

de onzichtbare

kant

van infrastructuurprojecten

MATTHIAS BLONDIA [DR. IR.-ARCHITECT - ORG OFFICE FOR URBAN DESIGN AND ARCHITECTURE / ONDERZOEKER L-MOB, KU LEUVEN]

Voor nieuwe infrastructuurprojecten wordt de lat (te recht) steeds hoger gelegd. Het is logisch dat we daarbij op zoek gaan naar inspirerende voorbeelden uit het buitenland. Alleen: eenmaal ze hier gepland worden, lijken ze altijd wel in iemands achtertuin te liggen, ruimtelijk dan wel psychologisch. Of zijn ze om juridische redenen niet haalbaar, of blijken ze op het vlak van mobiliteit toch niet de juiste oplossing, of, of, of, ... Plots zijn die projecten die we in het buitenland zo fantastisch vinden, niet meer zo bruikbaar om ons aan te spiegelen. Neem het Calle 30 project in Madrid. Deze ondertunneling van een stedelijke snelweg wordt steevast als referentie voor het Ringland-project gebruikt. De financiële kater die men er ginds aan overhield, moeten we onszelf echter niet toewensen. En dus is dat project misschien veel minder voorbeeldig dan je op het eerste gezicht zou denken.

HET LIJKT STILAAAN ALSOF EEN GROOT PROJECT NIET MEER MOGELIJK IS ZONDER BURGERPROTEST.

geworden. Het lijkt stilaan alsof een groot project niet mogelijk is zonder burgerprotest: de Limburgse Noordzuidverbinding, het Spartacusproject, de Gentse stationsomgeving, de regionale tramlijnen in de Vlaamse Rand, ... Zelfs kleinere projecten krijgen steeds vaker met actiecomités af te rekenen. Het sum-

mum is uiteraard de Antwerpse Ring. Het dossier beheerst al jarenlang het publieke forum, en het is pijnlijk om vast te stellen dat de dialoog al jarenlang mank loopt tussen mensen (groepen, organisaties, instanties) die allen het beste voorhebben met hun stad of regio.

Wat stilaan duidelijk wordt, is dat we voor infrastructuurprojecten op een andere manier

de verhoudingen tussen betrokken partijen moeten kanaliseren. De zoektocht naar een betere procesaanpak is ondertussen geopend. Een pasklaar antwoord is weliswaar nog niet gevonden, maar het zijn wel spannende tijden, waarin plaats gemaakt wordt voor experiment.

En ook dit kan het beste geïllustreerd worden aan de hand van een aantal recente (en minder recente) voorbeeldprojecten uit het buitenland: het openbaar vervoersnetwerk van Zürich, de Luchtsingel in Rotterdam, en het 'Rebuild by Design' project voor de Amerikaanse Oostkust. Het zijn drie cases die tot op vandaag grotendeels op zichzelf staan, geïsoleerde experimenten die elk volgens een geheel eigen logica tot stand kwamen. Wat volgt is daarom een verhaal in drie afzonderlijke bedrijven over de onzichtbare sociale kant van infrastructuurplanning.

Eerste bedrijf: de slag om Zürich

Vandaag wordt het openbaar vervoer in het Zwitserse kanton Zürich vaak genoemd als één van de beste systemen ter wereld. Het openbaar vervoersaandeel ligt er bijzonder hoog (36 procent voor woon-werkverkeer op niveau van het kanton, binnen de stad ligt dat cijfer nog een pak hoger), het systeem kent bovendien een stiptheid en kostendekkingsgraad waarvan men elders slechts kan dromen. Een best practice bij uitstek dus, een ideaalmodel dat men op veel plaatsen tracht te reproduceren. Nochtans was Zürich niet altijd de beste leerling op het vlak van openbaar ver-

Een groeiende sociale complexiteit

Een 'onzichtbare kant' waar infrastructuurprojecten steeds vaker tegenaan botsen, of waardoor ze zelfs mislukken, is de sociale complexiteit. Terwijl de relatie tussen overheid, bedrijven en burgers/gebruikers zich de afgelopen jaren op heel veel domeinen redelijk succesvol aan het herdefiniëren is (denk aan cultuur, onderwijs, gezondheidszorg, onderzoek en innovatie), hinkt infrastructuurplanning achterop. Openbare werken zijn tot nader order nog steeds een openbaar werk. Wat de relatie tussen overheid en bedrijven betreft kunnen we vaststellen dat de eerste PPS-projecten nog te veel als een financieringsmechanisme beschouwd werden, en te weinig als een manier om het probleemoplossend vermogen van de markt structureel in te schakelen in het planproces. Wat de relatie tussen overheid en burgers betreft is het, alle goede bedoelingen ten spijt, nog steeds zo dat participatie meestal een verplichte oefening is, waarbij de overheid informatie verstrekt voor zover ze het nodig vindt, maar de communicatie in omgekeerde richting veel moeilijker gehoor vindt.

Sociale complexiteit is de achilleshiel van infrastructuurplanning

Infrastructuurprojecten hebben vaak een zichtbare complexiteit. Die kan technisch of ruimtelijk zijn van aard. Beter is het als die complexiteit niet zichtbaar is voor het ongetrainde oog. Dan kan het niet anders of er moet een straffe ontwerper aan het werk geweest zijn. Een voorbeeldproject, heet het dan. Maar heel wat andere kanten van een project krijgen we nooit te zien. De sociale complexiteit waar projecten steeds vaker en steeds meer mee geconfronteerd worden, is er één van.