

Grootschalige infrastructuurprojecten bieden de uitzonderlijke opportuniteit om een bestaand landschap fundamenteel te versterken. Neem nu de kanalen uit de 19de eeuw: de dijken met hun aanplantingen verankeren het infrastructuurproject in zijn omgeving en bepalen vandaag nog altijd het beeld van het landschap in het vlakke Vlaanderen.

Bij het ontwerp voor de nieuwe A11 autosnelweg tussen Brugge en Knokke was het van meet af aan de bedoeling om landschap niet in te zetten als camouflage van een noodzakelijke infrastructuur, maar integendeel het infrastructuurproject te gebruiken als aanleiding tot het maken van nieuw landschap.

# Infrastructuurproject zorgt voor het ontstaan van nieuw landschap

BAS SMETS [BUREAU BAS SMETS]

## Infrastructuur als landschap

De A11 autosnelweg verbindt via een dwarse aansluiting tussen twee noordzuidgerichte wegen, de N31 en de N49, de haven van Zeebrugge met die van Antwerpen. Dat ontbrekende stuk van elf kilometer tussen Brugge en Knokke is een van de vijf 'missing links' in ons wegnnet die de Vlaamse regering als prioriteit heeft aangeduid. In 2010 werd een offerte uitgeschreven voor het ontwerp, de constructie, de financiering en het onderhoud gedurende dertig jaar van de A11, een zogenaamd 'Design Build Finance & Maintain' project. Na twee offerterondes kwam het consortium Via Brugge rond Jan De Nul N.V. als laureaat uit de bus. Bureau Bas Smets stond in voor de ruimtelijke kwaliteit van het infrastructuurproject in het algemeen en voor het landschapsonwerp in het bijzonder, bureau Zwart & Jansma Architecten voor het ontwerp van de kunstwerken. In nauwe samenwerking tussen alle partijen werd een integraal ontwerp gemaakt met de uitgesproken ambitie om via de infrastructuur het bestaande landschap te versterken.

**Verbeelding van het landschap** In het door de mens op de zee gewonnen polderlandschap dat de A11 doorsnijdt, heeft elk element een welbepaalde functie. Houtkanten beschermen er de hoeves tegen de wind en leveren hakhout, aanplantingen van populieren stabiliseren de dijken, rietkragen en knotwilgen versterken de oevers van de grachten. Het landschap is ontworpen vanuit een noodzaak en ontleent zijn eigenheid en schoonheid aan die leesbaarheid. Elke boom, elke haag is er door de mens geplant op wat eens overstromingsgebied was. Het beperkte reliëf biedt een weids uitzicht dat door deze verticale elementen gepunctueerd wordt. Het vlakke polderland genereert op die manier een verticaal landschap. Door de jaren heen is de leesbaarheid van dit utilitair landschap wat verloren gegaan, maar een nauwgezette lezing van het land-

schap ontrafelt de menselijke ingrepen in een reeks van landschappelijke elementen. Door net deze elementen in te zetten bij de integratie van de A11 wordt het bestaande landschap gevaloriseerd en wordt het inbrengen van aan het landschap vreemde elementen vermeden. Het ontwerp van de kunstwerken sluit aan bij deze landschappelijke visie en de infrastructuurelementen voegen een nieuwe component toe aan het landschap. Ze zijn onderverdeeld in twee groepen, op basis van hun beleving. De eerste groep kunstwerken wordt in de eerste plaats beleefd

door de weggebruiker, en wordt ontworpen als een familie van nieuwe objecten in het landschap. De tweede groep, die vooral vanuit het omliggende gebied kan worden waargenomen, wordt ontworpen vanuit de logica van het landschap. De twee families hebben elk hun eigen vocabularium. Op die manier bestaat het geheel aan ingrepen langs de A11 uit het toepassen van de landschappelijke elementen en het aanwenden van de verschillende groepen kunstwerken. Het resultaat is een landschap waarin de verschillende entiteiten beter leesbaar zullen zijn na de aanleg van de A11. Deze verhoogde leesbaarheid garandeert een continuïteit in de ruimte en daardoor een continuïteit in de tijd.

**Methodologie** Het project voor de A11 is een voorbeeld van integraal ontwerp, waarbij infrastructuur en landschap gelijktijdig ontworpen werden en elkaar wederzijds beïnvloed hebben. Er moest gigantisch veel informatie verwerkt worden om alternatieven af te wegen en geargumenteerde ontwerpbeslissingen te kunnen nemen. Voor dit project hebben we een specifieke methode uitgedacht om de ruimtelijke kwaliteit van het landschap te kunnen garanderen. Enerzijds wordt het bestaande landschap zo goed mogelijk bestudeerd om het te kunnen versterken. Anderzijds worden de statuten die beslag leggen op dit landschap in kaart gebracht om er zoveel mogelijk rekening mee te kunnen houden.



Visualisatie van de A11 doorheen het polderlandschap  
© Luxigon voor Bureau Bas Smets