

In juni komt er een eind aan het mandaat van Marcel Smets als Vlaams Bouwmeester. De tweede Vlaamse bouwmeester uit de geschiedenis blikt terug op de voorbije vijf jaar, waarin hij eigen klemtonen legde, onder meer wat betreft de inpassing van infrastructuur in het landschap.

Peter Renard

In 1998 werd Bob Van Reeth de eerste Vlaams Bouwmeester. Gedurende zijn mandaat zette de Antwerpse architect in zijn hoogst persoonlijke stijl de nieuwe instelling op de kaart. Als het echt nodig was, wilde hij wel eens de stoute schoenen aantrekken. Het moest vooruitgaan en Vlaanderen kende nu eenmaal geen rijke traditie inzake architecturale kwaliteitszorg voor overheidsgebouwen – want dat was de opdracht van het nieuwe instituut.

Na Bob Van Reeth vulde Marcel Smets het bouwmeesterschap anders in, met veel aandacht voor het landschap en vooral voor de inpassing van infrastructuur in het landschap. De hoogleraar stedenbouw (KU Leuven) ging meer als een pedagoog, een academicus en een diplomaat te werk. Gedurende zijn mandaat slaagde hij erin het Vlaams bouwmeesterschap te verankeren als een instituut waarvan het bestaansrecht niet langer in twijfel wordt getrokken. Dat, samen met de verruiming van de visie op het bouwmeesterschap, vindt Marcel Smets zijn belangrijkste bijdrage van de voorbije vijf jaar.

Het gesprek begint bijna vanzelfsprekend bij het stokpaardje van de afscheidnemende bouwmeester: infrastructuur als publieke ruimte. Het stond al in zijn beleidsnota toen hij zijn mandaat opnam, het blijft ook vijf jaar later een belangrijk onderdeel van zijn betoog.

Marcel Smets: "Onze straten en pleinen vormen onze klassieke publieke ruimte. Dat dateert nog uit de tijd dat we ons te voet of in het beste geval met paard en kar verplaatsten. Destijds waren die straten en pleinen ook veel levendiger dan vandaag het geval is. Het waren echte verblijfsruimten. Nu zijn de pleinen in onze binnensteden zo vercommercialiseerd dat ze veel hebben verloren van hun publiek karakter, in de betekenis die Baudelaire daaraan gaf. Het zijn met andere woorden niet langer plaatsen waar mensen onverwachte dingen beleven, of waar verschillende sociale klassen met elkaar in contact komen. Als je naar de Grote Markt van Leuven of Antwerpen gaat, dan weet je wat die bestemming je zal brengen en hoe je bezoek zal verlopen. Dat is namelijk net de reden waarom je erheen gaat. De pleinen waarop wij nu "een terraske" doen, zijn dus niet langer de publieke ruimten zoals we die vroeger hebben gekend. Ze zijn tot het domein van de recreatie gaan behoren."

De verkeers- en transportinfrastructuur heeft de rol van de pleinen en straten als publieke ruimte gedeeltelijk overgenomen, zegt u.

Marcel Smets | Waar mensen zich verplaatsen, komen ze andere

mensen tegen, zonder hiërarchie van rang of stand. Hoewel in onze treinen nog altijd eerste en tweede klasse bestaan, zit die hiërarchie toch niet in onze stations. Iedereen heeft er vrije toegang, ook daklozen. Meer dan de straten en pleinen van onze binnensteden zijn onze stations plekken van confrontatie en ook de plaatsen die de meeste gebruikers aantrekken. In zekere zin geldt dat ook voor betrekkelijk nieuwe fenomenen zoals autosnelwegen. Vandaar dat we ook over deze ruimten moeten nadenken als plekken die behoefte hebben aan meer kwaliteit. Tot nu bekijken we infrastructuur hoofdzakelijk vanuit het oogpunt van mobiliteit en in het beste geval kwamen ook de aspecten veiligheid, groenaanplanting of groen decor in beeld. Maar zelden zien we infrastructuur als een publieke plek van collectieve ervaring.

En dus moet er veel meer aandacht aan de kwaliteit van die publieke plek worden besteed?

Marcel Smets | We zijn het er stilaan over eens dat we een stedelijk plein als een stedenbouwkundig project moeten inrichten en dat we dus ook het verkeer, de randvoorwaarden en de commerciële activiteiten in beeld moeten brengen. Maar als het over echte verkeersinfrastructuur gaat, doen we vaak nog alsof het om een zuiver ingenieursproject gaat – een project dat intussen weliswaar ook aan milieunormen en vogelrichtlijnen moet voldoen, maar daarmee houdt het ook op. Verkeersinfrastructuur wordt door veel deskundigen uit verschillende sectoren bekeken, elk op hun beurt en altijd weer vanuit hun sectoraal perspectief. Op die manier komt het nooit goed. We moeten verkeersinfrastructuur als een stedenbouwkundig project beschouwen.

"Hopelijk heb ik aangetoond dat de Vlaams Bouwmeester meer is dan een esthetisch adviseur."

[FOTO: REPORTERS. OLIVIER POLET]

Het landschap IS MIJN GROOTSTE ZORG



"Ik merk een ongelooflijke evolutie in de kwaliteit van projecten in de zorgsector

[FOTO: REPORTERS, OLIVIER POLET]

◀ Alles is landschap ▶

Dat is zeker het geval in een dichtbevolkte en, voorzichtig uitgedrukt, in ruimtelijk opzicht niet altijd zorgvuldig geordende regio als de onze.

Marcel Smets | Rij de grens over met Nederland of honderd kilometer Frankrijk in en je ervaart opnieuw dat contact met de natuur. Je beleeft echt de verplaatsing van de ene naar de andere plek. Bij ons ben je altijd onderweg van ergens naar nergens. We rijden niet meer tussen Gent en Brussel, maar door een langgerekt stedelijk gebied waarin Aalst, Merelbeke en Wetteren evengoed bestemmingen kunnen zijn. Zeker langs onze infrastructuur slibt de open ruimte dicht. De open ruimte die rest, bevindt zich niet langs de infrastructuur maar in de grote mazen die door de infrastructuur worden gemaakt. Eigenlijk is Vlaanderen één verstedelijkt publiek domein.

Onze infrastructuur is doorgaans technisch in orde, maar met de inpassing ervan in stad of landschap loopt het vaak mis.

Marcel Smets | We hebben infrastructuur te veel als een technisch vraagstuk behandeld omdat we daarnaast ook nog onze steden hadden. Van oudsher hebben wij in dit land stedelijke wegen en rijkswegen. Een stedelijke weg werd ontworpen door een stadsarchitect die een stedenbouwkundige was en met talrijke ook economische aspecten rekening hield: waar kunnen we de markt organiseren, waar kunnen er winkels komen? Onze rijkswegen werden traditioneel beheerd door een korps van ingenieurs, die alleen met mobiliteit bezig waren. Die gingen al in de Oostenrijkse periode op een kerktoeren staan kijken waar de andere kerktoeren zich bevond om vervolgens een mooie rechte weg te trekken, dwars door het landschap. Gelukkig is ons korps van ingenieurs niet meer dat van de Oostenrijkse periode. Maar we bevinden ons wel op een scharniermoment. Als we het nu niet op een heel andere manier aanpakken, is het echt te laat. Want naarmate het land urbaniseert, plaatst de infrastructuur ons voor moeilijkere opgaven.

Hilde Crevits (CD&V), de nieuwe minister van Mobiliteit en Openbare Werken in de Vlaamse regering, besteedt in haar beleidsnota veel aandacht aan kwaliteit in de

→
Marcel Smets: "Tijdens ons congres over sociale huisvesting had ik de hele tijd het gevoel dat ik voor overtuigde gelovigen aan het preken was. We hebben in die sector de verdeling in clans onvoldoende kunnen doorbreken."

[FOTO: REPORTERS, NICK HANNES]

infrastructuur. Maar ze voegt er wel snel aan toe dat infrastructuur ook veilig en efficiënt moet zijn.

Marcel Smets | En er mogen geen meerkosten aan verbonden zijn. Ik had de gelegenheid daarover met de minister te praten en ik denk dat ze oog heeft voor kwaliteit. Maar we hebben te maken met een log apparaat dat we in beweging moeten krijgen. Een aantal mensen bij Wegen en Verkeer, De Lijn of de Belgische spoorwegen is echt mee. Dat zijn geen enkelingen meer, ze vormen in zekere zin zelfs al een stroming. Maar het is nog altijd zo dat achter de meeste interessante projecten toch telkens weer een bepaald iemand staat, die op het belang van kwaliteit blijft hameren.

U en uw voorganger Bob Van Reeth hebben de voorbije jaren pionierswerk verricht. Hoe hebt u dat gedaan? U kon alvast niet met pakken geld zwaaien om mensen tot betere gedachten te brengen.

Marcel Smets | Wij beschikken alleen over onze overredingskracht. We voeren zelf geen werken uit - en dat is misschien maar goed ook. Dat maakt ons wel zeer afhankelijk van anderen. Maar dat is tegelijk ook de sterkte van de Vlaams Bouwmeester. Wij kunnen ons toeleggen op succesverhalen (lacht). We moeten niet proberen om slechte projecten beter te maken. Dat leidt toch alleen maar tot frustratie.

Van slechte projecten blijft u af?

Marcel Smets | We willen een slecht project niet beter maken. In het beste geval kunnen we het laten stopzetten om nadien met een schone lei te kunnen herbeginnen. Maar dat is niet onze hoofdtaak. De sterkste resultaten boeken we in samenwerking met bouwheren die er zin in hebben, die zelf iets moois willen realiseren. Het is onze taak om publieke opdrachtgevers die de ambitie hebben om betere projecten dan gebruikelijk te realiseren, te ondersteunen en aan te moedigen. En die projecten dienen dan als voorbeeld voor anderen.

Liever een paar heel goede projecten dan veel middelmatige?

Marcel Smets | Ja. Dat wil niet zeggen dat we de middelmaat niet moeten opkrikken. De vraag is alleen hoe we dat het beste doen: door alles wat slecht is middelmatig te maken, of door op een aantal plaatsen duidelijk te maken dat het echt veel beter kan en vervolgens anderen zich daaraan te laten spiegelen? Ik geloof in de laatste aanpak. Het is bovendien veel prettiger werken (lacht).



Komt u niet vaak te laat in het proces? Ik kan me voorstellen dat uw mening wordt gevraagd over de aanleg van een ringweg, maar dat u bijvoorbeeld vindt dat die ringweg niet echt nodig is en beter openbaar vervoer meer aangewezen is. Geeft u dan toch uw mening?

Marcel Smets | Dat is een moeilijke vraag. We worden inderdaad soms geconfronteerd met processen waarbij we liever van bij het begin betrokken waren geweest. Zo worden er momenteel, grotendeels los van elkaar, studies gemaakt over een sneltramlijn en een omleidingsweg in de Limburgse gemeente Houthalen-Helchteren. Als we in een vroegere fase waren gehoord, dan hadden we nog sterker erop kunnen aandringen om deze projecten qua visie en conceptopbouw beter op elkaar af te stemmen. Maar ach, het draait niet om ons. Ik pleit voor de integratie van de verschillende sectoren en van de verschillende schaalniveaus. De kern van het probleem is de artificiële scheiding die wij blijven aanbrengen tussen ruimtelijke ordening en stedenbouw- en dan heb ik het niet over administratie of overheid. We gaan er al te gemakkelijk van uit dat ruimtelijke planning het grotere schaalniveau is, dat vanuit sociaaleconomisch en misschien ook vanuit mobiliteitsoogpunt moet worden aangepakt, terwijl stedenbouw zich in het beste geval met strategische operaties en stedelijke inrichtingsplannen bezighoudt. Tot mijn spijt betekent dit dat op de grotere schaal het ruimtelijke aspect al te dikwijls ontbreekt, en omgekeerd dat op de kleinere schaal te weinig rekening wordt gehouden met economische en mobiliteitsaspecten. Dat is dus een ernstig ontwerpmatig probleem, waarvoor we een oplossing moeten vinden. Dat ligt moeilijk omdat planologie historisch meer uit de sociologie, de economische geografie en de ruimtelijke econo-

mie, enfin uit de menswetenschappen, is voortgekomen, terwijl stedenbouw meer uit de sfeer van de architectuur komt. Buitenlandse voorbeelden leren ons dat dit onderscheid niet langer werkbaar is. Ik heb daarom zeer veel belangstelling voor nieuwe initiatieven waarbij op grotere schaal wordt nagedacht, zoals "le Grand Pari(s)". Dat gaat over ruimtelijk ontwerpen voor een groot territorium. Ik ben zelf betrokken bij het ontwikkelen van een duurzaam concept voor de vallei van de Durance in Frankrijk, een gebied zo groot als een derde van België. We moeten ook bij ons over ontwerpen op een nieuwe schaalgrootte gaan nadenken.

Maar ik wil nog even op uw vraag terugkomen. We worden inderdaad dikwijls pas bij de zaak betrokken als veel beslissingen al zijn genomen zonder dat aandacht aan het ruimtelijk ontwerp is besteed. En dan mogen wij kwaliteit in de onderdelen proberen te brengen. Het is goed dat ze zich tot ons richten, maar spijtig dat het niet eerder gebeurt. De Oosterweelverbinding in Antwerpen is daarvan het mooiste voorbeeld. Wij zijn daar actief mee bezig geweest. Ik was ondervoorzitter van de kwaliteitskamer, maar los daarvan heb ik al in de beginfase de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (TV SAM) geholpen bij de opstelling van de DFBM-procedure (Design, Build, Finance and Maintenance). SAM had een ontwerp en de markt mocht dat realiseren. Ik heb toen SAM overtuigd: "Leg alleen de essentie vast en laat de rest ontwerpmatig vrij." Dat heeft ertoe geleid dat het uiteindelijk geselecteerde project van Noriant veel beter was dan het referentieontwerp van TV SAM. Alleen lag de zone waarin dat ontwerp moest worden gerealiseerd wel vast in een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin geen vijftig meter marge bestond. Daar dienden die ontwerpers zich aan te houden.



"Infrastructuur in context was bedoeld als tegengif voor de defaitistische Vlaamse overtuiging dat het overal elders beter is en dat we het nooit zo goed doen als het buitenland."

[FOTO: REPORTERS, OLIVIER POLET]

◀ Le Grand Pari(s): dat gaat over ruimtelijk ontwerpen voor een groot territorium ▶

De hele discussie die nu wordt gevoerd, gaat eigenlijk niet over het winnende project van Noriant maar over het RUP waarbinnen alle kandidaten moesten werken. Op het moment dat het RUP werd opgesteld, hadden maar heel weinig mensen hier ervaring met de stedelijke inpassing van zulke grootschalige projecten. Anders had men misschien al vroeger aandacht gehad voor het ruimtelijk probleem in Merksem. Nu is dat probleem pas tien jaar later opgedoken. Het was evenwel voorspelbaar geweest, als men initieel in het ontwerp van ruimtelijke inzichten was uitgegaan en niet van een verkeerskundig onderzoek van zeven tracés, die alleen op haalbaarheid, vergunbaarheid of verkorting van de reistijd waren onderzocht.

In alles wat u zegt, klinkt door dat de Vlaams Bouwmeester tijdig in het besluitvormingsproces zou moeten worden ingeschakeld. En ook het ruimtelijk ontwerpen zou tijdig bij grote infrastructuurprojecten moeten worden betrokken.

Marcel Smets | Het gaat over een zienswijze die moet veranderen.

Weegt in de veel besproken formule DBFM de D van ontwerp voldoende zwaar door?

Marcel Smets | Voordat de formule van DBFM wordt toegepast, is doorgaans al zoveel vastgelegd dat vanuit het ontwerp, de D dus, te weinig vragen kunnen worden gesteld. Bij de Oosterweelverbinding is Norman Foster niet geselecteerd omdat hij geen dubbeldekbrug had - en dus eenvoudiger knopen maakte. In mijn ogen had hij niet de beste oplossing, maar hij is niet op grond van de ontwerp-kwaliteit uitgesloten, maar wel omdat hij niet aan de voorwaarden voldeed. Dat risico lopen we systematisch met DBFM. Ja dus, er is over het algemeen te weinig aandacht voor de D van ontwerp. Wij pleiten er al heel lang voor om ruimtelijke kwaliteit als een uitsluitingscriterium te hanteren. Ik heb er geen probleem mee dat de Inspectie Financiën vraagt dat de prijs voor vijftig procent meespeelt in de selectie. Het belastinggeld moet zuinig worden beheerd. Maar dan krijg je van die gokkers die alleen op de prijs spelen.

Ik stel voor om die gokkers al in tempore non suspecto uit te sluiten, voordat de enveloppen met de prijzen worden geopend. Wie de

minimale ruimtelijke kwaliteit niet haalt, mag niet meedoen. Zo beloven we ernstige deelnemers, die wel aan de kwaliteitsnormen van de overheid voldoen - en kwaliteit is niet alleen esthetiek! Op die manier voorkomen we ook absurde toestanden. Nu moeten we deelnemers uitsluiten omdat er een handtekening in het inschrijvingsdossier ontbreekt, maar kunnen we projecten zonder ruimtelijke kwaliteit niet elimineren. Dat is waanzin. Vandaar mijn voorstel: alleen projecten die de eerste toets van ruimtelijke kwaliteit doorstaan, mogen naar de tweede ronde waarin dan behalve de ruimtelijke kwaliteit ook de prijs en andere criteria in aanmerking worden genomen.

U werkt meer met projecten en minder op overkoepelend beleidsniveau. Is dat een keuze, of noodgedwongen?

Marcel Smets | Dat is een beetje noodgedwongen, maar het onderscheid is minder scherp dan u het stelt. Onze belangrijkste opdracht is het adviseren bij de selectie van ontwerpers en dat is nu eenmaal projectmatig. Tegelijkertijd timmeren we met deze goede projecten ook aan een beleid. Zo hebben we een hele methodologie uitgewerkt om de één miljard euro die extra naar schoolgebouwen gaat, te begeleiden. Dat is meer dan projectmatig werken. Maar het klopt, de Bouwmeester is tien jaar geleden projectmatig begonnen. De laatste jaren werken wij aan een structurele onderbouwing van kwaliteitsbeïnvloeding. Met tien agentschappen van de Vlaamse overheid hebben wij een overeenkomst gesloten en de afdelingshoofden die in de provincies de Vlaamse wegen bouwen, zitten één keer per jaar met ons samen. We nemen dan hun investeringsbudgetten door en bekijken wat we aan de markt kunnen overlaten of voor welke projecten we de open oproep moeten gebruiken om de beste ontwerpers te zoeken. Ik ben er ook trots op dat veel ideeën die hier zijn ontstaan, terugkeren in de beleidsnota's van de Vlaamse ministers.

Hoe verloopt de samenwerking tussen de Vlaams Bouwmeester en een federale instelling als Infrabel, die de infrastructuur van de Belgische spoorwegen beheert?

Marcel Smets | Infrabel is een speciaal geval, omdat die instelling ons voor alle bruggen en tunnels om advies moet vragen, zoals dat ook gebeurt voor gebouwen van meer dan 10.000 m². Een ingenieur van Infrabel komt met ons de projecten bespreken. Vervolgens beweren dat alle kunstwerken van Infrabel nu topprojecten zijn, is lichtjes overdreven.... Maar er is een stap gezet. Moeilijker ligt het met

→
Marcel Smets: "Alle overheden - en dus ook de Belgische, Europese of internationale instellingen die in Vlaanderen bouwen - zouden van bij de start van hun denkwerk met ons een traject moeten doorlopen."

[FOTO: REPORTERS, NICK HANNES]



andere federale instellingen die in Vlaanderen bouwen, maar geen overleg met de Vlaams Bouwmeester wensen te plegen. Dan denk ik aan Defensie, Justitie en Financiën. Het beheer van hun gebouwen is in handen van de Regie der gebouwen (ministerie van Financiën). En het was tot nu toe niet gebruikelijk dat de Regie met ons aan tafel ging zitten.

Komt daar dan verandering in?

Marcel Smets | Voor de nieuwbouw van de gevangenissen beweegt er zeker wat (zie ook Ruimte, 2009 nummer 4). Dat heeft vooral te maken met de persoon van minister van Justitie Stefaan De Clerck (CD&V). Hij heeft ons gevraagd een studiedag over de gevangenis van de toekomst te organiseren. We zitten ook in de selectiejury. Ik merk dat er veel betere ontwerpers meedoen dan vroeger het geval was omdat de aannemers weten dat sterke ontwerpen hun kansen vergroten. Ik heb de Vlaamse regering gesuggereerd dat alle overheden - en dus ook de Belgische, Europese of internationale instellingen die in Vlaanderen bouwen - van bij de start van hun denkwerk met ons een traject zouden moeten doorlopen. Momenteel wordt onderzocht of Vlaanderen dat met een decreet kan regelen.

Iets heel anders. Is er in Vlaanderen veel belangstelling voor het landschap? U zou dat moeten weten aangezien u al jaren pleit voor kwalitatieve inpassing van infrastructuur in onder meer het landschap.

Marcel Smets | Alles is landschap, maar ook het landschap wordt in Vlaanderen sectoraal opgedeeld. De specialisten van bos en natuur zijn biologen of bosbouwingenieurs, die van stadsvernieuwing architecten en stedenbouwkundigen. Terwijl uitgerekend geïntegreerd werken cruciaal is voor het landschap, dat de neerslag is van al onze activiteiten. We kennen in onze regio trouwens geen intact landschap meer. Het landschap is mijn grootste zorg, maar we zijn te weinig met landschap als ruimte bezig, dat staat vast.

Wat is uw belangrijkste verdienste geweest als Vlaams Bouwmeester, de voorbije vijf jaar?

Marcel Smets | Ik heb hier en daar voor verruiming gezorgd, ook inzake visie. Ik zeg niet dat mijn voorganger Bob Van Reeth niet met landschap en infrastructuur bezig is geweest of niet op structureel niveau heeft gewerkt, maar hij werd daar minder mee geïdentificeerd. Ik heb willen aantonen dat de Vlaams Bouwmeester geen esthetisch adviseur op bouwgebied is, dat hij met meer bezig is dan met de duurzame voetafdruk van gebouwen. Ons landschap bestaat uit veel meer dan gebouwen. Als we het over de ruimtelijke kwaliteit van gebouwen hebben, dan moeten we ook oog en oor voor dat landschap hebben. Mijn tweede streven was het consolideren van het bouwmeesterschap als instituut. Bij wijze van boutade zeg ik wel eens dat ik als tweede bouwmeester slechts de tussenschakel was tussen de eerste en de volgende. Daar zit waarheid in. Bob Van Reeth heeft het bouwmeesterschap met zijn inzet en persoonlijkheid

◀ Ik hoop dat mijn opvolger de klemtoon op de zorgsector legt ▶



“Wij beschikken alleen over onze overredingskracht. We voeren zelf geen werken uit - en dat is misschien maar goed ook.”

[FOTO: REPORTERS, OLIVIER POLET]

op de kaart gezet. De tweede bouwmeester moest dat instituut overeind houden en ervoor zorgen dat het geen eendagsvlieg was maar stevig verankerd werd. Dat is ook gelukt. Ter gelegenheid van ons tienjarig bestaan heeft de Vlaamse minister-president verklaard dat de bouwmeester vanaf nu een noodzaak is. Zelfs in tijden van besparingen hebben we dus voor de overheid een meerwaarde.

U heeft het instituut kunnen stabiliseren, maar is de stabilisering van die aard dat de zorg voor het landschap ook geconsolideerd is voor uw opvolger?

Marcel Smets | Ja en neen. Mijn opvolger en de medewerkers van het team moeten daar zeker

voor blijven ijveren, maar normaal gezien is dat verworven. Wij hebben bovendien van Vlaams minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) de toezegging gekregen dat er een speciaal fonds komt voor kwaliteitszorg bij infrastructuurwerken. Dat fonds moet het mogelijk maken om elk jaar een aantal gezaghebbende experts als projectregisseurs voor belangrijke projecten aan te trekken. Dus zelfs als de volgende bouwmeester minder de klemtoon op infrastructuur zou leggen, kan hij of zij nog altijd een beroep doen op deze middelen.

Welke klemtonen hebt u niet kunnen leggen, die uw opvolger wel zou moeten leggen?

Marcel Smets | Dat laat ik aan mijn opvolger over.

Welke klemtonen had u dan zelf nog willen leggen?

Marcel Smets | Als ik terugkijk naar mijn beleidsnota van vijf jaar geleden, dan vind ik dat ik te weinig heb kunnen doen in verband met herbestemming van gebouwen. Dat komt onder meer omdat onze actie rond de monumentenbeurs, politiek niet is opgevolgd. Daarvoor stonden concrete projecten op stapel en was 900.000 euro beschikbaar. Ook inzake sociale huisvesting – ik heb het eigenlijk liever over volkswoningbouw of huisvesting voor allen – hebben we te weinig kunnen verwezenlijken. We hebben met “Onzichtbaar aanwezig” een prachtig boek gepubliceerd met negen concrete aanbevelingen en hebben daarover een congres in Antwerpen georga-

niseerd. Maar ik had de hele tijd het gevoel dat ik voor overtuigde gelovigen aan het preken was. In de sector van de sociale huisvesting hebben we de verdeling in clans onvoldoende kunnen doorbreken. Aan de andere kant zijn we met de zorgsector wel op de goede weg, al stond dat niet in mijn beleidsnota. Ik merk een ongelooflijke evolutie in de kwaliteit van projecten in de zorgsector. Ik hoop dat de volgende bouwmeester daar de klemtoon op zal leggen. Dat is de opgave voor deze bestuursperiode.

Vorige maand organiseerde u “Infrastructuur in context”, een congres in Gent dat uw afscheid als Vlaams Bouwmeester inleidde. Wat is de betekenis van dat congres?

Marcel Smets | Infrastructuur in context” was bedoeld als tegengif voor de defaitistische Vlaamse overtuiging dat het overal elders beter is en dat we het nooit zo goed doen als het buitenland. Ik wilde aantonen dat als wij willen, wij het ook kunnen. Waar we geïntegreerd hebben gewerkt, hebben wij ook mooie resultaten behaald. En dan rijst de vraag: “Waarom slagen we er niet in alle projecten op een geïntegreerde manier aan te pakken?” Op het congres in februari had ik heel graag het Masterplan voor de Groene Singel getoond. Dat was een gezamenlijke open oproep van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en het stadsbestuur van Antwerpen. Wij hebben al het mogelijke gedaan om ons steentje daartoe bij te dragen. Maar door wat er met de Oosterweelverbinding is gebeurd, valt alles opnieuw te bekijken. Nu is er het mooie planologische dossier van Kitty Haine van AG Stadsplanning van de stad Antwerpen. Maar uiteindelijk is het nog niet duidelijk of de Groene Singel wel haalbaar is, of er van de groene berm nog veel overblijft, welk totaal landschap we moeten ambiëren, enzovoort. Ik zou dat wel eens bestudeerd willen zien. Het zou een mooi vervolg zijn geweest op het internationaal congres over de inpassing van infrastructuur, dat de VRP in september organiseerde. Maar goed, andere prachtige voorbeelden worden wel in de praktijk gebracht, zoals de N78 in Maaseik of park Belle Vue in Leuven. Tot slot presenteerden we die dag, in aansluiting op het eerste dossier over scholenbouw, het tweede dossier van de Bouwmeester, dit keer over infrastructuur. En in januari verscheen het boek “The Landscape of Contemporary Infrastructure”, gepubliceerd waaraan ik sinds 2004 met Kelly Shannon heb gewerkt. Wereldwijd brengen we de beste voorbeelden in kaart van infrastructuur die zich inpast in het landschap. Ⓞ

Nieuwe stadswijk voor Gent



© Poponcini & Lootens

Bedenk een naam en win!

Nu is het aan de Gentenaar, de reiziger en andere creatievelingen om - via een online wedstrijd - een naam voor het nieuwe gebouw te bedenken.

Zie www.projectsofa.be

“Stationsomgeving, motor voor vernieuwde stedelijke ontwikkeling”

Euro Immo Star organiseerde eind juli 2009 een architectuurwedstrijd voor de projectontwikkeling in de omgeving van het station Gent Sint-Pieters waarvoor heel wat bekende ontwerpteams zich inschreven. Uiteindelijk werden vijf teams geselecteerd. Euro Immo Star gaf hen de opdracht om een inrichtingsplan voor de projectzone uit te werken én om een schetsontwerp te maken voor een eerste kantoorgebouw op deze zone. Daarbij moest de klemtoon liggen op duurzaamheid. De vijf verschillende ontwerpen zijn te bekijken op www.projectsofa.be.

Poponcini & Lootens kwam als winnaar uit de bus en ziet haar ontwerp van het kantoorgebouw dus effectief uitgevoerd worden.