

**DOSSIER**  
**INFRASTRUCTUUR**  
**IN CONTEXT**  
**VLAAMS**  
**BOUWMEESTER**

12



## Intro

Van bij de aanvang van zijn mandaat heeft Marcel Smets als Vlaams Bouwmeester de aandacht gevestigd op het belang van infrastructuur als hefboom voor een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Wegen, fiets- en voetgangersverbindingen, tram- en busbanen, wachtaccommodaties en perrons mag men niet louter technisch en functioneel bekijken. De kwaliteit van het ontwerp hangt samen met de inbedding in de omgeving en de integratie van duurzame en maatschappelijk verantwoorde aspecten. Een ‘goed’ ontwerp maakt inherent deel uit van de publieke ruimte.

De Vlaamse Bouwmeester en zijn team zijn de voorbije jaren steeds meer betrokken bij het ontwerp van omvangrijke infrastructuurprojecten in Vlaanderen. Dat voor specifieke projecten het advies van de Bouwmeester verplicht is, heeft hier zeker toe bijgedragen. Maar opdrachtgevers hechten ook meer belang aan een kwaliteitsvolle, doordachte aanleg van infrastructuurprojecten. Zeker als die qua schaal en impact het lokale niveau overstijgen. Dit dossier richt zich naar publieke opdrachtgevers. Het wil ook ontwerpers prikkelen die deze complexe uitdaging durven aangaan. Goede voorbeelden kunnen een stimulans betekenen om verder te gaan op de ingeslagen weg. Tien jaar is een korte tijdspanne voor verschuivingen in de infrastructuursector. Veel projecten bevinden zich in studiefase maar de gerealiseerde projecten mogen zeker gezien worden. Ze bieden een optimistisch perspectief op de verdere uitwerking van geïntegreerde processen. ●

Fietsers- en voetgangersbrug te Heist (ontwerp van Ney & Partners).



Goed publiek opdrachtgeverschap voor goede infrastructuur

Het stedelijk plateau in Turnhout

‘We beoordelen infrastructuurwerken niet meer puur technisch’

Interview met ir. Gijs Moors

Landschappelijke (her)-aanpassing van de N80 doorheen Sint-Truiden

Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal

‘We hebben infrastructuur nodig, maar dan wel slimme infrastructuur’

Interview met Vlaams Bouwmeester Marcel Smets

Cahier #1 Rond punt Over verkeersrotondes als context voor kunst

# Goed publiek opdrachtgeverschap voor goede infrastructuur

Infrastructuur maakt een wezenlijk deel uit van het werkveld van de Vlaamse Bouwmeester en zijn team. Naar analogie met de ‘cel scholenbouw’ en de ‘kunstcel’ werd daarom een cel infrastructuur uitgebouwd, met drie projectbegeleiders.

De weg-, spoor- en waterwegbeheerders (het Agentschap Wegen en Verkeer, De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal, De Lijn ...) en de lokale overheden vormen de belangrijkste partners. De Vlaamse Bouwmeester biedt al deze actoren een waaier van instrumenten en samenwerkingsmodaliteiten aan, om tot kwaliteitsvolle resultaten te komen.

Voor de categorie bruggen en viaducten is vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester verplicht en decretaal verankerd. Dit advies maakt deel uit van het dossier dat voor stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend. Het vooroverleg heeft als doel om de culturele en maatschappelijke ambities en projectgebonden doelstellingen van de bouwheer te detecteren. Ze worden geformuleerd in een projectdefinitie, die het programma van eisen overstijgt. Het uitgewerkte traject kan heel specifiek zijn. Zo werden voor de vernieuwing van de Noorderlaanbrug in Antwerpen onder begeleiding van de Vlaamse Bouwmeester een aantal ontwerp-workshops georganiseerd.

Daarnaast kunnen alle publieke bouwheren op eigen initiatief aankloppen bij de Bouwmeester. In de meeste gevallen zoeken ze ondersteuning bij de selectie van ontwerpers. Een mogelijke procedure is de Open Oproep, een selectieprocedure, halfjaarlijks georganiseerd door de Vlaamse Bouwmeester, die gebaseerd is op het principe van een architectuurwedstrijd. De afgelopen jaren werden verschillende projecten voor bruggen, inrichting van straten en pleinen, geluidsweringen en heraanleg van kaaien en sluizen via de Open Oproep aan ontwerpers toegekend. Zo bijvoorbeeld de drie voetgangersbruggen over de Oude Dokken in Gent, waarbij de publieke ruimte voor een nieuwe stadswijk over het water doorgetrokken wordt. Of de heraanleg van de Martelarenlaan in Leuven, waar de aanleg van een nieuwe groenzone, het park Belle Vue, een belangrijke publieke meerwaarde genereert.

Dankzij het advies en de ondersteuning van de Vlaamse Bouwmeester ontstonden voorbeeldprojecten die inspirerend kunnen werken. Projecten zoals de brug over het Albertkanaal in Vroenhoven, het verkeerscomplex in Lummen of de nieuwe voetgangersbrug in Knokke-Heist tonen hoe infrastructuur-in-context een waardevolle toevoeging aan het landschap en de publieke ruimte kan vormen.

De algemene zorg voor ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten vond ook een structurele verankering. Met het Agentschap Wegen en Verkeer werd in 2009 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. Jaarlijks worden er een aantal projecten geselecteerd die vanuit het Team Vlaams Bouwmeester specifiek opgevolgd worden. Met Waterwegen en Zeekanaal trad al in 2007 een soortgelijke samenwerkingsovereenkomst in werking, en met De Scheepvaart is die er sinds 2008.

Ook binnen de projecten van Via-Invest is de inbreng van de Vlaamse Bouwmeester verzekerd. Een zestal van de *missing links* –



1



2



3



5



4



6

1 Overzichtsplan Park Belle Vue Leuven, heraanleg Martelarenlaan door H+N+S landschapsarchitecten – Artgineering in samenwerking met ARA.

2 Dwarssnede door het Park Bellevue met de Martelarenlaan langs het spoor.

3 Zicht op park Belle Vue vanaf het Brugbastion richting Tiensesteenweg.

4 Detailplan van het Brugbastion waar de fietsbrug naar het Provinciehuis vertrekt.

5 De nieuwe fietstunnel onder de Tiensesteenweg creëert een aangename fietsverbinding langs het spoor tot aan de Abdij van het Park te Heverlee.

6 Detailplan van de fietsonderdoorgang ter hoogte van de Tiensesteenweg.



7



8



9



10

7, 8 Ontwerp van een brug voor langzaam verkeer over de Oude Dokken te Gent door Dietmar Feichtinger.  
9, 10 Vernieuwing van de Noorderlaanbrug te Antwerpen door TV SAM in samenwerking met Paul Vermeulen.

de 25 belangrijkste ‘ontbrekende schakels’ in het Vlaamse wegennet, waaronder de AX ten zuiden van de Zeebrugse haven – worden door middel van een DBFM-contract toegekend. De Vlaamse Bouwmeester is betrokken bij de opmaak van de bestekken, inclusief het referentieontwerp dat daarvoor mee de basis vormt, en bij de beoordeling van de inschrijvingen. Zo kunnen de kwalitatieve doelstellingen bewaakt worden, die moeten leiden tot een geïntegreerd ruimtelijk project. De tweede Scheldebrug tussen Temse en Bornem is een goed voorbeeld van deze aanpak. Ze toont aan dat infrastructuurprojecten die via een publiek-private samenwerking tot stand komen, mits een goede bestek-formulering en gunningsproces voor alle betrokken actoren tot een kwaliteitsverhoging kunnen leiden

Opdat de ‘architectuurreflex’ ook binnen het domein van de infrastructuur een vanzelfsprekende attitude zou worden, hield de Bouwmeester in de *Architectuurnota 2009-2014* een vurig pleidooi voor integrale infrastructuurprojecten in het kader van Vlaanderen in Actie.

Nog te vaak denken zowel de publieke bouwheren als de instanties die vergunningen en bindende adviezen verlenen, veel te sectorgebonden. Dat patroon doorbreken, wordt een van de grote uitdagingen voor de toekomst. Hoewel het geïntegreerde infrastructuurproject zeker nog geen vanzelfsprekendheid is, zijn er wel fundamentele veranderingen op gang gekomen. In zijn tienjarig bestaan heeft het Team Vlaams Bouwmeester een opvallende transformatie gezien bij de bevoegde administraties. Naarmate meer projecten aan externe ontwerpteams worden toevertrouwd of via publiek-private samenwerking gerealiseerd worden, verruimt de rol van de ingenieurs binnen de administratie. Van technische specialisten worden ze publieke opdrachtgevers – met andere woorden: discipline-overschrijdende generalisten.

De rol van de cel infrastructuur van het Team Vlaams Bouwmeester is mee geëvolueerd. Van luis in de pels, die opdrachtgevers probeert te overtuigen om in kwaliteit te investeren, is de Bouwmeester een partner geworden. Hij helpt, best in een zo vroeg mogelijk stadium, projectspecifieke trajecten uitzetten. Daarbij gaat de aandacht naar een goede definitie van het project, een juiste inschatting van het ambitieniveau en uiteraard via een geschikte procedure het aantrekken van het meest gekwalificeerde ontwerpteam. ●

Nog te vaak denken  
zowel de publieke  
bouwheren als de  
instanties die vergun-  
ningen en bindende  
adviezen verlenen,  
veel te sectorgebonden.  
Dat patroon doorbre-  
ken, wordt een van de  
grote uitdagingen voor  
de toekomst.

# Het stedelijk plateau in Turnhout

08

Zoals vele andere Vlaamse steden zit Turnhout opgescheept met een ruimtelijke contradictie. De ringweg, oorspronkelijk aangelegd om de verkeersdruk uit het stadscentrum te halen, is zelf een nieuw brandpunt voor randstedelijke ontwikkeling geworden. Door onvoldoende capaciteit slijbt het verkeer dicht en vormt de ringweg een onveilige barrière in het verstedelijkte weefsel. De files tijdens de spitsuren maken van de binnenstad bovendien een gedroomde sluiproute voor doorgaand verkeer. Het steeds maar toenemende autoverkeer ontmoedigt ook nog eens het fietsgebruik. Daarmee is de cirkel rond. In Turnhout is vooral het gedeelte ten zuiden van het stadscentrum problematisch. In de regio is aanleg van een Noord-Zuidverbinding gepland, dwars doorheen de Kempen. De volgende jaren komen er ook nog eens 200 hectare industriegebied bij. Beide ingrepen zullen de verkeersdruk verhogen. Daarnaast zijn er ter hoogte van dit zuidelijke segment ook een aantal opeenvolgende kruispunten aangeduid als 'zwarte punten', onveilige verkeerssituaties die een prioritaire oplossing moeten krijgen.

Na een streefbeeldstudie en een onderzoek in het kader van het Atelier Publieke Ruimte, duidde Turnhout deze zone aan als een belangrijk stedelijk project met verregaande stedenbouwkundige ambities. Dit segment van de ring is immers erg strategisch gelegen: een wandelafstand van het centrum, en toch optimaal verbonden met het hogere wegennet. Het is het scharnier dat de binnenstad verbindt met de nieuwere zuidelijke stadsdelen waar zich onder meer het stadspark, het sportstadion en het stedelijk zwembad bevinden.

Bovendien kan het een belangrijke knoop in het openbaar vervoersnet van de stad worden. In de toekomst zou hier de eindhalte van de tram- of buslijn Antwerpen-Turnhout kunnen komen. Het structuurplan voorziet daarom de mogelijke uitbouw van een *transferium* op deze locatie. Ook de nabijheid van het Sint-Elisabethziekenhuis, dat zou kunnen uitbreiden met extra voorzieningen en een zorg-campus, draagt bij tot het strategische karakter van de locatie.

Diverse plannen kwamen samen: het mobiliteitsplan en het structuurplan van de stad, het streefbeeld van de R13 en de uitbreidingsplannen van het ziekenhuis. De complexiteit van het project vereiste een geïntegreerd ontwerp. Het streefbeeld stelde een ondertunneling voor, waarboven een 'stedelijk plateau' komt. Het voegt een nieuw soort complementaire publieke ruimte aan de stad toe, gericht op bovenlokale voorzieningen die intensief gebruikt worden.

Turnhout heeft de ambitie om dit nieuwe stadsbeeld als kwalitatieve maatstaf voor haar eigen ontwikkeling te beschouwen. De stad profileert zich immers als woonstad en wil in het bijzonder jonge gezinnen aantrekken, voor wie de aanwezigheid van groen erg belangrijk kan zijn. Het stedelijk plateau kan het stadspark tot op de zorgcampus van het Sint-Elisabethziekenhuis brengen en verder. Of om het in de termen van het structuurplan uit te drukken: een groene vinger vormen, die tot in de binnenstad reikt.

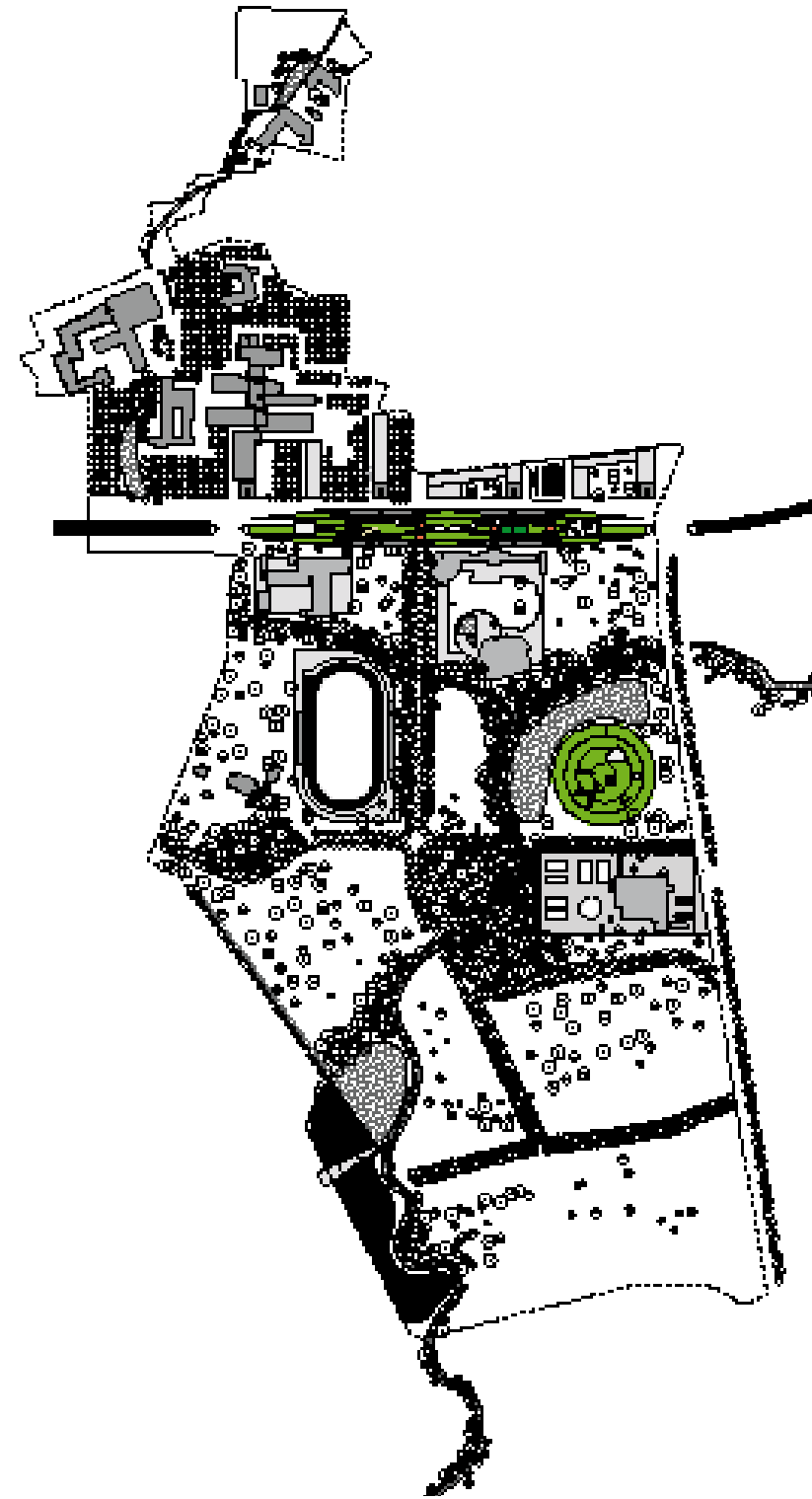
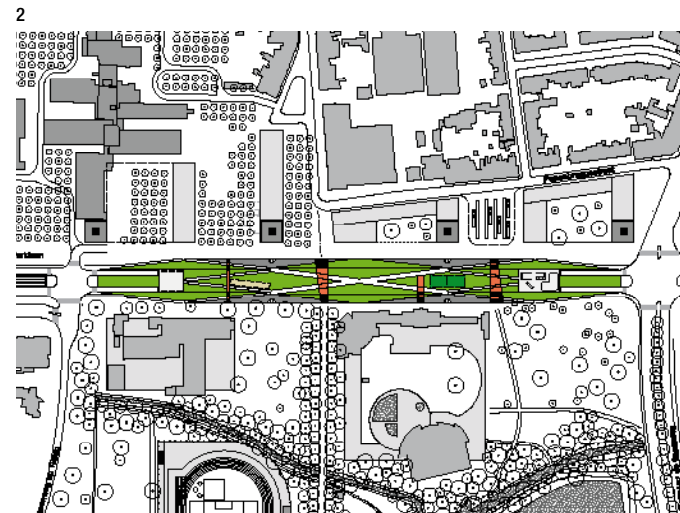
Bij het complexe project zijn een groot aantal actoren betrokken. Daarom sloten de stad Turnhout en de Vlaamse Regering een stadscontract af. In zo'n stadscontract staan projectspecifieke afspraken rond samenwer-

king, timing en rol van de betrokken overheidsdiensten. De administratieve procedures moeten daarmee een stuk vlotter verlopen.

In een eerste fase werd, onder begeleiding van het Team Vlaams Bouwmeester, een voorbereidend projectregisseur aangesteld: Koen Stuyven van het ontwerp bureau Vectris. Hij ondersteunde de stad bij de opmaak van een globale visie. Tijdens diverse workshops kon het project helder gedefinieerd worden. De workshops gingen onder meer over de stedenbouwkundige krachtlijnen van het programma en functies, de strategie voor het parkeren en het openbaar vervoer, de technische aspecten van waterhuishouding, de tunnelbouw en de veiligheid, en de invulling van de publieke ruimte.

In een tweede fase organiseerde de Vlaamse Bouwmeester in opdracht van de stad Turnhout een Open Oproep voor de opmaak van een masterplan voor het stedelijk plateau. De ontwerpers kregen een aantal bijkomende aandachtspunten mee:

- Aangezien het gebied een zeer reële verstedelijkingsdruk kent, onder andere door de uitbreidingsplannen van het ziekenhuis, werd een concept gevraagd voor bijkomende bebouwing langs het stedelijk plateau.
- De haalbaarheid van het project hangt in grote mate af van de faseerbaarheid en flexibiliteit van het ontwerpvoorstel.
- Een opwaardering van het stadspark was eveneens wenselijk, onder andere door de continuïteit van langzame routes over het stedelijk plateau en de zorgcampus in de richting van het stadscentrum.
- De scenografie en de beleving vanuit een kinetisch perspectief vragen een specifieke visie.



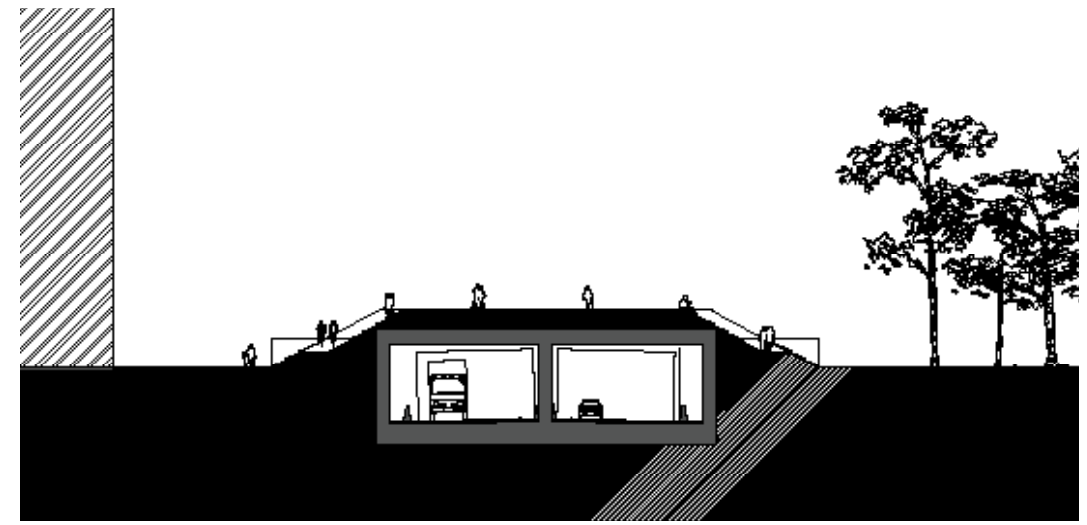
1 Het stedelijk plateau toont aan hoe noodzakelijke infrastructurele ingrepen door een goed ontwerp een meerwaarde opleveren voor het park. Masterplan opgemaakt door Office Kersten Geers David Van Severen – Technum.

2 Dijkelement uitgewerkt met verbindingen voor fietsers en voetgangers in meerdere richtingen.

3 Zicht op de dijk vanuit de site van het ziekenhuis.

4 Zicht op de dijk vanuit het park.

5 Half ondergrondse tunnel, vormgegeven als dijk en als herkenbaar onderdeel van het park.



‘Dit ontwerp biedt de stad Turnhout een vernieuwend concept voor de inrichting van een overgangslandschap tussen stad en periferie, waarbinnen de ringweg tot een dijklichaam wordt gevormd en een nieuwe betekenis krijgt als landschappelijk element.’

Aan vijf ontwerpteams werd gevraagd een schetsvoorstel uit te werken. Het geselecteerde ontwerp, dat van de tijdelijke vereniging tussen Office Kersten Geers David Van Severen en Technum, wordt nu uitgewerkt tot een definitief masterplan. Het ontwerp is opgebouwd uit een aantal op het eerste gezicht autonome, maar sterk beeldende elementen. Het stadspark, als een groen restant van de Aa-vallei, vormt daarbij een structurend landschapselement in het verstedelijkte weefsel, een evident groen zwaartepunt: ‘Central Park Turnhout’.

De autonome elementen vormen een raamwerk voor de ontwikkeling rond het park, die afzonderlijk en als compositie afleesbaar zijn. De torenrij wordt ingezet als structurerend kader voor de stadsuitbreiding, en articuleert de stadsrand aan het park. De dijk is zowel een landschappelijk als een infrastructureel element, een drempel tussen stad en park, ingericht als een formele Franse tuincompositie. De dreef, hoewel ze onderbroken wordt door de dijk, verbindt de groene ruimte over de dijk heen. Een aantal andere landschapsinterventies en recreatieve functies voegen een belevingslaag toe aan het park.

Dit ontwerp biedt de stad Turnhout een vernieuwend concept voor de inrichting van een overgangslandschap tussen stad en periferie, waarbinnen de ringweg tot een dijklichaam wordt gevormd en een nieuwe betekenis krijgt als landschappelijk element. Het ontwerp van Office Kersten Geers David Van Severen en Technum biedt een doordacht antwoord op de talrijke ontwerp vragen. Het plateau vormt een veilige maar trefzekere hoofdstructuur voor toekomstige ontwikkelingen. De dijk met

halfondergrondse tunnel breidt het park als het ware uit met een nieuwe groene structuur. Dankzij de flauwere hellingen in het lengteprofiel van de ringweg vormt ze ook een technisch eenvoudigere infrastructuur in vergelijking met een dieper gelegen tunnel en in de aansluiting met de kruispunten. De oplossing is ook nog eens ongeveer 20% goedkoper dan een volledig ondergrondse tunnel. Ook voor de uitbreiding van de ziekenhuissite biedt het plan een aantal ontwikkelingsmogelijkheden die de schaalovergang van stad naar park ondersteunen.

Het Stedelijk Plateau is een voorbeeldproject, aangezien er in Vlaanderen nog niet veel goede voorbeelden zijn van tunnelprojecten met een sterke stedenbouwkundige ambitie. Daarnaast is het ook een ‘voorbeeldig’ project tot stand gekomen via een perfect parcours. Meer bepaald als een geïntegreerde opgave die niet alleen over infrastructuur, maar ook over landschap, stedenbouw en publieke ruimte gaat. Verschillende actoren, beleidsdomeinen en beleidsniveaus scharen zich rond één toekomstplan. ●

**Opdrachtgever** stadsbestuur Turnhout | **Plaats** Turnhout R13 tussen het Sint-Elisabeth ziekenhuis en het stadspark | **Ontwerpteam** TV Office Kersten Geers David Van Severen – Technum | **Opdracht** opmaak van een masterplan | **Procedure** Open Oproep | **Stand van zaken** masterplan opgeleverd | **Budget voor de studie** 70.000 euro excl. BTW

# ‘We beoordelen infrastructuurwerken niet meer puur technisch’

Interview met ir. Gijs Moors, afdelingshoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg

In het publieke opdrachtgeverschap voltrekt zich stilaan een mentaliteitswijzing, zegt Gijs Moors, afdelingshoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in Limburg. ‘Het besef groeit dat infrastructuurwerken een enorme ingreep betekenen in landschap en leefomgeving. De ruimtelijke kwaliteit breng je dus beter al in een vroeg stadium van het ontwerp mee in rekening.’

**Wat is het belang van de territoriale afdelingen voor infrastructuurprojecten?** ‘Elke afdeling heeft een vrij grote autonomie. Het infrastructuurprogramma van de minister wordt ook door ons geïnitieerd en opgemaakt. Het komt hier op neer: elke territoriale afdeling kan zelfstandig een visie vooropstellen, zolang ze beantwoordt aan de grote principes in de beleidsnota van de minister. De kwaliteitsvraag kan aan bod komen, maar dan wel binnen de budgettaire beperkingen en afhankelijk van de te volgen procedures. Ook de modewoorden van het moment, zoals geluidsoverlast, zullen er onvermijdelijk in zitten.’

**Wat zijn de specifieke mobiliteitsnoden voor Limburg?** ‘Limburg profileert zich als een groene provincie. Het wegennet is er vrij recent, de infrastructuur voor openbaar vervoer beperkt. Vandaar dat het mobiliteitsbeleid zo sterk inzet op tramporen en busverbindingen. Daarnaast zoomen we in op *missing links* van de weginfrastructuur. Het zijn er twee: het klaverblad van Lummen en de Noord-Zuidverbinding in Houthalen-Helchteren.’ ‘Limburg heeft ook een sterk fietsroutenetwerk. Het is het resultaat van twintig jaar goed beleid. Bij alle projecten voor auto’s heeft de provincie ook oog gehad voor de zwakke weggebruiker, door tunnels aan te leggen en aangename fietspaden te voorzien.’

**Voor het verkeersknooppunt van Lummen kwam u meteen in aanvaring met de Vlaamse Bouwmeester. Het ontwerp dat in 2007 op zijn werktafel belandde, kreeg op enkele punten een onvoldoende. Hoe ging u daar als opdrachtgever mee om?** ‘De kwaliteitstoetsing heeft een nieuwe piste geopend. Ik herinner mij die eerste aanvaring met Marcel Smets nog goed. Wij dachten dat we ons huiswerk heel behoorlijk gemaakt hadden, terwijl de Bouwmeester zich luidop afvroeg of er nog wel een inbreng van zijn team mogelijk was. Toen we later elkaars standpunten beter leerden kennen, zijn de gesprekken overigens een stuk aangeneramer verlopen.’ ‘Waar de Vlaamse bouwmeester mee worstelt, zijn de strikte procedures waar wij aan gebonden zijn. Zo quoteert de milieueffectenrapportering de meest uiteenlopende aspecten, maar niet de architecturale kwaliteit. Daar zit dus een potentieel conflict.’ ‘In Lummen is dat mooi opgelost. Er was al gekozen voor een concept – de turbine die nu wordt uitgewerkt – maar er is een landschapsstudie aan toegevoegd. De nieuwe verkeerswisselaar wordt opgevat als een landschapssculptuur en op de best mogelijke wijze geïntegreerd. Het geheel zal mooi in het landschap opgaan. Recent hebben we ook een studie besteld voor een lichtplan dat bij de site past. Het moet een sober geheel worden.’

**Betekent dat geen aanzienlijke meerkost?**

‘Dat bezwaar wordt nogal snel geopperd bij adviezen van de Vlaamse Bouwmeester: ze zouden het budget opdrijven. Maar het klopt niet altijd. Met kleine accenten en ingrepen kan je veel moois realiseren. Kijk naar Lummen: in vergelijking met de totale investeringskost van 50 miljoen euro kost het uitsnijden van de wegen in het landschap maar een fractie. Met een paar honderdduizend euro extra krijgen we een kwalitatief sterk beeld, dat voor vele generaties bepalend zal zijn.’

**Zou het scenario anders verlopen zijn als de Vlaamse Bouwmeester in een vroeger stadium bij het project betrokken was?**

‘Er zouden ongetwijfeld andere accenten gelegd zijn. De samenwerking met een ontwerpteam opent altijd nieuwe perspectieven. Maar ik denk niet dat we bij een totaal ander concept zouden zijn uitgekomen.’

‘We waren op dat moment niet echt vertrouwd met procedures zoals die van de Open Oproep. De staf van het agentschap is getraind in het juridische verhaal, het naleven van de wet op de overheidsopdrachten. In vergelijking daarmee is de Open Oproep een stap in het onbekende. Je geeft veel van de inbreng en verantwoordelijkheden uit handen aan het team van de Vlaamse Bouwmeester. Een paar jaar geleden was dat nog net een brug te

ver. Intussen is het inzicht gegroeid dat de Open Oproep een meerwaarde kan betekenen. Limburg heeft er twee gelanceerd, we zitten in een beginstadium.’

**Voor welke specifieke doeleinden wil u het instrument van de Open Oproep inzetten?**

‘Voor kleinere projecten, zoals een op- en afrittencomplex van de E313 in Diepenbeek. Grootser wordt de noordelijke toegang voor Hasselt. De brug over het Albertkanaal, die opgehoogd wordt, zal automatisch gevolgen hebben voor de ring. In een vroeg stadium starten met een Open Oproep zal hier de mogelijkheid bieden om alle opties en visies te verzamelen.’

‘Geleidelijk aan heeft Awv Limburg zich meer opengesteld voor dit instrumentarium, dank zij een jonge ploeg ingenieurs die oog heeft voor het architecturale aspect.’

‘We zijn altijd gewend geweest om de degelijkheid van een ontwerp heel technisch te beoordelen. De ruimtelijke kwaliteit en de beleving ervan kwamen dan in mindere mate aan bod. De samenwerking met het team van de Vlaamse Bouwmeester kan helpen om de oogkleppen af te leggen. Je zou van een mentaliteitswijziging kunnen gewagen die zich de voorbije vijf jaar heeft voltrokken: van gezonde argwaan tegenover de Bouwmeester naar een grote bereidheid tot samenwerking. Dankzij workshops

**1** Masterplan Stad aan de Maas en door-tocht N78 te Maaseik door 360 architecten – bureau Bas Smets.

**2** Ontwerp voor een ovonde langs de N78 met aandacht voor de tragere verkeersbewegingen.

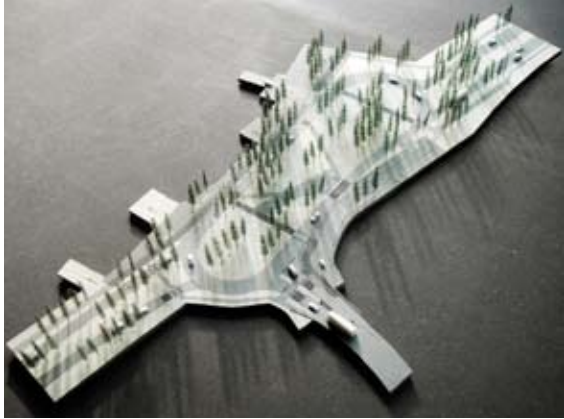
**3** De N78 nestelt zich als een groene meander tussen het stadscentrum en de stadsuitbreiding voorzien in het masterplan.

**4** Ontwerp voor de verkeerswisselaar E313-E314 te Lummen als landschapsicoon door Omgeving VHP.

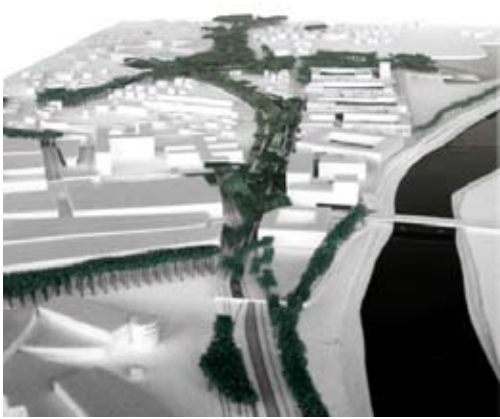
**5** Zicht op de heraangelegde verkeerswisselaar te Lummen.

**6, 7** Het wegdek begeleidt de weggebruiker en zorgt voor een optimale beleving van het landschap.

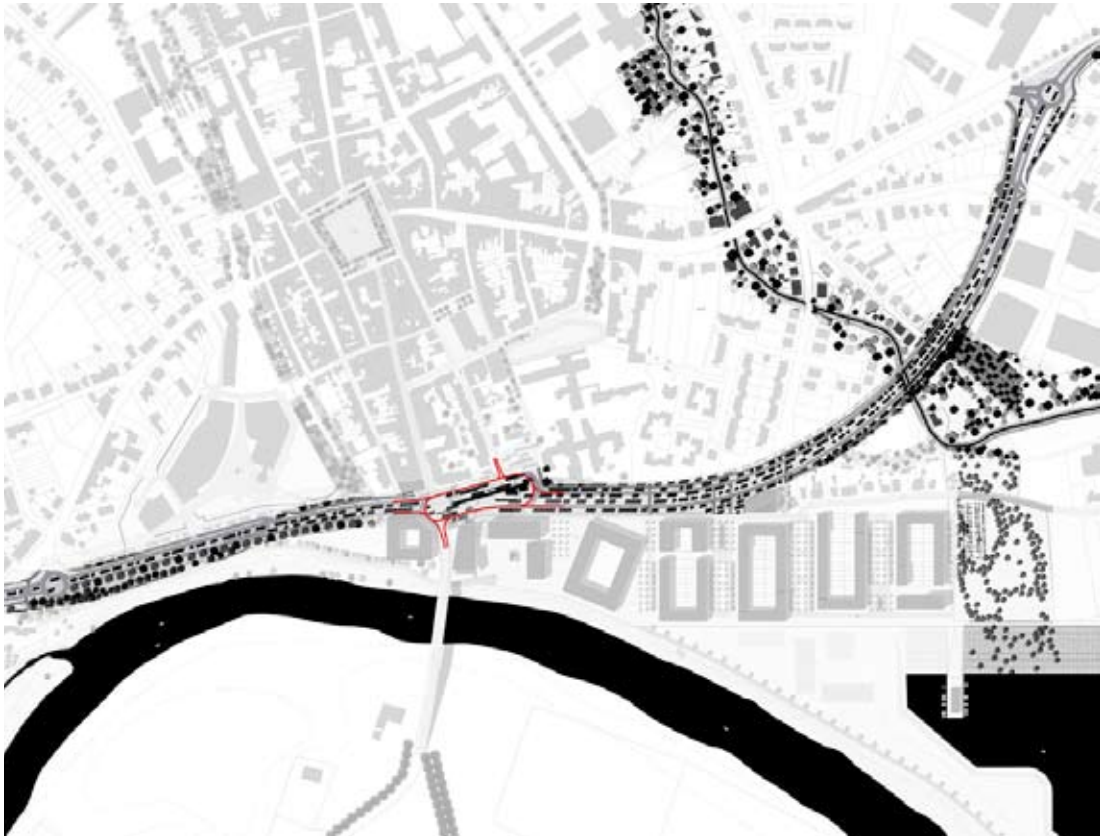
**8, 9, 10** Bovenbrug en onderbrug van de verkeerswisselaar te Lummen.



1



2



3

‘Met kleine accenten en ingrepen kan je veel moois realiseren.’

‘We zijn altijd gewend geweest om de degelijkheid van een ontwerp heel technisch te beoordelen. De ruimtelijke kwaliteit en de beleving ervan kwamen dan in mindere mate aan bod. De samenwerking met het team van de Vlaamse Bouwmeester kan helpen om de oogkleppen af te leggen.’

en samenwerkingsverbanden zijn de ingenieurs meegestapt in het proces van “ontwerpend denken”.

**Er komen steeds meer regels en adviesprocedures. Ervaart u dat niet als remmend?**

‘We moeten niet bang zijn van adviezen. Ze zijn er gekomen om inspraak te geven. Een goede projectmanager neemt vanaf het begin de juiste opties en betreft daar de juiste mensen bij, zodat het advies ook vlot kan worden verleend. Het voortraject wint steeds meer aan belang.’

‘Een voorbeeld van een geïntegreerd project is de Noord-Zuid-verbinding. We zitten er aan tafel met een groot projectteam, een studiebureau en diverse werkgroepen waar Natuur en Bos, het team Vlaams Bouwmeester, de sociale partners, de gemeente en Infrabel bij betrokken zijn. Al wie een advies moet verlenen, is bij het voortraject van de partij. Het is een omslachtig proces dat veel inspanning en tijd vergt. Maar de aanpak werpt ook vruchten af. Al die extra vergadertijd win je terug door vlotter tot een consensus te komen.’

**... of tot een verwaterde oplossing, waar alle scherpe kantjes afgevlind zijn?**

‘We zijn niet uit op een compromis. Liever spreken we van een participatief proces, waarbij zelfs de tegenstanders mogen meedenken. Noord-Zuid is een moeilijk project, waar lokale actiegroepen tegen gekant zijn. Als je met hen aan tafel blijft zitten en luistert naar hun bekommernissen, dan besef je dat het “ervaringsdeskundigen” zijn. Doe je dat niet, dan kan het grondig fout lopen. We moeten uit onze ivoren toren weg. De tijd is voorbij dat men plannen beraamt voor wat er in de achtertuin van mensen gebeurt, zonder dat ze ergens weet van hebben.’

**Hoe zwaar mag de landschappelijke waarde van Limburg doorwegen bij nieuwe projecten?**

‘Een overkoepelende landschappelijke visie is vaak nodig. Het beste voorbeeld wordt de Spartacus- tramverbinding. Ze zal het landschap doorklieven over tientallen kilometers, hoewel er grote stukken over bestaande spoorweginfrastructuur lopen. Ook voor de bruggen van het Albertkanaal is een studie gelanceerd, om na te gaan of de verhoging geen afbreuk doet aan de landschappelijke waarde en de beleving ervan. Met als belangrijke voorwaarde dat het brugconcept ook betaalbaar moet blijven.’

**Bent u niet ongerust dat een nieuwe Bouwmeester weer nieuwe dingen zal vragen?**

‘We hebben uiteraard graag continuïteit, maar we zijn ook ambtenaren die gewend zijn zich aan te passen. Marcel Smets had een voorliefde voor infrastructuur en landschappen. In elk geval is er de voorbije vijf jaar iets gezaaid dat ontkiemd is. We ervaren het team van de Bouwmeester ook niet als een stel politieagenten dat met het vingertje zwaait. Wel als een entiteit die meewerkt en meedenkt. En die stuurt als het nodig is.’

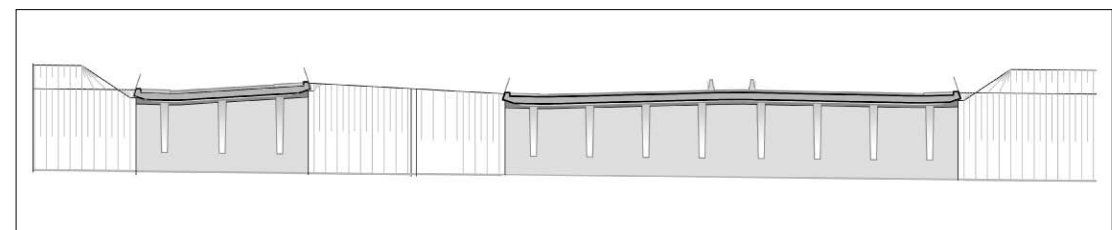
‘In het verleden leefde wel eens het gevoel dat bepaalde ontwerpers de voorkeur wegdroegen bij de Vlaamse Bouwmeester. Je hoorde dat ook bij studiebureaus, die er als de kippen bij waren met deze namen in zee te gaan. Maar anderzijds ontdek je bij deze architecten ook keer op keer een sterke en goede visie. Ik merk ook dat Vlaamse ontwerpers kansen krijgen, dat daar expliciet voor gekozen wordt. Dankzij de Open Oproep is de blik verruimd.’ ●



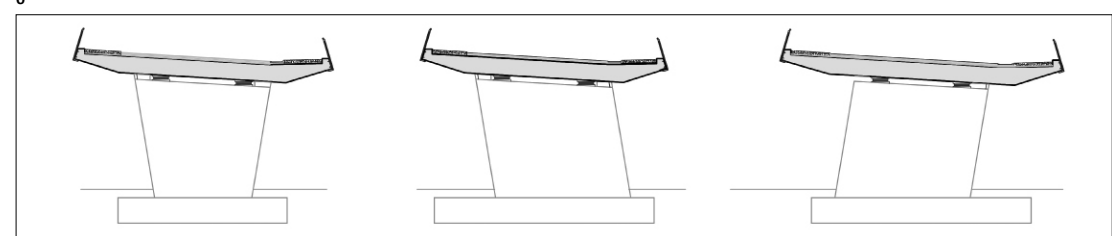
4



5



6



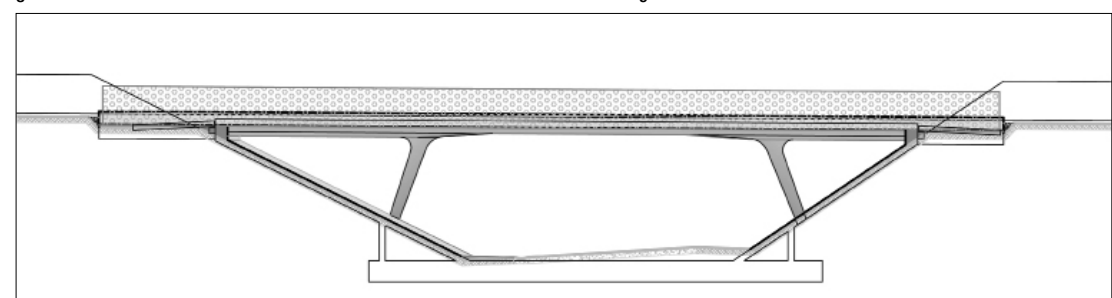
7



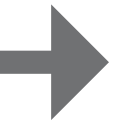
8



9



10



Voor elk Dossier geeft de Vlaamse Bouwmeester een opdracht aan een fotograaf. Hem of haar wordt gevraagd om, naar eigen inzichten en vanuit het eigen oeuvre, een bijdrage te leveren rond het thema dat in het dossier wordt belicht. Bedoeling is om op die manier een reeks originele ‘edities’ tot stand te brengen. Voor deze aflevering werd Marie-Françoise Plissart uitgenodigd. Liefhebbers kunnen gratis een doordruk van de uitslaander afhalen in de kantoren van het Team Vlaams Bouwmeester. ●



# Landschappelijke (her)aanpassing van de N80 doorheen Sint-Truiden

Wegen en Verkeer Limburg, de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Vlaamse overheid, de stad Sint-Truiden en het team Vlaams Bouwmeester initieerden in 2008 samen een ambitieuze opgave. Vroegere voorstellen, opgenomen in een streefbeeld, voor de heraanleg van de N80 strandden op een negatief advies van de auditor voor het deel ter hoogte van

Brustempoort. Een masterplan zou de (her)aanpassing van de N80 doorheen Sint-Truiden landschappelijk en stedenbouwkundig grondig onderbouwen. Een beperkte onderhandelingsprocedure leidde tot de gunning aan het ontwerpteam Omgeving, Mint en Infranea.

De barrièrewerking van de N80 betekent zowel ruimtelijk als functioneel het

belangrijkste knelpunt. Er waren echter nog meer opvallende minpunten. Langs de weg vind je een veelheid aan functies, zonder samenhang en eigenheid. De passage is niet meer dan een verbindingsweg, zowel door landelijk gebied als door het stedelijk weefsel. Bovendien profileert de stad Sint-Truiden zich niet langs de N80 en is de openbare ruimte op een

onaantrekkelijke manier ingericht.

Om de N80 in te richten als een volwaardige weg ('primaire 11'), wordt het doorgaand en lokaal verkeer van elkaar gescheiden met ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van Brustempoort. De inrichting van de knooppunten met de N3 en de N722 moet in de eerste plaats de leesbaarheid ver-

hogen én de doorstroming garanderen.

Het ontwerpteam hanteerde een aantal principes voor de opmaak van het referentie-ontwerp. :

- De N80 wordt gezien als een weg van iedereen. Hij is integraal onderdeel van de stad en sluit opnieuw aan bij de omliggende gebieden. In plaats van een 'non-ruimte' wordt de N80 een decor voor

allerhande vormen van publieke ruimte.

- Het ontwerp wil de contrasten langsheen het traject versterken. De omgeving Brustempoort heeft een uitgesproken stedelijk karakter met een dynamisch aspect (acceleratie). Andere delen van het traject hebben een landelijk karakter, waarin juist wordt gestreefd naar handhaving van het bestaande (consolidatie).



1



5



6

1 Masterplan voor de landschappelijke heraanpassing van N80 te Sint-Truiden door Omgeving – Mint.

2 Wegprofiel tussen N3 en Brustempoort.

3 Wegprofiel ter hoogte van Brustempoort.

4 Wegprofiel tussen Rellestraat en N718.

5 De huidige situatie op de N80 ter hoogte

van Brustempoort.

6 Een landschappelijk ingepaste sleuf vangt het hoogteverschil op ter hoogte van Brustempoort.



2



3



4



7 De herinrichting van de N80 zoekt naar een ruimtelijke dialoog zowel met het omliggende landschap van Haspengouw als met het centrum van Sint-Truiden.

• De N80 is onderdeel van een vlechtwerk van kruisende lijnen en mag niet langer als een autonome continue lijn worden benaderd. Het team ziet het als een gekantelde opgave waarbij ingezet is op de continuïteit van de diverse dwarsverbindingen.

• Om een eigen identiteit te realiseren, wordt het landelijk karakter van Sint-Truiden uitgespeeld. Fruitbomen, holle wegen en golvende plateaus vormen de basis voor een ontwerp dat uitgaat van landschappelijk continuïteit.

Het ontwerp van de weg zelf, zowel in profiel als naar lijnvoering vormt de drager van de vernieuwde N80. Op basis van ruimtelijke en verkeerskundige afwegingen (microsimulaties) is gekozen voor een wegprofiel van een 2 x 1 doorgaande weg met aan weerszijden een ventweg. De topografie maakt

het mogelijk het traject van de N80 ter hoogte van de stad ongelijkvloers uit te voeren zonder geforceerde tunnels en/of betonnen sleufbakken. De verdiepte ligging van de N3 met de groene taluds wordt doorgetrokken tot de N722. Het kruispunt N80-N3 komt zo op één niveau te liggen, zodat één landschappelijk en verkeerskundig geheel ontstaat. Door deze ingreep ontstaan golvende plateaus en insnijdingen die de rijbeleving verrijken en ook vanuit de omgeving een aantrekkelijk beeld creëren.

Brustempoort vormt in dit verkeerslandschap een hoogtepunt. De landschappelijk ingepaste sleuf vangt er de diverse hoogteverschillen op die ontstaan bij een scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer. Een nieuwe publieke ruimte ontstaat, die zich niet afkeert maar juist de interactie met de N80

aangaat. In het ontwerp zijn de bruggen ter hoogte van Brustempoort stedelijke verbingsplateaus die de mentale en ruimtelijke barrières opheffen. Centraal vormt de fietsers- en voetgangersbrug een eerder luchtige constructie, die een zichtbare band legt met het groene hinterland.

Het wegontwerp voorziet ruimte voor een duurzaam openbaar vervoersnet en werkt parallel aan de N80 een volledig fietspadensysteem uit, met fietsbruggen die een poort suggereren tussen stad en omgeving. Door de herprofilering van de weg komt er heel wat ruimte vrij die integraal deel uitmaakt van een volwaardig ‘weglandschap’. De voormalige barrière wordt omgevormd tot een monumentale en aantrekkelijke groene as.

Ook voor de bebouwing langs de N80 ontstaan er

nieuwe mogelijkheden. De vrijgekomen ruimte ter hoogte van de kruispunten kan bijvoorbeeld aanleiding geven tot een specifieke ontwerpogave, zoals een stadspoort ter hoogte van de Brustempoort. Over het volledig traject van de N80 komt ter hoogte van Sint-Truiden een raster van bomen. Zo ontstaat niet alleen een poorteffect, maar ook een esthetische eenvoudigheid die verwijst naar de streek van Haspengouw. Een doordachte soortenkeuze draagt ook bij tot een duurzaam beheer.

In een vroege fase is met verschillende actoren nagedacht hoe de opdracht best kon worden aangepakt. Het resultaat is een gedragen en onderbouwd masterplan dat verankerd is in het beleid. Alle betrokken partners hebben zich bereid getoond te investeren in de uiteindelijke realisatie.

Exemplarisch is ook de manier waarop het ontwerpend onderzoek bijgedragen heeft tot de afweging van verschillende scenario’s voor de verkeersafwikkeling. Deze aanpak heeft ook het belang en de betekenis van een geïntegreerde aanpak van infrastructuuropgaven verduidelijkt. Waar men het ontwerp van de weg en zijn omgeving als één geheel ziet, worden fragmentarische oplossingen overstegen. Restzones transformeren tot hoogwaardige openbare ruimte. Specifieke landschapskenmerken leveren een boeiend en tegelijkertijd vanzelfsprekend infrastructuurlandschap op. Aandacht voor een sterke uitwerking van dwarsrelaties kan de versnippering van de groene ruimte helpen tegengaan.

Tijdens het ontwerpproces zijn uiteindelijk alle betrokken actoren overtuigd geraakt van een gemeenschappelijke visie en ambitie voor de herinrichting van de N80. Op conceptniveau zijn de krijtlijnen vastgelegd die de basis zullen vormen voor de uiteindelijke uitvoering. Het resultaat moet een verkeersveilige en landschappelijk geïntegreerde ‘weg van iedereen’ worden, die gebieden met elkaar verbindt, nieuwe functies opneemt en als belangrijke identiteitsdrager voor Sint-Truiden functioneert. ●

**Opdrachtgever** stadsbestuur Sint-Truiden, AWW-Limburg, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid | **Plaats** N80 ter hoogte van Sint-Truiden | **Ontwerpteam** Omgeving – Mint | **Opdracht** opmaak van een masterplan | **Procedure** beperkte onderhandelingsprocedure | **Stand van zaken** masterplan opgeleverd | **Budget voor de studie** 65.000 euro excl. BTW

Door de herprofilering van de weg komt er heel wat ruimte vrij die integraal deel uitmaakt van een volwaardig ‘weglandschap’.

Exemplarisch is ook de manier waarop het ontwerpend onderzoek bijgedragen heeft tot de afweging van verschillende scenario’s voor de verkeersafwikkeling.



# Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal

Verborgen achter bedrijven-terreinen en opgeschoten buffergroen vind je een van de belangrijkste kanalen van Vlaanderen. Het 119 km lange Albertkanaal is een schakel in het Europese waternetwerk en biedt een rechtstreekse verbinding tussen de havens van Antwerpen en Luik. In tandem met de E313 autosnelweg draagt het Albertkanaal een sterk evoluerende economische ontwikkeling: haaks op het Kempense en Limburgse landschap groeit een bandstad en corridor. In 2008 voerden zo'n 33.000 schepen

ongeveer 38 miljoen ton goederen over het kanaal, of het equivalent van een klein miljoen zware vrachtwagens. De voorbije jaren steeg de trafiek met 70%, een groei die zich lijkt door te zetten.

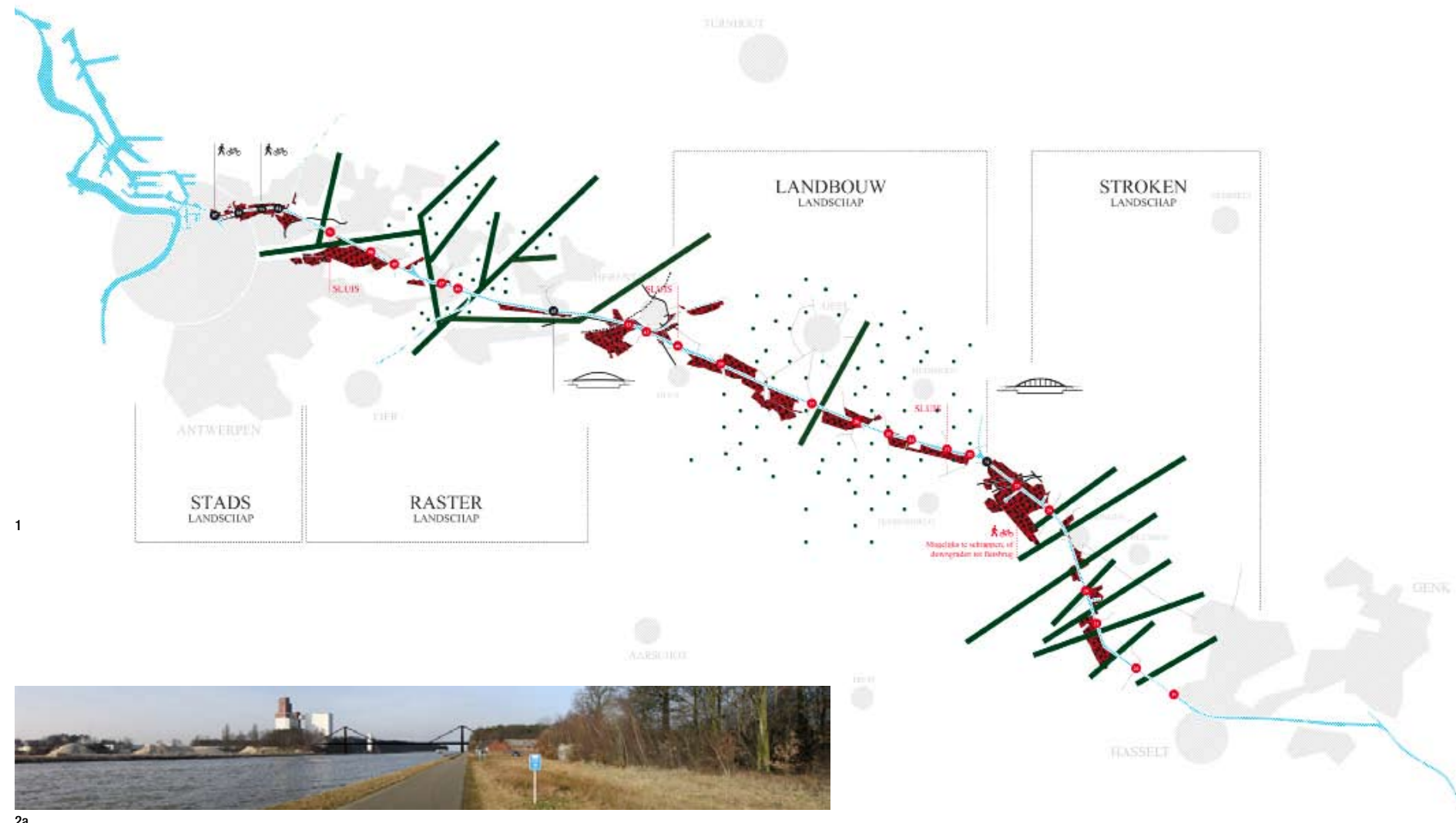
En het moet nog beter, om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor het dichtslibbende wegverkeer en een bijdrage te leveren aan een duurzamere mobiliteit. Vandaar dat Vlaanderen en de bevoegde Vlaamse waterwegbeheerder, nv De Scheepvaart, resoluut kiezen voor de modernisering van

het Albertkanaal. Deze operatie omvat niet alleen de capaciteitsuitbreiding van de sluizen en de verbreding van het kanaal tot 86 m. Ook de bruggen moeten een vrije onderdoorvaarthoogte hebben van 9.10 m. Grotere schepen, met vier lagen gestapelde containers, zouden het kanaal dan kunnen bevaren. Van de 57 bruggen over het Albertkanaal voldoen er al elf aan deze hoogte. Veertien bestaande bruggen kunnen vrij eenvoudig gelift of opgevijseld worden. De overige dertig bruggen dienen herbouwd te worden.

Zes daarvan bevinden zich op Antwerps grondgebied en vallen onder de bevoegdheid van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Twee bruggen worden opgevolgd door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Begin 2007 hadden de BAM, stad Antwerpen en nv De Scheepvaart al de handen in elkaar geslagen om een masterplan op te maken voor de verhoging van de zes bruggen in het grootstedelijke Antwerpse kanaalsegment.\* Ze liggen ter hoogte van Merksem, Deurne en Wijne-

gem. Via de Open Oproep selectieprocedure werd het ontwerpteam uapS Anne Mie Depuydt & Erik Van Daele, in samenwerking met landschapsarchitect Bas Smets, aan boord gehaald. Hun masterplan resulteerde in een subtiële set architecturale, stedenbouwkundige en landschappelijke krijtlijnen voor de verdere uitwerking van de individuele bruggen. Door een sterke focus te leggen op de betekenis die deze bruggen kunnen hebben in hun directe omgeving, overstijgen de voorstellen het louter 'ver-



2a



2b



2c

Door een sterke focus te leggen op de betekenis die deze bruggen kunnen hebben in hun directe omgeving, overstijgen de voorstellen het louter ‘verbindende’ element.

Het worden plekken die de kanaalruimte opladen als boeiende publieke ruimte, met een betekenis die het louter economische overstijgt. Ze verweven zich met andere functies, in plaats van zich ervan af te keren.

bindende’ element. De bruggen zijn veel meer dan een performante kanaal-oversteek. Ze bieden levendige en meervoudige stedelijke publieke ruimtes, die kunnen functioneren als hefboom voor stadsvernieuwing en -ontwikkeling.

En wat moet er gebeuren met de overige bruggen verderop in het Kempense en Limburgse landschap?

In de herfst van 2007 hebben De Scheepvaart en het team Vlaams Bouwmeester deze uitdaging en opdracht samen zo goed mogelijk gedefinieerd en in een bestek gegoten.\*\* Een contextgerichte benadering mocht niet ontbreken. Maar ook het schaalaspect kon niet over het hoofd worden gezien. Op een efficiënte en haalbare manier moeten immers 24 bruggen vernieuwd worden. Een andere strategie was nodig om maatwerk en efficiënte brugstandaardisatie om te buigen tot een geheel dat kwaliteit genereert. De ontwerpers van Technum werden aangesteld om zich vast te bijten in deze opgave. Het bureau voerde een verkennende studie uit voor de verdere aanpak. Er werd op twee sporen gewerkt. Het eerste spoor bracht de contextuele randvoorwaarden in kaart, om een globale ruimtelijk-landschappelijke visie te distilleren voor de reeks bruggen én voor elke brug afzonderlijk. Het tweede spoor ging verder op de vaststelling dat het merendeel van de nieuw te bouwen bruggen voordeliger kan worden gerealiseerd met een generiek brugtype.

In de toekomstvisie fungeren de bruggen over het Albertkanaal als schakel tussen de ingesnoerde kanaalruimte en de grotere landschappen. Door de diverse vormen die zowel de kanaalruimte als het omliggende landschap aannemen – kanaal in uitgraving versus kanaal in

ophoging, en gesloten industrie versus open land – komen er tal van plekken in het vizier die het geheel meer herkenbaar, bruikbaar en leesbaar kunnen maken. Het worden plekken die de kanaalruimte opladen als boeiende publieke ruimte, met een betekenis die het louter economische overstijgt. Ze verweven zich met andere functies, in plaats van zich ervan af te keren.

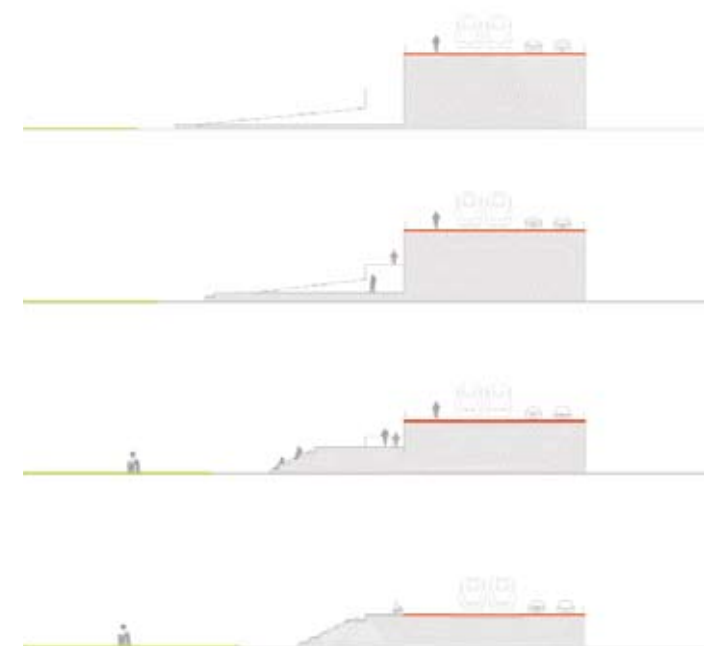
De nieuwe bruggen moeten ook de leesbaarheid verhogen van de verschillende netwerken. Spoorbruggen, snelwegbruggen of fietsers- en voetgangersbruggen verbijzonderen de gehele reeks, maar het merendeel van de lokale bruggen dient een herkenbaar en coherent beeld te scheppen voor het Albertkanaal. Hiervoor wordt voorgesteld een nieuw generiek of repetitief brugontwerp te hanteren dat ook de relatie of confrontatie aangaat met het omringende en dwarsende landschap. Een generiek en performant brugontwerp dat het Albertkanaal de 21ste eeuw binnenloodst.

In het najaar van 2009 heeft De Scheepvaart via een beperkte offerte aanvraag aan zes deskundige ontwerpteams gevraagd om tegen vergoeding een ontwerpvoorstel op te maken voor één van de te vernieuwen bruggen, de brug van Oelegem 1. Tegelijkertijd werd aan de ontwerpteams gevraagd om de inpassing van het voorgestelde brugtype op vier andere locaties aan te tonen. Op die manier kan het ontwerp dienst doen als proef- en pilootproject voor de nog te bouwen toekomstige bruggen.

Bij de opdrachtformulering is in het midden gelaten of het een boogbrug of een tuikabelbrug moest worden. Vanuit de voorstudie kwam het type symmetrische tuikabelbrug naar voor als ruimtelijk en landschappe-



3



4



5

- 1 Vooronderzoek naar de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal: een reeks generieke bruggen ingepast in verschillende landschappelijke gehelen, studie uitgevoerd door Technum.
- 2a, 2b, 2c Symmetrische tuibrug met enkele tui voorgesteld temidden van een industrieel rasterlandschap (a), in een open landbouwlandschap (b) en in het strokenlandschap (c).
- 3 Voorstel voor de stedenbouwkundige inpassing van de Theunisbrug door uapS in samenwerking met Bureau Bas Smets.
- 4, 5 Voorstel om het landhoofd van de Theunisbrug uit te werken als tribune voor FC Merksem.

lijk het meest waardevol. Vanuit andere invalshoeken zijn echter kritische kanttekeningen geformuleerd bij de haalbaarheid van de bouw van dergelijk type als generieke brug. De Scheepvaart heeft al heel wat ervaring opgebouwd met het boogbrugtype en minder met de tuibrug. Uiteindelijk is beslist in het bestek beide brugtypes een kans te geven. Aan zes ontwerpteams is gevraagd één of twee (boog en/of tuibrug) voorstellen uit te werken voor de locatie te Oelegem. Deze werkwijze heeft in totaal elf verschillende ontwerpen voor een generiek brugtype opgeleverd.

Uit de verschillende voorstellen blijkt dat de boogbrug qua vorm en typologie het meest gunstige type is om deze afstand te overbruggen op een qua prijs/kwaliteit aanvaardbare manier. De overspanning van het Albert-

kanaal blijkt te beperkt om een verantwoord generiek tuibrugconcept te kunnen weerhouden. De tuibrug wordt technisch en financieel gezien pas interessant voor grotere overspanningen. Om kosten te besparen opteerden de ontwerpteams vaak voor één pyloon of voor een enkelvoudig draagvlak van de tui. Zelfs dan komt men tot een brug die bijna 25% duurder wordt en technisch moeilijker te beheren bleek.

Een ander inzicht dat uit dit proces is voortgekomen, betreft de wijze waarop het vernieuwen van de hele reeks bruggen aangepakt zou kunnen worden. Enkele ontwerpers stelden ook een geheel nieuwe aanpak voor om de bouw van de gehele reeks te kunnen aanvatten en effectief de schaalvoorwaarden en winst van het in serie bouwen volledig te kunnen maximaliseren.

De huidige manier van werken met vastgelegde budgetten per jaar laat een globale eenmalige operatie niet toe. Er is vooral op beleidsniveau nood aan een stevig engagement om effectief en efficiënt de bruggen te willen verhogen op een relatief korte termijn. Dit vergt echter verder onderzoek en vermoedelijk ook aanvullende procedures. Bij het ter perse gaan van dit dossier is enkel beslist de uitvoering van de brug van Oelegem I op te starten op basis van het geselecteerde ontwerp voor een boogbrug.

Het blijft evenwel uniek en lovenswaardig dat De Scheepvaart bereid is deze verhogingsoperatie open te trekken naar een projectmatige aanpak die het technische en functionele overstijgt en meerwaarde zoekt op architecturaal, landschappelijk en stedenbouwkundig vlak. ●

**\* Opdrachtgever** BAM en stad Antwerpen | **Plaats** Albertkanaal tussen Merksem en Schoten | **Ontwerpteam** uapS in samenwerking met bureau Bas Smets | **Opdracht** vooronderzoek verhoging bruggen Albertkanaal | **Procedure** Open Oproep | **Stand van zaken** masterplan opgeleverd | **Budget voor de studie** 106.600 excl. BTW

**\*\* Opdrachtgever** NV De Scheepvaart | **Plaats** Albertkanaal | **Ontwerpteam** Technum | **Opdracht** vooronderzoek verhoging bruggen Albertkanaal | **Procedure** beperkte onderhandelingsprocedure | **Stand van zaken** masterplan opgeleverd | **Budget voor de studie** 66.900 euro excl. BTW



6 Bestaande situatie van de IJzerlaanbrug te Antwerpen.

7 Voorstel voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling rondom de IJzerlaanbrug als verbinding voor fietsers en voetgangers door uapS in samenwerking met Bureau Bas Smets.



7

# ‘We hebben infrastructuur nodig, maar dan wel slimme infrastructuur’

Interview met Vlaams Bouwmeester Marcel Smets

De goedkeuringsprocedure voor grote infrastructuurwerken in ons land heeft iets kafkaiaans. Hoe valt het te vermijden dat goedbedoelde voorstellen door de opeenvolgende adviesprocedures herleid worden tot grijze oplossingen? ‘Door in een vroeg stadium met alle verzuchtingen rekening te houden,’ zegt de Vlaamse Bouwmeester, Marcel Smets. Hij pleit er sterk voor om wegen niet te interpreteren als louter verbindingen, maar ze als een collectief landschap te zien.

Tijdens de tweede ambtstermijn van de Vlaamse Bouwmeester is de aandacht voor infrastructuur sterk toegenomen. Dat kan niet alleen aan uw eigen achtergrond als stedenbouwkundige en ingenieur liggen. Marcel Smets: ‘Aanvankelijk zagen opdrachtgevers de Bouwmeester als een soort van esthetisch adviseur. Dat plaatje is bijgestuurd. Men is gaan inzien dat de Bouwmeester niet de extra waakhond of de dwarsligger is. Zijn rol ligt er juist in om van meet af aan iets op gang te brengen in het proces, waardoor kwaliteit evident wordt en je geen advies meer nodig hebt.’ ‘Er is een betere verstandhouding gegroeid en vooral de timing is veranderd. Overheden komen in een vroeger stadium naar ons toe, waardoor we mee ontwerpers kunnen aanduiden en op de bestekken kunnen wegen. Er is een soort van vanzelfsprekendheid ontstaan om met de Vlaamse Bouwmeester samen te werken.’ ‘De verbreding van de brug over het Albertkanaal in Riemst is op dat vlak symbolisch geweest. Er lag een zodanig interessant nieuw project voor, dat men de nieuwe brug dadelijk ook als monument beschermd heeft. Dat is behoorlijk uniek in de annalen van de monumentenzorg. Het besef is doorgedrongen dat je de kwaliteit van infrastructuur niet louter moet meten aan de objecten die in het tracé voorkomen, maar aan de landschappelijke ingreep in zijn geheel.’

Ook de Scheldebrug in Temse – toch niet het meest spectaculaire bouwwerk - wordt een voorbeeldfunctie toegedicht. Waarom? ‘De brug kreeg veel lof van de politici. Ze is gerealiseerd op korte tijd en binnen het budget. Dat zijn al twee belangrijke elementen.’(lacht) ‘Aanvankelijk zou het om een klassiek brugtype gaan. Maar omdat er voor DBFM-projecten nog helemaal geen traditie bestond, hebben we alle betrokken partijen op sleeptouw kunnen nemen. De technische studie voor de brug werd gecombineerd met een stedenbouwkundige studie. Dat voortraject was bijzonder zinvol. De betrokken administraties zagen de meerwaarde in van het stedenbouwkundige project, waarin de brug een belangrijke schakel vormde.’ ‘Ook de aanduiding van de ontwerpers was nieuw. De jury hield alleen rekening met de prijsoffertes van de bureaus die goed bevonden waren bij de architecturale test. Deze omkering is nieuw, maar ze is ook onontbeerlijk. Werk je niet volgens dit principe, dan krijg je projecten die louter *tabuleren*. Je eindigt met een lage prijs, maar ook met een rottig ontwerp. De ideale situatie is: vertrekken van een minimumkwaliteit die moet gegarandeerd zijn, waarna je dan in de ontwerpen naar de beste prijs-kwaliteitverhouding op zoek gaat.’

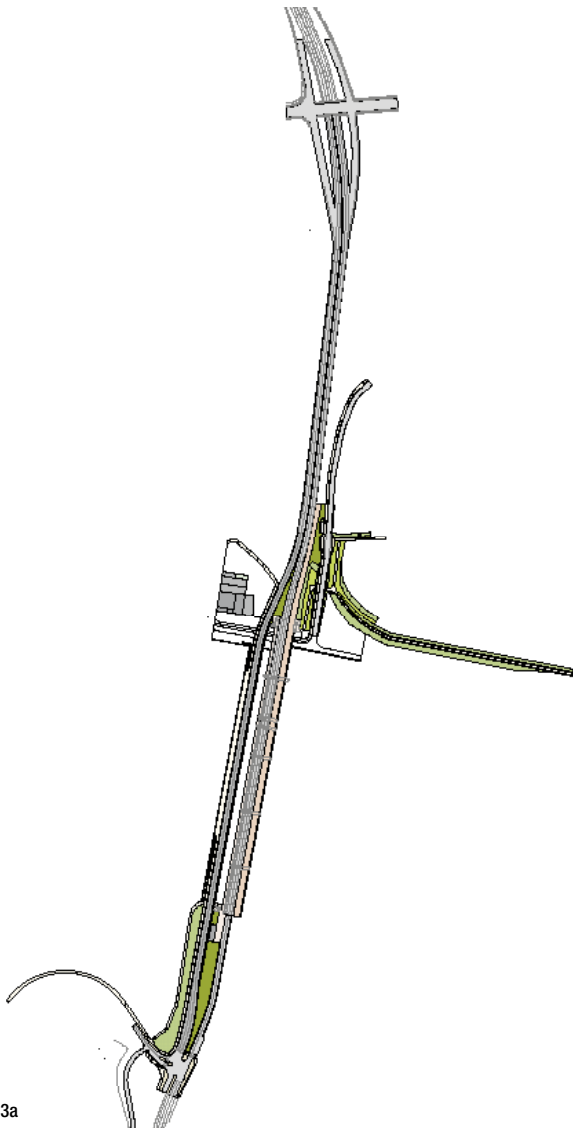
Formules als de Open Oproep en het ontwerp onderzoek behoren steeds vaker tot het instrumentarium voor infrastructuurprojecten. Wat zijn de ervaringen?

‘We moeten af van de klassieke offerte-aanvraag. Deze wordt niet vergoed, bevat veel te weinig voorstudie en lokt alleen de grote studiebureaus. Erger nog: de administraties vinden het haast vanzelfsprekend dat alleen die bureaus bij machte zijn om dit soort werk tot een goed einde te brengen.’

‘We kunnen veel leren van buitenlandse voorbeelden, waar openbare werken opgesplitst worden. De voorontwerpstudie, tracévorming, integratie en het milieueffectenrapport gaan naar een ontwerpersgroep van landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen en ingenieurs die het project conceptueel benaderen. Pas nadien wordt de zaak opgenomen door een uitvoerend studiebureau.’



1



3a

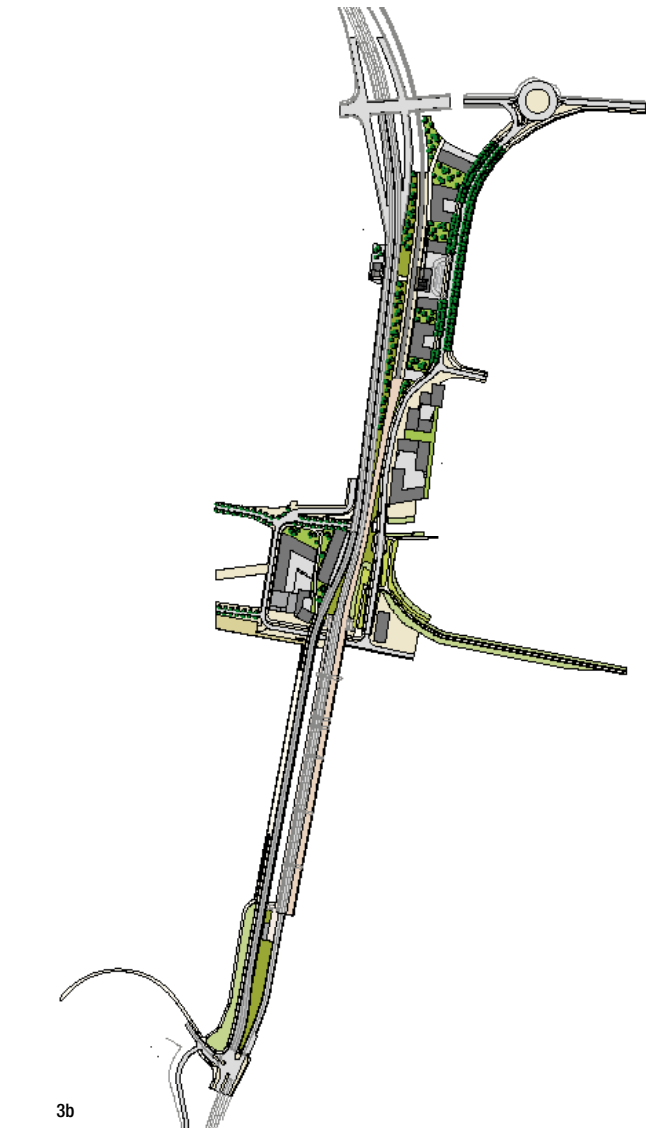
U bent een vurig verdediger van het geïntegreerde project. Het lijkt de logica zelve, maar de praktijk is anders.

‘Dat komt door de sectoriële opdeling, met verzelfstandigde agentschappen voor wegen, waterwegen of openbaar vervoer.’

‘Neem de doortocht van Houthalen-Helchteren. Er is lang over gediscussieerd of de Noord-Zuidverbinding door het dorp of langs het dorp moest gaan, en zo ja langs welke kant. De beslissing is uiteindelijk genomen, maar dan uitsluitend over de weg. Terwijl De Lijn daar ook de Spartacusverbinding moet laten passeren. Je komt hier pas uit als je infrastructuur gaat zien als onderdeel van een geïntegreerd project, dat verbindingen combineert met stadsverbetering. Het draait niet om de weg, maar om de plek waar de weg doorgaat, waar mensen wonen en werken, waar scholen zijn, waar er ook nog natuur overblijft.’



2



3b

Ook niet echt een typevoorbeeld van een geïntegreerd project: de Oosterweelverbinding. Waar is het fout gelopen? U hebt zich in de discussie opvallend op de vlakte gehouden.

‘We hebben wel degelijk onze rol vervuld. Maar al snel kwam er een maatschappelijke discussie op gang die niet meer over architecturale kwaliteit ging en heel politiek geladen werd. Welke positie je als Bouwmeester ook inneemt: dat wordt je nooit in dank afgenomen.’

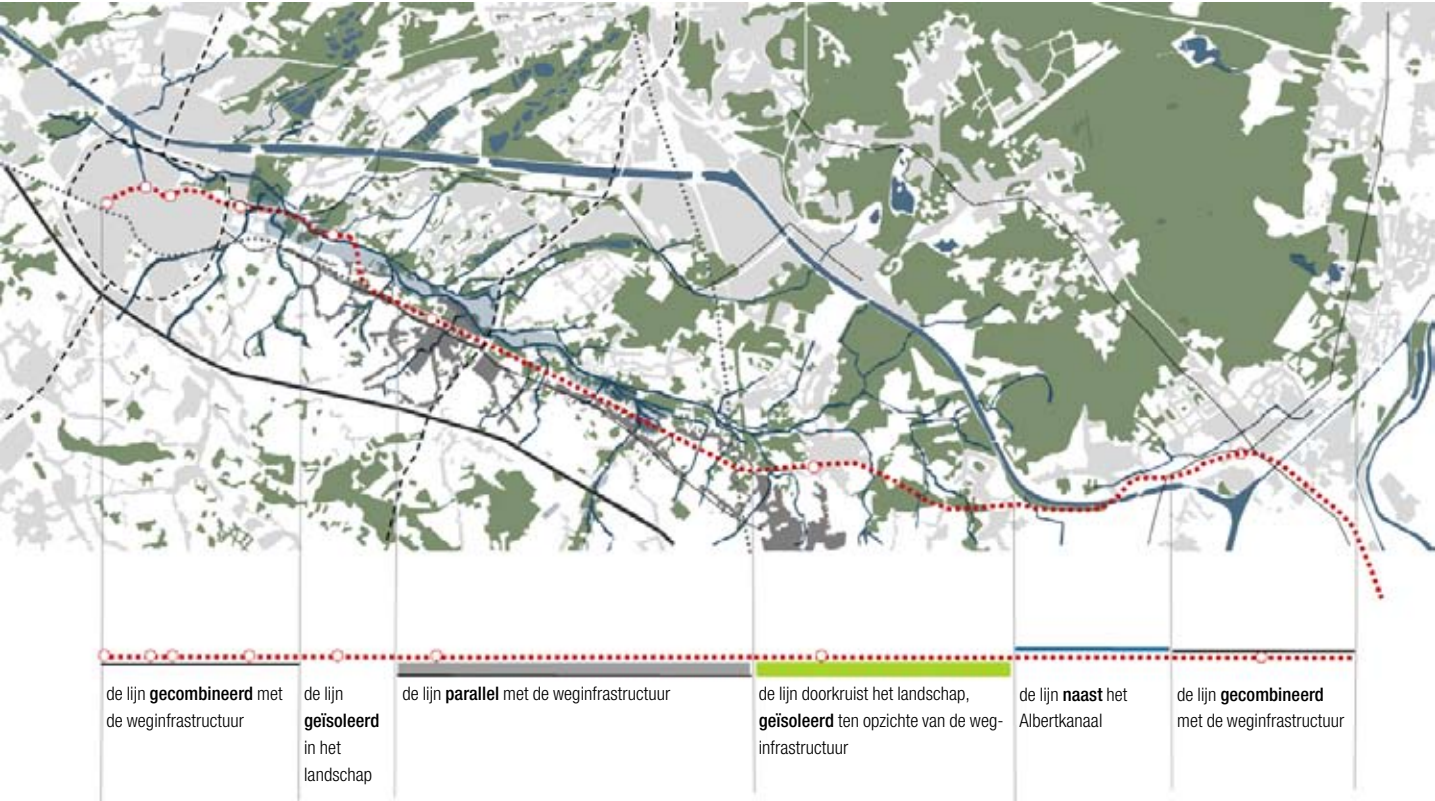
‘Toen men tien jaar geleden de tracés afwoog, was het gewestelijke RUP de bijbel waar men niet van wilde afwijken. Er werd vooral gekeken naar afstand, haalbaarheid, kostprijs, techniek. Niet naar integratie. Om nog maar te zwijgen van geluidsoverlast en fijn stof, argumenten die pas later aan bod zouden komen.’

‘Ik blijf er bij: binnen de aartsmoeilijke randvoorwaarden – onder meer dat het om een dubbeldeksbrug moest gaan – was het win-

nende ontwerp voortreffelijk. Wat mij verontrust in de besluitvorming is dat men zoveel jaar na datum zaken in vraag stelt die men op voorhand in overweging had kunnen nemen. Laten we ervoor zorgen dat zoiets in de toekomst niet meer gebeurt.’

De maatschappelijke druk van actiegroepen is een nieuw element. Het vooruitgangsoptimisme van de jaren zestig, toen de Kennedytunnel op gejuich onthaald werd, heeft plaats geruimd voor ongerustheid. Valt het tij nog te keren? Hoe kunnen grote ingrepen nog acceptabel worden gemaakt?

‘De grote bouwprojecten in Azië konden de voorbije jaren meesurfen op een gevoel van nationale trots. Dat soort optimisme zijn we kwijt. Het is een typisch conservatieve reflex die je overal in West-Europa terugvindt. Onze welstand fluistert ons in dat we alleen maar kunnen verliezen.’



4



5



6

1, 2 Het ontwerp voor de Scheldebrug is van Ney & Partners.

3a, 3b Het stedenbouwkundig voortraject voor de inpassing van de Scheldebrug in haar context door BUUR: voorstel voor korte (a) en lange (b) termijn.

4 Een lezing van het landschap voor de inpassing van Spartacus lijn 1 Hasselt-Lanaken-(Maastricht) door uapS in onderaanneming van Varinia.

5 Een mogelijk scenario voor de passage en inpassing van Spartacus lijn 1 met halte in Lanaken waarbij getracht is het omliggende regionale landschap zichtbaar te maken tot in het centrum.

6 Dwarsprofiel van de inpassing van Spartacus lijn 1 over de weg N78, de tramhalte en de bushalte ter hoogte van het centrum van Lanaken.

‘Ik verzet mij daar tegen. We hebben infrastructuur nodig, maar dan wel slimme infrastructuur. Neem de overdekking van de A1 in Parijs, waar men de uiteengereten wijken van Saint-Denis opnieuw probeert te verbinden. Of de *Gran Via* in Barcelona, waar een ingegraven achtbaanvaksweg nu gecombineerd wordt met akoestische damping, een park en een tram. Misschien zijn dat wel onze Grote Werken van de toekomst: niet de zoveelste autosnelweg rond een stad aanleggen, maar de infrastructuur op peil houden en daarmee nieuwe ontwikkelingen realiseren.’

**Repareren wordt belangrijker dan construeren?**  
‘Bestaande structuren herdenken wordt de grote opgave. Ook het kortetermijndenken zie ik als nefast. De verkeerskunde gaat

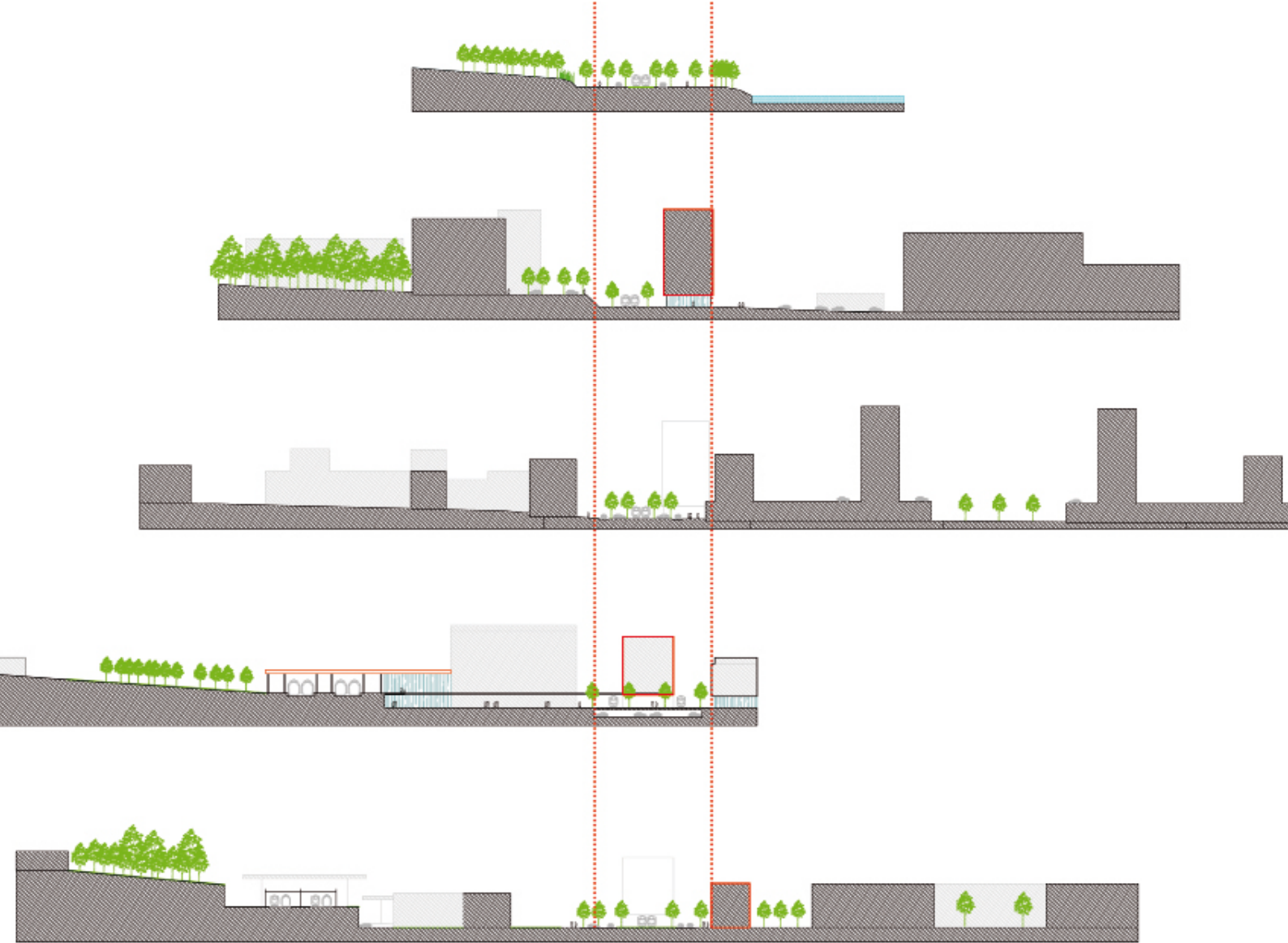
vaak uit van concepten die als zaligmakend worden beschouwd, zoals rotondes. Het zijn niet de geijkte oplossingen die je als vertrekpunt moet nemen, maar de specifieke vereisten van een plek. Dat vraagt een breder gamma aan oplossingen, een inzicht in attitudes. We zijn nog altijd slecht gedocumenteerd over hoe je een samenhangende ruimtelijke transformatie kan realiseren.’  
‘Maar we staan al wel een hele stap verder. Het geïntegreerd ontwerp en de vereenvoudiging van de procedures zijn opgenomen in de regeringsverklaring en beleidsnota van de bevoegde minister. Er is maar één zinnetje aan toegevoegd: de Bouwmeester inschakelen mag geen verhoging van de kostprijs betekenen. Ik zou de opdrachtgevers willen geruststellen: een goed concept kan zelfs een kostenbesparing betekenen.’ ●



7



8



9

‘Je komt hier pas uit als je infrastructuur gaat zien als onderdeel van een geïntegreerd project, dat verbindingen combineert met stadsverbetering.’

7, 8 Maquettevarianten uit het ontwerpend onderzoek voor de herinrichting van de stationsomgeving van Genk inclusief de inpassing van een tramhalte.  
9 Mogelijkheden voor verdichting en het ruimtelijk articuleren van de Europalaan te Genk naar aanleiding van de passage van Spartacus lijn 2. Ontwerpend onderzoek door uapS in onderaanneming van Varinia.

## Cahier #1 Rond punt

### Over verkeersrotondes als context voor kunst



In 2005 werd door de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester een opdracht uitgeschreven aan acht beeldende kunstenaars uit binnen- en buitenland, met de vraag een voorstel te formuleren voor een kunstwerk op een verkeersrotonde. De toenmalige artistiek adviseurs, Piet Coessens en Ulrike Lindmayr, lieten de kunstenaars daarbij de keuze zich op een welbepaalde, bestaande rotonde (en op

een toekomstige realisatie van hun voorstel) te richten, dan wel de opdracht eerder als een vrije, theoretische oefening op te vatten. Vermits de rotonde de voorbije decennia generator is gebleken van problematische vormen van kunst in de publieke ruimte, meenden zij dat de visie van een internationale selectie kunstenaars de discussie zou kunnen aanzwengelen.

De voorstellen van **Francis Alÿs, John Bock, Lili Dujourie, Jimmie Durham, Jef Geys, Ilya en Emilia Kabakov, Manfred Pernice en Ettore Spalletti** vormden de basis voor het eerste nummer van de reeks *Cahiers*, waarin de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester aspecten van beeldende kunst in de openbare ruimte belicht vanuit een zo breed mogelijke – algemeen maatschappelijke en culturele – invalshoek. Het team van de Vlaamse Bouwmeester stelt zich hiermee tot doel vooral ook de publieke opdrachtgever te mobiliseren en te betrekken bij het debat. *Cahier #1* (verschenen dec. 2007) omvat naast de artistieke voorstellen met een toelichting door de kunstcel, een beeldessay van Niels Donckers en essays van Guy Châtel & Kris Coremans, Lieven De Cauter en Marcel Smets. ●

Een uitgave van de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester en uitgeverij Mercatorfonds, Ned. en Eng. editie, 128 p., ISBN 978 90 6153 802 8, € 24,95



*Dossier 2 Infrastructuur in context*

is een uitgave van de Vlaamse  
Bouwmeester en verschijnt naar  
aanleiding van het gelijknamige  
symposium in de Handelsbeurs  
in Gent op 25 februari 2010.

In de reeks *Dossiers* worden de visie  
van de Vlaamse Bouwmeester en  
de werking van zijn team toegelicht  
aan de hand van actuele thema's.

*Dossier 1* (november 2009) handelt  
over scholenbouw, *Dossier 3* (in  
voorbereiding) over cultuurcentra.

Vlaams Bouwmeester  
Boudewijnlaan 30 bus 45  
1000 Brussel  
Telefoon +32 (0)2 553 74 00

*Algemene coördinatie en redactie*

Matthias Blondia,  
Ruben Haerens,  
Catherine Robberechts,  
Annelies Van der Donckt,  
Geert Van der Speeten

*Interviews*

Geert Van der Speeten

*Vormgeving*

Piet Gerards Ontwerpers, Amsterdam

*Fotografie*

Marie-Françoise Plissart (uitslaander en p. 31),  
Jan Kempenaers (p. 3, 6, 15 en 26)

*Druk*

Die Keure, Brugge



[www.vlaamsbouwmeester.be](http://www.vlaamsbouwmeester.be)