

# In vogelvlucht,



In mei publiceerde de VRP haar **Manifest Mobiliteit 1.0**, het eindresultaat van een denktank van experts op vlak van mobiliteit en ruimte. Het manifest, dat een geïntegreerde kijk biedt op hoe we in Vlaanderen een aantal mobiliteits- en bestuurlijke knopen kunnen doorhakken, is een werkstuk dat uitnodigt tot debat. Het werd in de media en op diverse fora positief onthaald. De voorbije maanden heeft de VRP al heel wat gesprekken aangeknoopt met politieke partijen, administraties, infrastructuurbeheerders en andere stakeholders. We grepen dit themanummer van Ruimte over mobiliteit en infrastructuur dankbaar aan om een aantal experts uit te nodigen en een aantal thema's uit het manifest verder uit te diepen.

# met een manifest als gids

## Een *bird's eye view* van de kernredacteurs

**MAARTEN VAN ACKER** [DOCENT STEDENBOUW, UNIVERSITEIT ANTWERPEN]  
**HANS TINDEMANS** [BELEIDSMEDEWERKER VRP]

In Vlaanderen zijn er grote verschillen in ruimtelijke structuur en dynamiek en dus zijn er telkens andere mobiliteits- en stedenbouwkundige oplossingen nodig. Verstedelijking en infrastructuurprojecten houden ook niet op aan de stadsgrens. Het manifest pleit er dan ook voor om te werken op een tussenschaal, waarop de verschillende uitdagingen worden gekoppeld en geïntegreerd worden aangepakt. In het verslag van het rondetafelgesprek **'It's mobility, but not as we know it'** van Koen Raeymaekers wordt duidelijk wat een dergelijke aanpak zou kunnen betekenen voor Midden-Limburg. Met Spartacus, de Noordzuidverbinding, de verbreding van het Albertkanaal en de revitalisatie van het Kolenspoor bieden zich in deze regio immers heel wat infrastructuurprojecten aan, die weliswaar in het verleden autonoom werden ontworpen. Uit de discussie blijkt hoe de volgende stap in de ontwikkeling van het Territoriaal Ontwikkelingsplan voor deze regio net deze investeringen zou kunnen gebruiken als een armatuur voor nieuwsoortige economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

De complexiteit en het werken op een hoger, regionaal niveau hoeft participatie niet in de weg te staan, integendeel. Enkel door de combinatie van geïntegreerd infrastructuurontwerp en een grote betrokkenheid van buurtbewoners en stakeholders zullen grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen nog een kans maken om gerealiseerd te worden. Matthias Blondia levert met **De onzichtbare kant van infrastructuurprojecten** alvast de bewijsvoering met cases uit Zürich, Rotterdam en New York. Hierin valt telkens de centrale positie voor het ontwerp op. Dit impliceert meteen ook een nieuwe rol voor de ontwerper van infrastructuur. Enkel wanneer de ontwerper zich ontpopt als mediator en moderator, kan het ontwerp het voorwerp van discussie vormen, en uitgroeien tot het medium waarrond de verschillende actoren elkaar kunnen vinden.

Ook het artikel **Kunstwerken met ambities** (Maarten Van Acker) toont het belang van ontwerp. Bruggen zijn niet enkel een ingenieurskunstwerk, ze zijn ook primaire publieke ruimten en dus triggers voor stedenbouwkundige ontwikkeling en regionale identiteit. Infrastructuur vraagt om een doordachte landschappelijke inbedding. Onder impuls van de Open Oproep van het

team Vlaams Bouwmeester is er bij de bouw van bruggen en andere kunstwerken in Vlaanderen een nieuwe dynamiek die het ontwerp weet te waarderen. Laat ons hopen dat deze succesvolle toenadering van de ingenieursdiscipline en stedenbouw ook mag doorwerken op andere en grotere infrastructuurwerken.

In zijn column **Paradigmaperspectief** wijst Kris Peeters ons op een subtiele, maar belangrijke verandering die hij ontwaart. Vijftien jaar na het verschijnen van zijn publicatie Het Vooruitperspectief klinkt hij optimistisch. Hoewel het volgens hem in de alledaagse praktijk van filebestrijding en parkeernormen misschien nog niet zichtbaar is, ziet hij in de verandering in retoriek over verkeer en mobiliteit toch al de voorbode van verandering in de praktijk. Het mobiliteitsbeleid vanuit vooruitperspectief blijkt hoe langer hoe minder houdbaar en onder impuls van de innovatieve mobiliteit dient zich een nieuw tijdperk aan.

Die ontluikende paradigmashift wordt verder onderbouwd in het artikel **Op weg naar een slimme mobiliteit?** 'Binnen zo'n twintig à dertig jaar zal een auto zelf besturen iets zijn zoals nu paardrijden: een romantische hobby.' Dirk Lauwers stelt het misschien wat scherp, maar dat er wereldwijd echt iets beweegt in het mobiliteitsveld is overduidelijk. Elektrische fietsen, zelfrijdende auto's en de nieuwe Uber-achtige mobiliteitsdiensten of -makelaars zijn echte *game-changers*. Maar dat de 'slimme mobiliteit' openbaar vervoer in de toekomst kan vervangen, is een mythe. Een nieuw *car euphoria* zoals in de jaren 1960 kunnen we dus best mijden. Toekomstgerichte mobiliteitsplanning ontwikkelt een robuust intermodaal netwerk, waarin niet alleen in wegen geïnvesteerd moet worden, maar ook in hoogwaardig openbaar vervoer en fiets. Kortom, de relaties mobiliteit-ruimte en visie- en beleidsontwikkeling op dit terrein zijn meer dan ooit aan de orde.

Het VRP Manifest Mobiliteit schuift net daarom *Transit Oriented Development* (TOD) naar voren als principe voor ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen. We kennen Regionet Leuven als belangrijk pilootproject. In **Hemel & aarde** stellen Alain Vandeplass en Erwin Lammens ook onze nationale luchthaven voor als pilootproject voor TOD. Dit stedenbouwkundig principe, dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale