

Bart Van Moerkerke

“Een rondweg is een voorbeeld van waar we met de inpassing van infrastructuur in landschap heen willen”, zegt Ruben Haerens van de cel infrastructuur van de Vlaams Bouwmeester. “Grote steden kregen in de vorige eeuw hun ringweg. Sinds enkele jaren worden ook kleinere steden en gemeenten geconfronteerd met de vraag: doortocht of rondweg? De keuze voor een ring is niet zonder gevaar. Een rondweg is een ruimtelijk structurerend en beeldbepalend element. Hij kan een breuklijn worden tussen het stadshart en de buitenwijken of de open ruimte. Bovendien genereert hij ook nieuwe, niet altijd gewenste, ontwikkelingen. Daardoor verbindt hij niet langer twee plaatsen maar wordt hij een plaats op zich. En dus volstaat een louter verkeerstechnische benadering niet bij het ontwerpen. Een ring is een weg in het landschap. Dat besef moet nog sterker groeien bij de wegbeheerders en daaraan willen wij meewerken.” Precies daarom besteedt het team Vlaams Bouwmeester ook thematische aandacht aan regelmatig terugkerende infrastructuurprojecten. Zo gaf het onlangs op de “Kennisdag” van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een presentatie over het thema rondwegen.

### INFRASTRUCTUUR IS PUBLIEKE RUIMTE

De evolutie naar een integrale benadering van nieuwe infrastructuur is al enkele jaren aan de gang bij de Vlaamse (water)wegbeheerders. Een ontwerper van een gerenommeerd bureau vertelde onlangs dat hij op vraag van AWV voor een brede vergadering een infrastructuurproject had voorgesteld. De ruimtelijke en landschappelijke invalshoek was de kapstok waaraan alle andere aspecten, zoals de verkeerstechnische invulling, werden opgehangen. “Tien jaar geleden”, zo vertrouwde hij me toe, “was zoiets eenvoudigweg ondenkbaar. AWV was toen bezig met het “gieten van beton” tussen punt A en punt B.” Intussen groeide het besef dat een weg meer

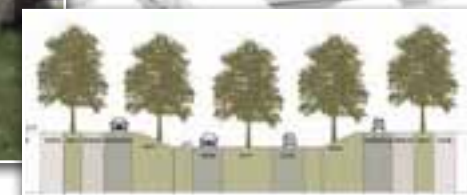
Infrastructuur is meer dan een verbinding tussen punt A en punt B. Ze ligt ergens, in een stad, aan de rand ervan, in de open ruimte. Infrastructuur is een plek op zich. En daarom moet ze ontworpen worden als publieke ruimte.

is dan een verkeersdrager en stelt AWV zich open en constructief op voor nieuwe samenwerkingsverbanden.

Die langzame maar zekere mentaliteitswijziging is onder meer het gevolg van interactie met andere beleidsdomeinen (Ruimtelijk Struc-

tuurplan Vlaanderen, Milieueffectenrapporten) en van de instroom van jonge ingenieurs. Toch gebeurt het nog dat een weg plompverloren in het landschap wordt neergepoot, waarna lapmiddeltjes het eindresultaat moeten optillen naar een min of meer aanvaardbaar niveau. De gunstige evolutie kan dus best nog een steuntje in de rug gebruiken, onder meer van het team Vlaams Bouwmeester.

In zijn beleidsnota zegt Vlaams Bouwmeester Marcel Smets dat infrastructuur publieke ruimte is en ook als dusdanig moet worden ontworpen en ingericht. Om die visie gestalte te geven sloot de Bouwmeester met de wegen waterwegbeheerders AWV, Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) en nv De Scheepvaart samenwerkingsovereenkomsten over de ruimtelijke inpassing van (water-)wegen. Die afspraken met de (water)wegbeheerders zijn een goede basis om te zoeken naar de beste procedure en de beste ontwerpteam.



# Een ring is een weg in het landschap

Een voorbeeld van goede samenwerking tussen stad, AWV en Bouwmeester is de N80 in Sint-Truiden. Maar bij veel infrastructuurprojecten wordt het grotere schaalniveau uit het oog verloren.

(BEELD: OMGEVING - MINT - INFRANEAT)





## › Kennis verzamelen voor de procedures lopen ‹

Concreet worden bijvoorbeeld in onderling overleg enkele projecten geselecteerd uit het meerjarenprogramma van AWV. Die worden door de driekoppige cel Infrastructuur van de Bouwmeester – Ruben Haerens, Annelies Van der Donck en Matthias Blondia - mee in gang gezet en begeleid.

### **N80 IN SINT-TRUIDEN**

Een eerste voorwaarde om tot een goed en geïntegreerd infrastructuurproject te komen, is dat alle betrokkenen van bij de start mee in het bad worden genomen. AWV en W&Z zijn sectorale spelers die de omslag moeten van maken van bouwheren van (water)wegen naar publieke opdrachtgevers die een maatschappelijke en zelfs culturele rol te vervullen hebben. Het team Vlaams Bouwmeester pleit er bij AWV en W&Z voor dat ze in hun bestekken nog vaker zouden eisen dat in het ontwerpteam deskundigheid op het vlak van landschap, architectuur en stedenbouw wordt opgenomen.

De Bouwmeester haalt de Groene Singel in Antwerpen aan als een goed voorbeeld van samenwerking. Matthias Blondia: "De stad greep de voorstudie van dit project van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) aan om de Groene Singel in het ruimtelijk structuurplan Antwerpen te selecteren als een strategische ruimte, die moet uitgroeien tot een nieuwe centrale ruimte tussen binnen- en buitenstad." De planningsdienst van de stad leverde heel wat voorbereidend conceptwerk. Eén van de deelprojecten, de parkverbinding tussen het provinciaal park Rivierenhof in Deurne en de binnenstad, zit nu in de procedure van de Open Oproep. De procedure heeft drie opdrachtgevers: stad, provincie en BAM. Ook voor de opmaak van een algemene ontwerpvisie voor de Groene Singel is een beroep gedaan op de Open Oproep. In september gaan vijf ontwerpers aan de slag. Of en hoe de integratie tussen weg en

ruimte echt zal lukken, moet uiteraard nog blijken.

Een ander voorbeeld van goede samenwerking tussen stad, AWV en Bouwmeester is de N80 in Sint-Truiden. Toch was dit project aanvankelijk opgestart vanuit een puur verkeerstechnische insteek, namelijk het wegwerken van drie zwarte punten met een zware tunnelconstructie. Pas toen die piste vastliep, werd de omliggende ruimte in het verhaal betrokken. Op dit ogenblik wordt het masterplan afgerond en bekijken AWV en de stad hoe ze dit plan via deelprojecten gezamenlijk kunnen uitvoeren.

### **EEN OVALE ROTONDE**

De ervaring met de N80 wijst op een pijnpunt bij veel infrastructuurprojecten: er is vaak te weinig aandacht voor de inpassing van een project in een ruimere context en voor verkennend ontwerpend onderzoek om de beste scenario's af te toetsen. Er wordt te dikwijls onmiddellijk en alleen maar naar verkeerskundige en technische oplossingen voor een specifiek probleem gezocht. Het grotere schaalniveau, waarin zowel verkeerskundige als ruimtelijke (landschappelijke en/of stedenbouwkundige) parameters meespelen, wordt uit het oog verloren. Een weg kan inspelen op de structuur van het omliggende landschap, maar hij kan evengoed invloed hebben op de omliggende gebieden of een landschap op zich zijn. Die ontwerpkeuze vloeit voort uit de analyse van de ruimte waarin de weg komt te liggen. En dat is een stap die doorgaans onvoldoende aandacht krijgt of simpelweg wordt overgeslagen.

Kijken naar de bredere context kan overigens ook leiden tot een betere verkeerstechnische oplossing dan in het oorspronkelijke plan. In Maaseik werd het ontwerp voor de aanleg van een klassieke rotonde op de N78 stilgelegd. Ontwerpers gingen opnieuw aan de slag en kwamen uit bij een ovonde – een ovale rotonde. Een oplossing die



In Maaseik werd het ontwerp voor de aanleg van een klassieke rotonde op de N78 stilgelegd. Ontwerpers gingen opnieuw aan de slag en kwamen uit bij een ovonde – een ovale rotonde.

(360 ARCHITECTEN EN BUREAU BAS SMETS)



N78 als parkway doorheen het verstedelijkte landschap



niet alleen meer tegemoet komt aan de ambitie om de band tussen Maaseik en de Maas te versterken, maar die ook verkeerstechnisch beter is dan de rotonde.

### HET TRAJECT OP ZIJN KOP

Om zijn rol ten volle te kunnen vervullen, moet ontwerpend onderzoek strategischer ingezet worden en mee een rol spelen bij de inschatting van de effecten van een infrastructuurproject op de omgeving. Dikwijls is dat al vroeg in een traject belangrijk. Nu komt het vaak te laat, op het ogenblik dat de belangrijkste beslissingen al genomen zijn. Want hoe loopt het traject meestal? De eerste fundamentele stap is de beleidskeuze om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Bij de keuze tussen bijvoorbeeld een rondweg of een doortochtproject spelen heel wat elementen mee, zoals het aantal noodzakelijke onteigeningen. Vaak wordt gekozen voor de weg van de minste weerstand. Vervolgens krijgt AWV de opdracht om het project te realiseren en een tracé vast te leggen. De verschillende varianten worden dan onderworpen aan een plan-MER. Pas op dat moment wordt ruimer gekeken dan de weg zelf. "Maar ook een MER is niet het ideale instrument om het ruimtelijk geheel mee te nemen, want een milieueffectenrapport bekijkt alles discipline per discipline", zegt Matthias Blondia.

"Bovendien is het thema landschap doorgaans ondermaats uitgewerkt in het rapport. Er is immers nog geen analyse van de landschappelijke context gebeurd en dus ontbreekt de weldoordachte visie die daaruit zou kunnen voortvloeien en kan er maar weinig zinnigs verteld worden over het landschap. Het rapport beperkt zich dan maar tot het aanmerken van waardevol landschappelijk erfgoed, zodat de lat wel erg laag komt te liggen. Een plan-MER onderzoekt dus tracés, maar gaat niet tot op diepgaand ontwerpniveau. De verzachtende maatregelen die uiteindelijk worden voorgesteld, zoals het plaatsen van geluidsschermen, vijlen alleen de hoekjes van een plan wat af. Ze komen te laat."

Het is maar de vraag of het hele traject op zijn kop kan worden gezet. Eigenlijk zou er helemaal aan het begin van een project aan ontwerpend onderzoek moeten worden gedaan. Onderzoek dat dan bijna automatisch leidt tot een doordachte beleidsbeslissing, keuze van het beste tracé en vlotte realisatie van de infrastructuur. De zware procedure voor de opstelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan brengt echter met zich mee dat die procedure al parallel wordt

opgezet, zonder te wachten op inzichten die uit gericht ontwerpend onderzoek naar boven kunnen komen. En toch worden in een RUP al contouren vastgelegd die achteraf de mogelijkheden van een kwalitatief ontwerp beperken of inpassing in de omgeving bemoeilijken.

Bij de nieuwe Scheldebrug tussen Temse en Bornem heeft de Vlaams Bouwmeester ervoor gezorgd dat voorafgaand aan de uitvoeringsstudie een grondige studie gebeurde over de stedenbouwkundige inpassing van de brug. Die studie resulteerde in belangrijke randvoorwaarden die doorwerkten in het ambitieniveau, de bestekken en de concrete uitwerking van het project. Dat heeft geloond, want niet enkel is het resultaat van een hoog niveau, de brug kostte ook minder dan geraamd. Op tijd beginnen met de voorstudies en kennis verzamelen voor de procedures lopen, is dus de boodschap.

### TOT DE VERLICHTING EN DE VANGRAIL

Dat je voor kwaliteitsprojecten met een goed ontwerpteam in zee moet gaan, is een open deur intrappen. Kopiëren leidt tot identiteitsloze, inwisselbare ontwerpen. Voor grote infrastructuurprojecten wordt in Vlaanderen meestal gevist in steeds dezelfde vijver van grote bureaus die alle aspecten van de opdracht onder één dak verenigen. Er worden x aantal referenties gevraagd van omvangrijke projecten zodat kleine of jonge bureaus met frisse ideeën maar moeilijk aan de bak komen. Een mogelijke oplossing ligt in de samenwerking van een groot ingenieursbureau dat het projectmanagement en de complexe uitvoering aankan, met een jong en geïnspireerd ontwerpteam. De formule van de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester geeft kleine bureaus een kans om te tonen wat ze in hun mars hebben.

Een goed ontwerp is één zaak, dat doorvertalen naar een concreet uitvoeringsdossier is zeker zo belangrijk. Annelies Van der Donckt: "In sommige projecten treedt er kwaliteitsverlies op. Je merkt dat landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen wel veel ingezet worden in het voortraject maar nadien weer uit beeld verdwijnen. Eigenlijk moeten ze de kwaliteit bewaken tot op het einde van het traject en het ontwerp mee opvolgen tot op detailniveau: de verlichting, de vangrails, de bewegwijzering. Als je in die details ondoordacht kiest voor standaardoplossingen, doe je afbreuk aan de oorspronkelijke kwaliteit van het ontwerp."



Een grondige studie over de stedenbouwkundige inpassing van de brug van Temse heeft geloond. Het resultaat is van een hoog niveau en de brug kostte minder dan geraamd.

(GALERIJ REPORTERS, BRUG VAN TEMSE 16/25, ID 4490569) "JAN VAN DE VEL, REPORTERS"

› Zoeken naar  
beste procedure en  
beste ontwerpteams ‹



Temse