

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