle houden als zich op de voorgrond plaatsen. De nood aan stadsplanning was het resultaat van de snelle groei van industrialiserende steden, die een enorme bevolkingsstijging kenden. Brussel groeide buiten de stadsmuren die het uit de middeleeuwen overgeërfd had, en vernieuwde zichzelf met nieuwe wijken die het trachtte te structureren.

In aansluiting op het Handvest van Athene van 1933 bezweek de Brusselse stedenbouw voor het functionalisme van de 20e eeuw: men ging zich minder bezighouden met het uitzicht van

het tracé en meer met de **bestemming** van de wegen en wijken. Die tijdsgeschiedenis zou trouwens in meer dan alleen maar de stedenbouw tot uiting komen, bijvoorbeeld ook in de architectuur.

Wat de **benadering** betreft, ook die zou de tijdsgeschiedenis uitstralen: tot de decentralisering van de jaren 1970 was België een eenheidsstaat. Als hoofdstad was Brussel ook een uitstraalraam voor de centrale macht, die toen **niet van plan was om de toekomst van de stad te delegeren aan een ander machtsniveau**. Dit veroorzaakte logischerwijs **spanningen**, zowel met de gemeenten en provincies als met de bevolking, wiens wensen niet altijd gehoord werden en niet altijd overeenstemden met de supralokale stedenbouwkundige visie van toen.

Sommige van de wetteksten die aan de basis lagen van de Brusselse stedenbouw en die zelfs het Brusselse **bestuur** georganiseerd hebben, kwamen ietwat eigenaardig tot stand in de onrustige tijden van de twee wereldoorlogen. Maar wanneer je erover nadenkt, is het eigenlijk niet zo vreemd dat er in die moeilijke perioden ordemaatregelen genomen werden, want planning is uiteindelijk niets meer of minder dan een omkadering van de ontwikkeling en dus een (her)structurering van de toekomst, toch? Bovendien kwamen deze regelgevende kaders voor een verdeeldheid zaaiende materie tot stand in een context waar er weinig geluisterd werd naar verzet.

Na de oorlog wekte het buitensporige functionalisme in combinatie met een visie die te ver lag van de lokale bekommernissen, als slingerbeweging weerstand op, zowel bij de gemeenten als bij de Brusselaars. De protestbeweging van de jaren 1960, die ook in lijn lag met de tijdsgeschiedenis, ijverde ervoor dat de behoeften van diegenen die hun stad beleven, opgenomen zouden worden in de stedenbouwkundige visie. De Belgische compromiscultuur op haar best bracht **overleg- en participatiemechanismen** voort die, hoewel ze geen wondermiddel waren, als voorbeeld dienden op Europees niveau en de mogelijkheid boden om een visie scherp te stellen, te verbeteren, de scherpe kantjes eraf te halen en zelfs een ander gezichtspunt aan te nemen.

Vanaf het einde van de jaren 1970 worden de planningsinstrumenten ingevoerd zoals we ze vandaag kennen: sectorplan, gewestelijk ontwikkelingsplan (waar in de tweede versie het adjectief 'duurzaam' aan toegevoegd werd, ook weer volgens de tijdsgeschiedenis), gewestelijk bestemmingsplan (dat later 'demografisch' werd) en de specifieke instrumenten van de hefboomzones en richtschemas.



PLEINEN OF WEGEN ... KRISTALLISERING VAN DE SPANNINGEN

Voorbeelden zijn er in overvloed. Laten we ons hier beperken tot een tweetal.

Ten eerste, het Liedtsplein in Schaarbeek, waar het plan van de gemeente om een mooi rechthoekig plein aan te leggen, gedwarsboemd werd. Enerzijds door de krachtige tegenkanting van een buurman, de destijds bekende schilder Gallait, die zich uit alle macht verzette tegen de ontwikkeling van een nog landelijke wijk. Maar anderzijds ook door de toekomstige koning Leopold II, die een imposante laan wilde aanleggen naar de nieuwe kerk van Laken; de laan zou schuin door het plein lopen,

wat de uitgestippelde harmonie in het gemeentepan tenietdeed.

Ten tweede, de 225 km stadsautowegen van de jaren 1960 konden niet echt op bijval rekenen bij de gemeenten die gesegmenteerd waren door deze voorziening die vooral gunstig was voor de werknemer die ver weg buiten de stad woonde, dan voor de lokale belastingbetaler die naast de weerzinwekkende betonstrook moest wonen. De stadsbewoners lieten dan ook luid van zich horen, waardoor het bestuur zich genoopt zag om het plan op te geven.

ONDERZOEK VAN LANGE ADEM

De reden waarom we dit boek zoveel aandacht geven is, dat het om een bijzonder werk gaat: nooit eerder werd het onderzoeksterrein zo serieus ontgonnen en geanalyseerd.

De documenten (schetsen, voorontwerpen, werkdocumenten, processen-verbaal, ...) waren in grote mate bewaard in slecht geïnventariseerde of zelfs onuitgegeven archieven. We mogen dus gerust spreken van een herontdekking van een groot deel van deze geschiedenis.

De moeizame totstandkoming van dit miskende verhaal is van hetzelfde niveau als wat het vertelt: het begon

in 1999 en eindigde in 2017. Achtien jaar was er nodig om het project af te bakken, de archieven door te snuffelen en uit te pluizen, de gegevens te analyseren, het boek te schrijven en het ten slotte te publiceren.

Het resultaat is een rijkelijk geïllustreerd en in kaart gebracht encyclopedisch werk van 500 pagina's, dat niet alleen boeiend maar ook aangenaam is om te lezen. Kortom, of u het nu leest voor uw plezier of voor uw werk, het boek is absoluut een referentie voor iedereen die geïnteresseerd is in stedenbouw of de geschiedenis van Brussel.

Spanningen

Meerdere stromingen brengen **machtsverhoudingen** mee, waarvan de lagen zich soms opstapelen in het planningsproces, van oorspronkelijke intentie tot geslaagde uitkomst (of mislukking) van een plan, en nadien ook in de uitvoering. De ontwikkelde wijken drukken trouwens soms de complexiteit van hun moeizame totstandkoming uit en sommige blijken iets helemaal anders geworden te zijn dan oorspronkelijk bedoeld.

Deze spanningen betreffen in de eerste plaats **spanningen tussen machtsniveaus**: de geschiedenis van de stadsplanning bracht aan het licht dat de spanningen tussen centrale regering, provincie (ondertussen Gewest) en gemeenten een constant gegeven waren.

Wat stadsplanning zo moeilijk maakt, heeft te maken met het voorwerp zelf: doordat men vooruit moet kijken naar de toekomst, heeft men om deze moeilijke oefening op te lossen soms de neiging zich te beperken tot een visie en theoretische modellen die moeilijk verenigbaar zijn met de harde werkelijkheid. Dit verklaart ook waarom dit ingewikkelde gegeven verder aangepakt werd door middel van overleg.

Daarnaast zijn er ook de **spanningen in de privésector**. Men mag stadsplanning niet reduceren tot een oefening die alleen de openbare sector moet maken en die uitsluitend gestuurd is door het algemeen belang. De materie zelf doet discussies opstaan over de soms tegenstrijdige particuliere belangen: die van de ontwikkelaars bijvoorbeeld komen niet altijd die van de stadsgebruikers, waaronder de stadsbewoners, tegemoet. Hoewel de geschiedenis voldoende aantoont dat het

NIMBY-fenomeen bij gelegenheid steun vindt in het proces, getuigt ze er evenzeer van dat de onomkaderde invloed van de ontwikkelaars (bijna) gedrochten opleverde, die gelukkig meestal tijdig tegengehouden werden op het ogenblik van de budgettaire raming. Denk maar aan het plan van 1940 om bijna heel Brussel te 'vernieuwen' – lees: met de grond gelijk te maken en herop te bouwen – of dat van een twintigtal jaar later om een dicht netwerk van stadsautowegen aan te leggen in Brussel.

Het belang van de historische benadering mag duidelijk zijn: **het stedelijke landschap in Brussel bouwt op deze geschiedenis voort** in de grote beslissingen, het getalm en geaarzel, de kenteringen en reacties, de confrontaties, enz. Meer dan een eeuw lang zijn grote inspanningen geleverd omtrent deze materie, en daaronder valt niet alleen de stadsplanning maar ook het regelgevend kader, de administratieve organisatie en zelfs het (politieke, administratieve en maatschappelijke) denkbeeld.

Was het stedenbouwkundig overleg zoals we het vandaag nog altijd kennen, ook ingevoerd zonder het felle verzet van de bevolking aan het eind van de jaren 1960? Had dat verzet alleen maar plaatsgevonden als de toenmalige stadsplanning de functionele theorieën die - wellicht te lang - als richtlijn dienden, losgelaten had? Het verleden zet het heden weer in perspectief en reikt ons sleutels aan om meer inzicht te krijgen in mechanismen die voor ons altijd al verworven leken.

Het heden is nog altijd ingewikkeld en daardoor hebben we vaak de neiging om een geïdealiseerd verleden te verheerlijken, maar eigenlijk weten we niet zo veel over dat

verleden. Het is de verdienste van dergelijke studies om te bewijzen dat onze voorgangers ook te kampen hadden met gelijkaardige problemen als die waarmee de planners, besluitvormers en burgermaatschappij vandaag geconfronteerd worden. Wanneer we dit verleden weer in zijn context plaatsen en in het menselijke beslissingsproces kaderen, wordt het veel meer dan een technische beschrijving en wordt het plots menselijker. Stedenbouw en stadsplanning zijn het resultaat van menselijke beslissingen. Een evidentie die we af en toe durven te vergeten.

> Meer info

Michel De Beule (coörd.), Benoît Périlleux, Marguerite Silvestre, "[Brussel, geplande geschiedenis – stedenbouw in de 19e en 20e eeuw](#)", uitgeverij MEERT, 2017, 496 pagina's, ISBN 9782804703325.

De uitgeverij Mardaga zal binnenkort ook een digitale versie uitbrengen, om de overvloedige cartografie die voor deze studie in hoge resolutie ingescand werd, grondiger te bekijken.

Coördinator Michel De Beule ligt trouwens mee aan de basis van de toepassing [HemelsBrussel](#), waarmee luchtfoto's uit twee verschillende periodes tegelijkertijd in beeld gebracht kunnen worden, van het begin van de jaren 1930 tot 2014.

