

Minder onbegrensde mogelijkheden en meer verantwoordelijkheidszin?

Drie visies op infrastructuur en stedenbouw

Kobe Boussauw

Universiteit Gent - Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning en Vakgroep Geografie

kobe.boussauw@ugent.be

Een zekere nostalgie naar een ideëel tijdperk van onbegrensde mogelijkheden is geen stedenbouwkundige vreemd. De lineaire steden van de Russische constructivisten, de megalomane landschapssteden van Le Corbusier, de nieuwe hoofdsteden volgens Niemeyer en Doxiadis: de fascinatie voor de macht van het ontwerp werd ons op de school- of universiteitsbanken ingelepeld.



Fig. 1. Plan Obus, Le Corbusier



Fig. 2. Brasilia, Oscar Niemeyer

Groot is de ontuchtering als de student-planner afstudeert en het beroepsleven binnenwandelt. In België alvast kunnen de laatste megalomane projecten langzaam maar zeker naar de geschiedenisboeken verwezen worden. Bovendien gaat het meestal niet over creaties die de verbeelding van de ontwerper op hol doen slaan. De lijnstad van Schillemans en Braem is in het echt een breed kanaal tussen Antwerpen en Luik geworden, een kralensnoer van grijze bedrijventerreinen en betonnen sluiscomplexen. De monotonie van het snelwegennet met haar bruggen uit telkens dezelfde matrijzen frist zichzelf slechts zeer recent weer wat op dankzij de toverstaf van de bouwmeester, en ook het TGV-net met zijn grauwe Peerdsbostunnels heeft maar hier en daar een kanten station met een eigen stedelijkheidsstempel opgeleverd. Sinds de scheepslift van Strépy-Thieu moeten we voornamelijk richting zeehavens kijken als we nog bij een superproject betrokken willen zijn. Maar ook daar heeft ontwikkeling weinig met esthetiek en verbeeldingskracht te maken.



Fig. 3. Peerdsbostunnel, Infrabel



Fig. 4. Scheepslift te Strépy-Thieu

Het lijkt er sterk op dat centraal geleide ontwikkelingsprojecten zich de laatste halve eeuw enkel nog binnen de mobiliteitssector manifesteren. Nieuwe steden zijn er na Louvain-la-Neuve niet meer gebouwd, maar snelwegen, spoorwegen en dokken des te meer.

Maar ook daar zijn de grenzen aan de groei in zicht. Eender welk infrastructuurproject dat vandaag gelanceerd wordt botst op een storm van principieel protest. Het land is vol, het fijn stof piekt, fossiel aangedreven voertuigen vormen een bedreiging voor de planeet en de handelsbalans, de versnippering is totaal en het laatste stiltegebied is op de valreep afgebakend. Het hoeft niet te verbazen dat het maatschappelijk draagvlak niet zomaar meer aanwezig is: een Lange Wapper, een windhoogspanningslijn of een nieuwe gasleiding hebben met elkaar gemeen dat hun komst bij de omwonenden de hel doet losbarsten.

En daar loopt de ambitieuze jonge planner tegen zijn muur. Na een schoolloopbaan vol creatie en conceptie blijkt dat er in de echte wereld vooral eer te halen valt van áfbraak. Getuige de spookbruggen te Jabbeke die begin dit jaar met de grond gelijk werden gemaakt, of het recente Gentse ballonnetje om het Zuid-viaduct aldaar tot park om te vormen.



Fig. 5. Spookbrug te Varsenare (Jabbeke), afgebroken in 2012



Fig. 6. Zuid-viaduct te Gent, gedoemd om gesloopt te worden?

Nochtans blijft infrastructuur dé superstructuur bij uitstek die sterk sturend is voor het functioneren van steden, agglomeraties en regio's. De diversiteit van potentiële vervoerswijzen, de intensiteit van de verkeersstromen, de leefbaarheid van de historische woonwijken en de transportkost die deelname aan de samenleving met zich meebrengt gaan steeds door de filter van de beschikbare infrastructuur.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat het oorspronkelijke opzet van de sessie “Ontwerp en visievorming vanuit mobiliteit” van de PlanDag 2012 twee visionaire ontwerpen bevatte, die dan nog eens beide op de Brusselse agglomeratie zijn gericht. Wanneer we ons blikveld nog even tot België beperken, dan is Brussel dé plek waar spanningen tussen bevolkingsgroei, stedelijke ontwikkeling, infrastructuur en leefkwaliteit culminereren met een intensiteit die in de rest van het land onbekend is. De verbreding van de ring rond Brussel, die dezer dagen op de Vlaamse politieke agenda staat, is anderzijds een plan dat haaks staat op de wens van de Brusselse regering om het autoverkeer te reduceren, de luchtkwaliteit op te voeren en van de hele agglomeratie in de eerste plaats een thuis voor haar bewoners te maken. Het lijkt inderdaad weer eens tijd voor een visionair ontwerp dat deze verschillende belangen probeert te rijmen. Ik verwijs uw nieuwsgierigheid door naar de betreffende paper van Zaman en Boussauw, alsook naar het ontwerp dat het bureau 51N4E dit voorjaar in de Brusselse Bozar presenteerde, twee benaderingen die elk op hun manier een bijzonder alternatief voorstellen¹.

Een derde, Nederlandse, paper bepleit de ontwikkeling van een verantwoordelijkheidsgevoel bij de stedenbouwkundige voor het mobiliteitsgebeuren. Een terechte, en noodzakelijk te herhalen opmerking. Waar verkeerskunde door ontwerpers als een saaie en technische materie wordt gezien, zijn verkeerskundigen zelf boven alles geïnteresseerd in het faciliteren van de vraag naar vervoer waarbij omgevingskwaliteit als wollig en weinig ter zake wordt gezien. Bestaat dit cliché nog, en blijft het een bedreiging vormen voor de kwaliteit van het openbaar domein? U leest het in de bijdrage van Hovens en Thüsh.

¹ 51N4E is er wegens grote tijdsdruk helaas niet meer in geslaagd hun ontwerp als paper voor de PlanDag in te sturen.