

# ruimte

VAKBLAD VAN DE VLAAMSE VERENIGING VOOR RUIMTE EN PLANNING

Regionale gebiedsontwikkeling

# Lineaire infrastructuur kan **waardevolle**

We moeten grote infrastructuurwerken aangrijpen om op grote schaal functionele landschappen te creëren, zegt landschapsarchitect Bas Smets. Een snelweg zoals de A11 tussen Brugge en Westkapelle, een stuwsuis zoals op de Leie in Harelbeke: het zijn potentieel rijke ecosystemen met grote mogelijkheden op het vlak van energieopwekking en waterhuishouding. Ideaal om een radicale visie op *future-proof* landschappen in de praktijk te brengen, voor de radicaal andere tijden die eraan komen. En: 'hoe meer een landschap bijdraagt, hoe beter het beschermd zal worden.'

# landschappen' opleveren

Een gesprek met landschapsarchitect Bas Smets

TEKST: WIELAND DE HOON

**W**e zoeken functies voor landschappen waarbij we zoveel mogelijk de robuustheid ervan kunnen vrijwaren', zegt Bas Smets in zijn kantoor hoog boven het Brusselse Madouplein. 'Hoe meer "nut" een landschap heeft, hoe beter het beschermd zal worden. Historische landschappen hadden vaak een belangrijke functie. De haagkanten op de Ferrariskaarten uit 1777 vormen een echt kamerlandschap. Maar die haagkanten stonden daar niet voor het uitzicht, wel om gekapt te worden in de winter om de huizen te verwarmen en om in het voor- en het najaar het vee binnen te houden. Waar wij in geïnteresseerd zijn, is een logica die een landschapsbeeld produceert, nut heeft en bijdraagt tot landschapsontwikkeling op de schaal van een groter territorium.'

In integrale landschapsbenadering is esthetiek geen doel op zich, zegt u.

We hebben nooit een beeld voor ogen dat we gaan namaken, we hanteren een logica die beelden produceert. Esthetiek is een bijproduct, geen doel. Een mooi voorbeeld is de site Tour & Taxis. Daar werd de ballast die overbleef van de voormalige spoorbeddingen afgegraven over 80 cm, gefilterd en ondergronds geplaatst en gebruikt als wateropslagplaats. Het water kan daarin insijpelen, waardoor de oppervlakte in principe altijd droog zal zijn. We groeven eigenlijk de historische bedding van een zijriviertje van de Molenbeek weer uit. Zo hebben we het project voor Tour & Taxis ingeschakeld in een groter systeem van waterafvoer naar de Zennevallei. Die wateropslag ligt er nu ook voor alle toekomstige ontwikkelingen. Het ziet eruit als een natuurlijke vallei, ook al is het dat niet. Op die manier wordt het landschap een onderdeel van een ontwikkeling, geen toegevoegd *embellissement*. Om die logische esthetiek te creëren, zijn we altijd bezig met voorgeschiedenis. Net zoals wat we nu doen, over 50 jaar weer in iets nieuws zal transformeren. Dat is heel anders dan wanneer je een eindobject maakt.

U zoekt naar het best mogelijke landschap onder de bestaande laag...

We noemen dat het exemplarische landschap. Het impliceert vooral: leren kijken. Of om het met Marcel Duchamp te zeggen: *'l'invisible est le visible qui n'est pas encore perçu'*. Het gaat over het reveleren, het laten zien van bepaalde structuren in een basislandschap. Ik vind het interessant om steden te bestuderen aan de hand van luchtfotokaarten. Je toont ermee wat mogelijk is, je kiest voor wat al bestaat. Door alle ruis te elimineren kan je een sterke figuur maken. Zo zijn we gekomen tot acht beekvalleien als nieuw beeld voor het Brussels Gewest, een veel logischer alternatief dan het terug opgra-

ven en blootleggen van de Zenne. Breng je al het Brusselse groen in kaart, dan zie je dat 80 procent gelinkt is aan die beekvalleien: daar liggen de natte gebieden. Het is de natuurlijke structuur die aan de stedelijkheid voorafgaat. Niét aan de Zenne, waar geen boom meer overeind staat. Vertrek vanuit een exemplarisch landschap om de juiste keuzes te maken.

De enige manier om niet versnipperd te werken is langs infrastructuur, want die is lineair?

Autosnelwegen, dijken, waterwegen: volgens mij zit daar dé opportuniteit van onze tijd. Die moet op territoriaal niveau aangepakt worden. Waarom zou je niet langs elke waterweg bomenrijen planten? We willen bos planten in Vlaanderen, maar we weten niet waar. Alleen lineaire infrastructuur biedt continuïteit. We hebben zo'n verkaveld landschap dat je dat niet kan oplossen op perceelniveau. Inbreiding is goed voor de densiteit, maar daar krijg je niet méér landschap mee.

Wat zijn concrete voorbeelden van een ontwikkeld exemplarisch landschap?

De A11 autoweg tussen Brugge en Westkapelle was het eerste project waarvoor ons gevraagd werd niet alleen een visie te ontwikkelen, maar ook een compleet uitvoeringsplan te maken voor een kilometerslang nieuw landschap. We baseerden ons op structuren op de (18de- en 17de-eeuwse) kaarten van Ferraris en Sanderus. Cartografie is heel nauw verbonden met landschapsontwerp. We hebben gezocht naar de elementen die we wilden behouden en hoe we die konden versterken. We brachten het hele gebied tussen de kust en de Damse Vaart in kaart. Het resultaat: een nieuwe autosnelweg gecreëerd vanuit het kader van een exemplarisch landschap. Opeens konden we nadenken op een grotere schaal en verder gaan dan cosmetische ingrepen zoals een berm of een haag.

Hét grote verschil was dat de snelweg niet weggemoffeld werd, maar juist zichtbaar gemaakt werd in het landschap.

Een polderlandschap is per definitie land gewonnen op de zee, een voormalig overstromingsgebied. Vanaf de 11de eeuw zijn we het beginnen indijken voor landbouw. Via de wegeaanleg hebben we bomen geplaat op de taluds om de dijken te versterken. In de wedstrijdopgave had ik geschreven: *het vlakke land creëert een verticaal landschap*. Je ziet er elke wilg, elke rietkraag, elke populier. De aanplantingen langs de kanalen zijn als bergketens. Er is een landschap, met verticale elementen daar geplaatst door de mens. Die snelweg hoeft je niet te verstoppen in natuur die er nooit was.



euwe laag, een van de vele die sinds de 11de eeuw gevoegd aan het landschap. Ze vindt haar logica in e landschap. Een belangrijke mindshift.

**breuk voor Vlaanderen, want sbedrijven en projectontwikkelaars et in termen van iets wat niet 'af' is.**

ium onder leiding van Jan De Nul is ons meteen eze visie. Het was de eerste keer dat het met een architect in zee ging voor een infrastructuurproject. had de Vlaams Bouwmeester immers vastgelegd rtium een landschapsarchitect in zijn team moest werden vanaf het begin betrokken - dat is trouwens isvoorwaarde om deel te nemen. Onze ruimtelijke eeft een belangrijke rol gespeeld en het hele project eerd. De praktische aanpak zat ook goed, met elke eting met iedereen rond de tafel, zodat iedereen overal oogte was. Zo kwamen er plots oplossingen die de ieden overstegen. De rotonde aan de aansluiting met en idee dat wij naar voren brachten. Oorspronkelijk rger gelegen duinenlandschap gepland. Wij hebben en: geen kuip om een duin in aan te leggen, maar een loorheen een waterlandschap. Dat klopte landschap- isch en financieel. Het alternatief zou geweest zijn et einde van het project gevraagd zou worden welke we wilden planten. Maar zo werken we dus niet.

**raag vanuit luchtfoto's en Google Earth?**

l was het gezichtspunt van het verticale landschap rijk als de luchtfoto. Ik werk vanuit twee schalen: cht, om een abstract idee te krijgen, en op het ter- het gezichtspunt van de gebruiker. Samen vormen zichtspunten een isometrie die de constructie van ap aanschouwelijk maakt. We zien het landschap ratorium, waarbij we via ruimtelijke interventies doen aan de hand van toegewezen projecten. Elk ersteunt weer een nieuw. Dat maakt een 'gewone' ernieuwing van Ingelmunster ook bijvoorbeeld zo Het is een intellectuele uitdaging waarop je telkens ortbouwen.

**De aanpak van de A11 ging een stuk verder dan de wensen van de overheid. Zijn er grote verschillen tussen de gewestelijke overheden als het aankomt op 'landschap'?**

De Vlaamse overheid is niet mee met de landschapslogica bij grote infrastructuurwerken. Waarom zou je bomen kappen langs snelwegen? Wij hebben net vijfduizend bomen *geplant* om te zorgen dat we landschap maken *dankzij* een snelweg. En toch werden er nooit zoveel bomen gekapt als de afgelopen vijf jaar. Het staat haaks op de visie die de Vlaamse overheid zelf onderschrijft. Op een bepaald moment moet een visie ook *policy* worden. Anderzijds is de kwaliteitssprong die Vlaanderen heeft gemaakt dankzij de invoering van de open oproep gigantisch. Daar wordt vanuit Europa met bewondering naar gekeken. Gelijk welke kleine gemeente kan een internationale wedstrijd organiseren. In Vlaanderen weet je dankzij de open oproep dat de beste wint, ook al zijn de beslissingsniveaus erg verkaveld. Het hele concept voor oproepen voor landschapsarchitectuur is er door ontstaan. Daarvoor ging het alleen om de ontwikkelaars – en hún eerste bekommernis is niet het landschap. De visie van de opeenvolgende Vlaamse bouwmeesters sinds bOb Van Reeth toont een geleidelijke shift aan van een focus op architectuur naar landschapsarchitectuur. Bij Leo Van Broeck zie je nu zelfs de link tussen open ruimte en klimaat. Het voordeel van een bouwmeester is dat je je wedstrijden professionaliseert en apolitiseert. Dat ontbreekt nog in Wallonië – behalve in Charleroi, waar nu wel een bouwmeester is. Ook daar zijn we betrokken bij de heraanleg van het stadscentrum in de Ville Haute rond de Place Charles II. Omdat we erin kunnen geloven.

**Welke landen of regio's hebben good practices die we hier zouden kunnen invoeren?**

Frankrijk voert massa's studies uit over stadslandschappen om een visie te ontwikkelen met de kenmerken van de openbare ruimte als basis. We waren betrokken bij de visies voor Lille 2030 en Montpellier 2040. Brussel 2040, waarvoor wij ook een visie ontwikkeld hebben, is daarop gestoeld. Een nuttig document om in interactie te gaan met het beleid. Het idee van de Brusselse beekvalleien is er *common ground* door geworden bij de beleidsmakers. Die studies over de hele lange termijn zijn visiedocumenten. De bestaande aanpak in België is doorgaans

nogal pragmatisch: voor bestaande opdrachten worden geen onderzoeken gevraagd. Je moet er een middenweg in vinden: alleen visionair zijn, leidt ook nergens toe. We hebben visies nodig op concrete oplossingen voor een probleem.

**'Landschap' moet ook klimaatrobust en bij voorkeur zo biodivers mogelijk gemaakt worden.**

Hoe leg je een plein aan dat twee of drie graden temperatuurstijging én de daardoor veranderende neerslagpatronen aankan? Omdat alle oppervlakken verhard zijn, kan regenwater niet insijpelen of afgevoerd worden, dus krijg je overstromingen. Regenwater ter plaatse opvangen, scheiden van afvalwater en hergebruiken voor aanplantingen is de oplossing. Om een plein klimaatrobust te maken, moet je er een aquifere laag onder plaatsen. Je bootst de logica van de natuur na, bomen kunnen er via hun wortels water opnemen. Zo creëer je een robuust landschap dat zichzelf in stand kan houden. 'Inheemse' bomen zoals beuken vermijd je daarbij, want die kunnen slecht tegen de klimaatverandering. Trouwens, wat is inheems? Stenige omstandigheden in een stad zijn ook niet 'inheems'. Je moet rekening houden met concrete biosferische omstandigheden, de tussenlaag tussen meteorologische aspecten en de geologische realiteit. Het besef van een interface moeten we veel meer gaan uitdiepen. Nieuw gecreëerde biodiversiteit moet klimaatrobust zijn. We werken samen met klimaatingenieurs om veerkrachtige landschappen creëren, vooral op het vlak van waterhuishouding. Hoe sla je regenwater op in een vlak land, rekening houdend met intensere regenperiodes? Hoe voer je het af? Hoe maak je ondergrondse waterbassins waar flora op gedijt? Onder bomen vind je ook een vochtiger en koeler microklimaat. De logica die al in de natuur aanwezig is, reproduceren we in ons ontwerp. Klimaatverandering is een trigger om op grotere schaal te kunnen werken.

**In Ingelmunster hebben jullie het plein klimaatrobust gemaakt, maar niet iedere inwoner was mee met het concept. Is co-creatie net als bij stadsontwikkeling – denk aan de overkapping van de Antwerpse ring – een noodzakelijk onderdeel van landschapscreatie?**

Alle publieke ruimte in Ingelmunster werd als parking gebruikt door de jaren heen. Men was zeer verbaasd over het idee van nieuwe open ruimte te maken waar niet geparkeerd kan worden. Die werd

beschouwd als nutteloos. Het landschap beantwoordt nooit een-op-een aan een functie. Dat is niet de rol van een landschap, wel van architectuur. Maar we zorgen voor inspraak en participatie bij alle publieke ontwerpen. In Ingelmunster ben ik systematisch met de bewoners gaan praten. Belangrijk, omdat je inzichten van hen krijgt. Ons ontwerp is geen object: kan iets beter, dan passen we het aan: de bewoners zijn de eindgebruikers.

**De nieuwe stuwsuis op de Leie in Harelbeke is een project dat nog volop in uitvoering is. Om de Schelde te verbinden met de Seine en toegankelijk te maken voor grotere vrachtschepen, is op verschillende plekken in het waterloopensysteem verbreding en verdieping nodig.**

Jan De Nul wilde na het A11-project opnieuw met ons samenwerken, in een nieuw consortium met Herbosch Kier. 'Hoe kunnen we het landschap gebruiken om het gebied te organiseren?' Die vraag is ook in Harelbeke de leidraad. Rond een stuwsuis kan je net zo goed een exemplarisch landschap creëren. Kort samengevat willen we de rivier weer in de stad brengen, waardoor we een nieuwe stadsidentiteit creëren én de biodiversiteit van een rivierenlandschap recreëren. Tussen de oude Leie-arm en de gekalibreerde Leie leggen we de grootste vispassage van Europa aan. Een eiland op de rivier moest er zéker ook komen. (glimlacht) *La possibilité d'une île* van Houellebecq was alvast een inspiratiebron. Het Moleneiland wordt 522 meter lang, mét een treurwilg op een landtong, zoals op het Île St Louis in Parijs, waaronder elke Waregemse tiener op een mistroostig moment kan gaan staan mijmeren. Er komen 31 vlottende steigers en ook 100 meter aanlegkade voor grotere boten. Op het eiland komen verschillende parkzones, met elk een eigen functie. En intussen wordt wél die moderne stuwsuis gebouwd. Afgaande op de bijval voor onze bijdrage aan de Zuidboulevard in Waregem, waar we een waterpartij aanlegden, wordt het ook in Harelbeke een succes. De lokale kinderen dáár zullen zich die ruimte als volwassenen herinneren als 'het plein met de fonteintjes'.

**Kinderen. Welke suggesties kun je de volgende bestuursploeg op openbare werken en mobiliteit doen?**

Elke donderdag komen voor onze deur hier tienduizenden van die gastjes voorbij met een boodschap. *Luister* naar wat ze te vertellen hebben.