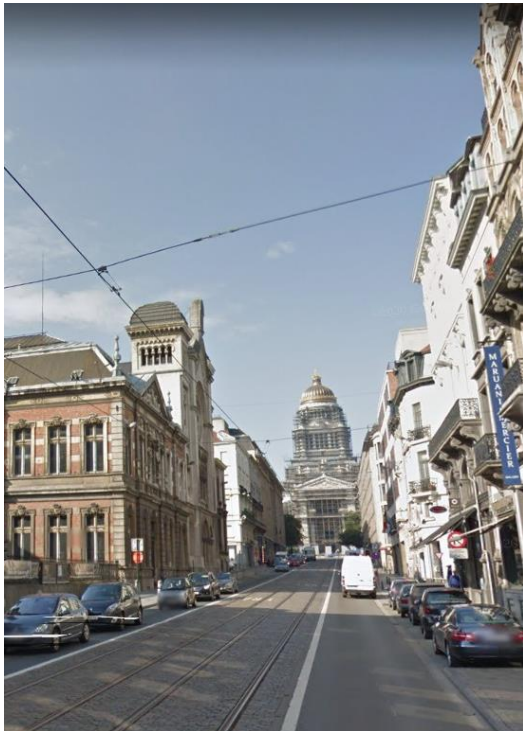


De openbare weg erkennen als erfgoed: een troef voor de identiteit van de stad en een hulpbron om de uitdagingen van duurzame ontwikkeling aan te gaan



Duurzame ontwikkeling is zonder twijfel de belangrijkste uitdaging voor de komende jaren. Steeds meer zijn de actoren inzake stadsontwikkeling en duurzaamheid het erover eens dat bestaande bouwwerken een belangrijke hefboom zijn om deze uitdaging aan te gaan. In wezen zijn ze immers een "duurzame hulpbron" door hun aanwezigheid, duurzaamheid, samenstelling, materialen, architecturale en technische kenmerken, fysiek eigenschappen, enz.



© StreetView

Verbazend genoeg wordt het erfgoed van de openbare weg of de openbare ruimte thans niet op dezelfde manier benaderd. Het blijft nog vaak ondergeschikt aan de erkenning als erfgoed van de omliggende bouwwerken en het wordt zelden gezien als wezenlijke erfgoedcomponent van het stedelijke landschap en/of als duurzame hulpbron om milieu-uitdagingen aan te pakken.

De wegen en de openbare ruimten van Brussel dateren voor een overgroot deel uit de 18de en 19de eeuw. In die periode werden de vraagstukken met betrekking tot de wegen, architectuur en de reglementering als een geheel behandeld om coherente stadsgehelen tot stand te kunnen brengen. De hieruit ontstane historische landschappen dragen bij tot de Brusselse identiteit en hebben hun duurzaamheid in grote mate bewezen.

Het begrip duurzaamheid van openbare wegen mogen we evenwel niet reduceren tot het feit dat ze de tand des tijd hebben doorstaan. Bestaande wegen vormen ook een hulpbron voor de toekomst. Net zoals we dat steeds vaker dagelijks doen voor bouwwerken, moet men ook in het geval van wegen alternatieven aftoetsen voor hun afbraak of grondige heraanleg om zo in te spelen op de doelstellingen inzake de uitstoot van broeikasgassen en energie.

De renovatie of heraanleg van een openbare weg biedt de gelegenheid om bouwkundige en landschappelijke projecten tot stand te brengen die zowel een vermindering van het energieverbruik, een toename van het gebruikscomfort als een verbetering van de kwaliteit van de bebouwde omgeving nastreven. Eenvoudige onderhoudswerken en/of een "chirurgische" ingrepen zullen, in vergelijking met een complete heraanleg, minder doorwegen in de milieukost. Daarenboven kunnen ze een antwoord bieden op functionele uitdagingen, met name op het gebied van zachte mobiliteit.

Toch moeten we vaststellen dat projecten voor de aanleg van wegen of openbare ruimten vandaag voornamelijk worden uitgevoerd aan de hand van grondige verbouwingen en vernieuwingen. Aanwezige elementen worden nauwelijks (h)erkend. Ze worden zelden mee in aanmerking genomen en/of bewaard.

De UNESCO vermeldt in haar aanbeveling over het historische stedelijke landschap (2011) het volgende: *"The principle of sustainable development provides for the preservation of existing resources, the active protection of urban heritage and its sustainable management is a condition sine qua non of development. (...) As the future of humanity hinges on the effective planning and management of resources, conservation has become a strategy to achieve a balance between urban growth and quality of life on a sustainable basis."*

Overtuigd van het belang van deze aanbeveling pleit de KCML voor een meer zorgzame benadering van het bestaande dat als een leidraad moet worden gebruikt bij de heraanleg van openbare wegen en ruimten en bij het formuleren van antwoorden op de hedendaagse behoeften.

De KCML wil de begrippen erfgoed en stedelijke ontwikkeling (opnieuw) beter met elkaar verzoenen. Deze worden jammer genoeg nog al te vaak als tegenstrijdig ervaren terwijl beide samen juist een uitstekende opportuniteit vormen om de waardering voor de identiteit van de stad, het antwoord op nieuwe gebruikseisen (onder meer op het gebied van zachte mobiliteit) en de uitdagingen op vlak van duurzame ontwikkeling met elkaar te verbinden.

In de hedendaagse stad moet het landschap beantwoorden aan nieuwe uitdagingen inzake mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid, die de haar samenhang beetje bij beetje bedreigen. Het rijke erfgoed van de openbare weg vormt echter geenszins een hindernis voor de ontwikkeling van een stad die ten dienste staat van haar inwoners ; het biedt juist kansen om de overgeleverde stedelijke vormen te ontwikkelen en op te waarderen. (fragment studie T. Schlessler, vrije vertaling)



© Google Earth

BENADERING VAN DE KCML

De KCML stelt onderstaande evaluatiehandvaten voor om een multidisciplinaire analyse door te kunnen voeren bij het ontwikkelen van projecten voor de heraanleg van openbare ruimten en wegen in historische landschappen.

I. Kennis

Kennis is een essentiële voorwaarde, zowel om de historische waarde van een openbare weg of ruimte te beoordelen (moet deze al dan niet worden gevrijwaard?) als om een kader op te stellen waarbinnen het mogelijk is te bepalen welke elementen of onderdelen moeten worden behouden, aangepast of omgevormd. Voordat wordt ingegrepen op het historische stedelijke landschap is het immers essentieel de impact van een project op de functionele, esthetische, maatschappelijke, duurzame en erfgoedkundige kenmerken te identificeren en te bestuderen. De checklist hieronder kan hierbij helpen:

- **Stedelijk kader** en omvang/perimeter van het project in het stedelijke landschap en zijn eigenschappen:

Landschapskwaliteit, panoramische zichten en stedelijke perspectieven, landschapssequenties en knelpunten, zichtbaarheid van de bouwkundige omgeving (op grote schaal, indien nodig ruimer dan de strikte interventieperimeter).

- **Historische kenmerken** van de ruimte doorheen de tijd, waarbij met name rekening wordt gehouden met de volgende elementen:

- Profiel en stedelijke vormen;
- Bestrating en materialen;
- Begroening (bomen en hun tussenafstanden, vormen, soorten, locatie);
- Gebruik en invulling van de ruimte;
- Signalisatie, stadsmeubilair, verlichting ...

II. Een visie formuleren op basis van doelstellingen, eerder dan normen

- **Fijnmazige integratie** als randvoorwaarde bij het project / coherentie op de schaal van de stad

- Erfgoed & stedelijk landschap / Verbetering van het leefmilieu / de mobiliteit / de toegankelijkheid
- Mogelijkheden tot behoud en integratie van wat bestaat en erfgoedwaarde heeft (beplatingen, stedelijke vormen, materialen, enz.): duurzaamheid en erfgoed

III. Erfgoedherwaardering en hedendaagse wijzigingen aan het stedelijk landschap

- *Om tot een harmonieuze evolutie te komen, moet het bestaande landschap worden getoetst aan de doelstellingen van het project: men moet streven naar het behoud van de historische materie (vorm en materiaal) en tegelijk de vraagstukken aanpakken inzake het gebruik, de milieu-uitdagingen en de economische leefbaarheid.*

NUTTIGE LINKS

- *Streets for All London:*
<https://historicengland.org.uk/images-books/publications/streets-for-all-london/heaq149c-sfa-london/>
- *Streets for All London:*
<https://historicengland.org.uk/advice/caring-for-heritage/streets-for-all/>
- *Memorandum KCML 2019-2024:*
https://crms.brussels/sites/default/files/2021-09/Memorandum_2019_NL.pdf
- *Studie van T. SCHLESSER:*
https://crms.brussels/sites/default/files/2021-12/T_SCHLESSER_Paysage-urbain-neoclassique_Etude%20CRMS_2019.pdf
- *Studie van S. HUART voor de KCML (te raadplegen op verzoek op het secretariaat van de KCML)*
- <https://openarchive.icomos.org/id/eprint/2156/1/ICOMOS-France-Paysages-Urbains-Historiques.pdf>
- *Aanbevelingen van de Unesco over historische stedelijke landschappen (2011 & 2019):*
<https://whc.unesco.org/en/hul>
- *Nummer "De straat anders bekeken" (tijdschrift Erfgoed Brussel):*
http://erfgoed.brussels/nl/ontdekken/publicaties/tijdschrift-erfgoed-brussel/de-sstraat-anders-bekeken?set_language=nl