

# Rond punt

Over verkeersrotondes  
als context voor kunst

VLAAMS BOUWMEESTER

MERCATORFONDS

*De militaire weg zal een aanmerkelijke verfraaiing vinden in het landschap dat hij doorkruist, op voorwaarde dat het goed is onderhouden, wel beplant, bezaaid met vele villa's en andere bouwsels, rijkelijk toegerust met geriefelijkheden en provisie; met uitzichten op de zee of de bergen, dan wel op een meer, een rivier of een bron, op schrale kliffen of vlaktes, op bossen of een dal. Het zal ook zijn sierlijkheid ten goede komen als hij niet grillig, steil of ordinair is, maar zich bij wijze van spreken drentelend voordoet, gelijkmatig en open. (...) Als de reiziger er bovendien vaak dingen aantreft die tot verheven gedachteswisselingen bezielen, dan kan dit worden beschouwd als een ornament van de grootste waardigheid. 'Op weg is welbespraakt gezelschap evenzogoed als een voertuig,' zei Laberius. Zeer zeker doet het gesprek er veel aan om de eentonigheid van de reis te lenigen. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*, Boek VIII – Hoofdstuk 1, vert. G.C.).*



Jacques Tati, still uit *Play Time* (1967)

© 2007 Les Films de Mon Oncle

## Het ornament op de rotonde\*

*In de voorlaatste scène van *Play Time* (1967), het slotstuk van zijn mechanische ballet van de moderniteit, vertoont Jacques Tati de draaimolen van de verkeersrotonde. Op een vrolijk kermisdeuntje toert een bonte verzameling voertuigen rond een keurig aangelegd plantsoen. Het conisch opgaande terpje is stervormig beplant met dwerghagen en bloempartijen. Het culmineert in een roodwitte lolly, een cilindrische spiraal die de draaiing in een opwaartse zwier verhevig. Alles valt stil wanneer een taxi wordt aangeroepen. De inworp van een muntstuk in een parkeermeter brengt de carrousel weer op gang.*

In regio Vlaanderen, waar elke vorm van nieuwlichterij met argwaan wordt bekeken alvorens met volle overgave te worden aangenomen, hebben ze pas in de jaren 1990 ingang gevonden. In de kortst mogelijke tijd werd toen een groot deel

\* 'Het ornament op de rotonde' is de aangepaste en geactualiseerde versie van een tekst die eerder werd gepubliceerd in *AS Mediatijdschrift*, nr. 171, 2004, pp. 106–112, onder de titel 'Op weg met Laberius,

verfraaiing als tactiek van een lichte stedenbouw'. De auteurs zijn vennoten van het ontwerpteam ssa/xx en tevens verbonden aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de Universiteit Gent.



Jacques Tati, still uit *Play Time* (1967)

© 2007 Les Films de Mon Oncle

van de kruispunten van het wegennet vervangen door ronde verkeerspleinen. De gecompliceerde verkeerssituatie van het kruispunt werd daarmee herleid tot een eenvoudig gegeven, een dwingend systeem dat de weggebruiker voor een overzichtelijke reeks van simpele handelingen plaatst. De rotonde komt de fluiditeit van het verkeer ten goede. Haar capaciteit ligt merkkelijk hoger dan die van de ouderwetse kruising. De lichte ergernis van een wachttijd aan de verkeerslichten, evenals de bruuske rembewegingen en het onhebbelijke schakelen die er dikwijls mee gepaard gingen, lijken nu tot het verleden te behoren. Met deze voorziening zou het verkeer zichzelf reguleren.

*Aanbevelingen inzake de aanleg van verkeerspleinen*, een nota van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten daterend van 1993, bepaalde dat de verkeersveiligheid twee belangrijke eisen stelt aan de rotonde: ze dient voor- eerst van op een behoorlijke afstand zichtbaar en herkenbaar te zijn zodat de bestuurder tijdig zijn rijgedrag kan aanpassen. Daarenboven moet men erover waken dat niemand in de waan zou verkeren dat de weg ongehinderd doorloopt. Daarom worden voorzieningen getroffen om te beletten dat de automobilist er over of doorheen kan kijken. Het document legde de nadruk op de belangrijke rol die de centrale plek in dit opzicht vervult: ‘Het middeneiland is als het ware het kern- stuk van een verkeersplein...’ En daarop volgde het advies voor zijn aanleg: om zichtbaarheid en herkenbaarheid te bevorderen en om de rondgaande beweging te stimuleren, wordt het middeneiland best verhoogd aangelegd en verder ingevuld ‘met beplanting, met bewegwijzering, met vlaggenmasten, met een kunstwerk, met een lichtmast, etc.’

*De viervaksbaan die ons uit de stad leidt, stevent op een rotonde af. Knipperende rode pijlen waarschuwen voor de bocht. We rijden iets te snel. De bruuske snelheidsafname noopt ons tot een lichte buiging voor de hindernis. Even voel ik de greep van de veiligheids gordel over mijn linkerschouder. We kunnen nu moeiteloos inschuiven en de omloop volgen. Reflectoren, gele lichtkegels en een drom giratietekens defileren aan de linkerkant. Flarden groen hangen mismoedig tussen het signalisatiemateriaal. Met een korte draai naar rechts keren we de frenetieke opeenhoping de rug toe. Vanaf hier heeft de N43 een breed uiteengelegd profiel: één rijvak per richting en een ruime midden- berm. We rijden in colonne richting Kortrijk. De parkeerstrook langs de weg is vrijwel leeg. Hier en daar maakt ze plaats voor de voorsorteerstroken die het afslaan inleiden.*



foto Guy Châtel



foto Guy Châtel

*Magere bomen staan in de rij op de midden- en de zijberm die het fietspad beschermt. De trage cadans van onze voortgang wordt aangegeven door het gelid van zwarte lichtmasten. Tot voor kort was de N43 hier een brede, gedeukte en opgelapte asfaltvlakte met een doorlopend middenvak als een aanhoudende uitnodiging tot vermetel rijgedrag. Behalve de motorrijders, aan wie berustende automobilisten doorgang verlenen, maakt niemand nog aanstalten om een voorligger in te halen.*

Verkeerstechnische parameters bepalen de vorm en de grootte van de rotonde. De diameter van de figuur is gegeven door de correlatie van de toegelaten snelheid en de draaicirkels. Maar de verkeerskundig gedetermineerde omtrek isoleert de plaats die hij feitelijk onbestemd laat. Verkeerspleinen worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. De eerste zorg gaat uiteraard naar de verwezenlijking van de technische eisen. Wat het middeneiland betreft, gaat het dus om het oprichten van een visueel obstakel dat tegelijk als signaal fungeert. De aanbevelingsnota die destijds stipt werd nagevolgd, verraadde echter het ongemak van de verkeerskundigen ten aanzien van de relatieve onbestemdheid van dit centrum, het zogenaamde *kernstuk* van de rotonde. Om het imminente schandaal van de onbestemdheid te ondervangen, werd de problematische taak om het eiland vorm te geven aan een andere instelling toevertrouwd: de Afdeling Bos en Groen van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (nu opgenomen in het Agentschap voor Natuur en Bos). De kerntaak van dit orgaan is het adviseren van de gemeenten omtrent groenaanleg, maar het treedt ook op als gespecialiseerd ontwerp bureau voor de provinciale diensten van de Vlaamse overheid. De deskundigen van dienst breidden het geheel aan doelstellingen uit waaraan de rotonde moet voldoen. Als waardige ontwerpers zochten ze naar een ruimtelijke vertaling van de conditie van de plek. Ontwerpwerk dat zich toelegt op zichtbaarheid en herkenbaarheid trekt vanzelf het gehele visuele register open. Zo werd de voorwaarde om de voorziening herkenbaar te maken, uiteindelijk het beding van de gehele site. Door hun nadrukkelijke visuele aanwezigheid herschikken de rotondes de configuratie van hun omgeving. Waar ze werden toegepast, transformeerden ze de landschappelijke situatie. In het dichte netwerk van de Vlaamse wegen zijn ze een eigen samenstel van visuele merktekens gaan vormen.



foto Guy Châtel



foto Guy Châtel

*Het segment van de steenweg Gent-Kortrijk dat over het grondgebied van Sint-Martens-Latem loopt, en tussen het Driesleutelkruispunt in Sint-Denijs-Westrem en de kruising met de N437 in Deurle is gevat, werd in de tweede helft van de jaren 1990 volledig vernieuwd. De aanleg van verkeerspleinen op de betrokken kruispunten maakte deel uit van een integrale aanpak die er op gericht was om het autoverkeer te pacificeren. Beide rotondes zijn 4,5 km van elkaar verwijderd. In het voorjaar van 1997 werden er bomen en klimplanten aangeplant, en ze werden vervolmaakt met ornamenten. Op elk van de middeneilanden werd een merkwaardige metalen buisconstructie gemonteerd; die van Sint-Denijs was helgeel gelakt, haar tegenhanger in Deurle felblauw. Afgezien van het op zijn scherpst gevoerde kleurencontrast, waren beide dingen identiek. De versieringen bestonden uit een aantal losse elementen die telkens ten opzichte van elkaar waren verdraaid. Elk van de elementen was samengesteld uit een drietal vlakken, gevormd door parallelle buizen. Bovenaan waren ze boogvormig afgezoomd. De compositie van de curven suggereerde dat een bol er perfect aansluitend had kunnen op rusten.*

Het systeem van de steenwegen dat onder Oostenrijks bewind als militaire infrastructuur werd uitgebouwd, is gekenmerkt door het feit dat het alle belangrijke kernen onderling verbindt. Dit heeft met zich meegebracht dat het een vooraanstaande rol mocht vervullen in de economische ontwikkeling van het gewest. Zonder al te veel aanpassingen kon het zich ten dienste stellen van de zich ontwikkelende automobiliteit en zo voor een aanzienlijk deel van het regionale personen- en goederenvervoer instaan.

Toen de voorkeur werd gegeven aan een sterke lokale verankering van de snelwegen, heeft het wegennet een aanmerkelijke mutatie ondergaan. Het grootste deel van de gemeenten waarvan het grondgebied door de snelweg wordt doorkruist, werd immers voorzien van een eigen toegang tot het systeem. Met de tijd is het gebruik van de oorspronkelijke interstedelijke infrastructuur hierdoor drastisch veranderd. In het bijzonder zijn de wegen die door een snelwegtracé werden verdubbeld, nagenoeg volledig op lokale bediening overgeschakeld.

Fenomenen als de stadsvlucht en een reglementaire bevordering van de lintbebouwing hebben veranderingen in het gebruik, het uitzicht en de aard van de steenwegen verder in de hand gewerkt. Ondertussen woont een aanzienlijk deel van de Vlamingen in een vrijstaande woning ergens te lande of in de huizen die langs het perifere wegennet in de rij staan. Het maaswerk van het dichte maar



foto Niels Donckers

goed gehiërarchiseerde weefsel, dat het nederzettingpatroon van Vlaanderen vormde, wordt steeds verder opgevuld. Op korte tijd is het duidelijke systeem van steden en dorpen door de vulsubstantie ontworpen. Wat er van de oorspronkelijke structuur overblijft, is door de linten vanaf het wegennet onzichtbaar geworden. Over een aanzienlijk deel van het gewest strekt zich een semi-stedelijk agglomerat uit waarin de kernen niet veel meer lijken te zijn dan lokale verdichtingen.

Concentratie kan nu om het even waar optreden: evengoed ergens op een knooppunt van de infrastructuur, als rond of in de oude centra. Er is echter een duidelijke specialisatie van de concentratiegebieden vast te stellen. Terwijl de historische steden hun bestaan voornamelijk bestendigen als chique winkelcentra en openluchtmusea, zoeken bedrijven die aangewezen zijn op een omvangrijk afnemerspubliek andere vestigingsplaatsen op. Bereikbaarheid en ruime parkeergelegenheden zijn meestal doorslaggevend bij die keuze. In een stelsel waar de vestiging van het ene bedrijf de beslissing van een ander kan bepalen, hebben vele locaties langs de steenwegen een grote bijval gekend. De neostedelingen vinden er alles aangeboden om hun woning te stofferen, hun tuin te versieren, hun wagen en hun lichaam aan te kleden of om zich te vermaken.

*De heraanleg van een oude steenweg tussen twee monumentale tekens kan worden beschouwd als een vervolmaking en een bezegeling van een transformatiefenomeen dat zich spontaan heeft voorgedaan. De ornamenten hebben het ordenende effect van een symmetrische schouwgarntuur. Ze leggen de klemtoon op wat ze omkaderen, op wat er wordt aangehaald door het markeren van de uiteinden. De toepassing van identieke dingen die door hun kleurcomplementariteit duidelijk naar elkaar verwijzen, benadrukt de eenheid van het stuk dat ertussen is gevat.*

*De steenweg werd hier ingericht als iets wat het midden houdt tussen een landelijke dreef en een stedelijke boulevard. Hij tracht de isotropie tegen te gaan en een identiteit uit te dragen. Het onderscheiden deel kan nu gelezen worden als een entiteit; het zou een naam kunnen krijgen. Op die manier stelt het zich ten dienste van de bedrijven die daar zijn gevestigd. Hoewel hun situering vooral wordt bepaald door technische en commerciële parameters, zijn ze duidelijk gebaat met een herkenbare situatie. De boulevardstrip dient zich aan als een hoofdstraat in de nevelstad. Maar de identiteit die hij uitdraagt is die van een hybride; tegelijk shoppingcenter, recreatiegebied en verkeersverbinding.*



foto Niels Donckers

In Vlaanderen is er nooit veel ambitie aan de dag gelegd om de verstedelijking onder controle te houden. Ze ontwikkelt zich als een natuurfenomeen. Haar selectieve groei wordt beheerst door verdringing en dominantie. *Structuurplan Vlaanderen* biedt nu een kader voor de duurzame ontwikkeling van het gewest. De vooropgestelde principes zijn daarbij de bundeling en de verdichting van vestigingsarealen en de bestending van open gebieden. Hoewel de doelstellingen door de meeste actoren worden onderschreven, blijken planning en effectieve bouwpraktijk elkaar zelden op het terrein te kunnen vinden. Principes worden dikwijls uit het oog verloren als er concrete belangen op het spel staan. Ongeregelde exploitatie, onmiddellijk particulier belang en een beleid dat vaak wordt opgevat als dienstbetoon, tenderen uiteindelijk naar eenzelfde resultaat: de mutatie van de oude kernenconstellatie in een ongedifferentieerde nevelstad. De aanpassing van de verkeersinfrastructuur is gericht op veiligheid en fluiditeit maar strekt naar dezelfde uitkomst. Het gesleutel aan de infrastructuur mikt op het optimaliseren van haar rendement in een ruimtelijk bestel dat het gezamenlijke product is van het particuliere initiatief en een pragmatisch beleid. Terwijl verkeerstechnische vraagstukken worden opgelost, wordt onnadenkend ook aan stedenbouw gedaan. Het stelsel van de rotondes dat over het gewest is uitgezet, heeft op dit vlak een stevig resultaat geboekt. Het legt de nadruk op het verbredingsprincipe van de nevelstad. In werkelijkheid wordt de ruimtelijke transformatie gestuurd door de mobiliteit. De in alle andere opzichten losse urbanisatie ent zich vooral op het wegennet. De rotondes consolideren de ongeregelde verstedelijking door haar ingeschapen articulatiepunten te beklemtonen.

*De geleiding van de strip volgt een tweevoudig register: 'de voor de hand liggende visuele orde van de straatinrichting en de moeilijke visuele orde van de gebouwen en de tekens. De zone op de steenweg is een gedeelde orde. De zone naast de steenweg is een individuele orde. De elementen op de steenweg zijn publiek. De gebouwen en de tekens zijn privaat. In combinatie met elkaar omvatten zij continuïteit en discontinuïteit, gaan en stoppen, duidelijkheid en dubbelzinnigheid, samenwerking en concurrentie, de gemeenschap en rauw individualisme. Het steenwegsysteem brengt orde in de kwetsbare functies van afritten en opritten, evenals in het beeld van de strip als een samenhangend, geschakeld geheel. Het creëert eveneens plaatsen waar individuele ondernemingen kunnen groeien en beheerst de globale richting van die groei. Het laat afwisseling en*



foto Niels Donckers

*verandering langs zijn zijkanten toe en biedt ruimte aan de contrapuntische, concurrerende orde van de individuele ondernemingen.'*

(R. Venturi, D. Scott Brown en S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, Londen, 1972, p. 20. Met uitzondering van het gebruik van 'steenweg' voor 'highway' (i.p.v. 'snelweg') is de Nederlandse vertaling overgenomen uit *Dat is architectuur; Sleutelteksten uit de twintigste eeuw*, red. H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter en K. Van Herck, Rotterdam, 2001, p. 424).

De verfraaiing is bedoeld om de publieke infrastructuur van meerwaarde te voorzien. Ze wordt beoefend om het gemeenschappelijke bezit de schijn van waardigheid en elegantie mee te geven. De ontwerpers die haar in praktijk brengen zoeken onbevangen naar een mogelijke consonantie met de vormentaal die de particuliere bouwsels uitdragen. Dat betekent nog niet dat de verfraaiing zomaar deelneemt aan het concert van hun soms hoerige opmaak. Ze kiest voor bemiddeling en poogt de spanning te dempen, het conflict te smoren. Ze lijkt onbehoorlijkheid te willen beschaven, extravagantie te civiliseren. Met haar vrijmoedige inschikkelijkheid verbreedt ze de speelruimte van de particuliere vormentaal. Eigenlijk volbrengt ze in het visuele register wat de rotonde voor het verkeer doet: ze biedt een glijmiddel aan de verkwisting. De verfraaiing is nochtans evenmin als de technische verbetering van de infrastructuur een echte stedenbouwkundige strategie. Daarvoor is haar programma te vaag en wordt ze ten slotte met te weinig doelmatigheid ingezet. Welbeschouwd is ze een tactiek die zich onbeschoord ten dienste stelt van de collectieve exploitatie van het territorium.

Via de verfraaiing en voorbij het regelen van het verkeer en de toegankelijkheid van vestigingsplaatsen, accommodeert de publieke infrastructuur dus ook de vormgeving. Ze tendert naar vereniging en probeert samenhang in het decor te brengen. Het is echter goed te begrijpen dat de ambivalentie van de gerealiseerde eenheid het eenvoudigst kan worden belichaamd door een minimale of lichtzinnige vorm. Zo kunnen de ornamenten die op de rotondes werden geplaatst alleen gelezen worden als ruimtelijke voorwerpen. Hun enige sofisticatie is een expliciete gerichtheid op kinetische registratie. Hun vorm geeft zich prijs in de cirkelgang. Maar de waarneming leidt hier tot een stereotype ervaring. De verfraaiing volbrengt wat ongerijmd of onmogelijk lijkt; ze monumentaliseert verstrooiing, leegte of afwezigheid.





foto Niels Donckers

*Na een paar jaar werden de ornamenten van de N43 weggehaald. De verantwoordelijke administraties waren het moe om steeds opnieuw de kunstwerken te moeten herstellen of te vervangen. Toen ze in de loop van 1997 en 1998 in positie waren, werden ze als met regelmaat door voertuigen geramd. Dikwijls had een verknalde auto voor enkele uren deel aan de garnering van de rotonde. De pers miste geen kans om op alle mankementen van de betrokken verkeersvoorziening te wijzen. Maar bovenal waren de incidenten het onderwerp van talrijke gesprekken. Er werd geschertst over de mallemolen van het verkeer; over het onvermogen om het beest te temmen. De antithese die tot uiting kwam in de aanwezigheid van verstrengelde wrakken op de voorziening die de pacificatie van het verkeer moest aankondigen, bleef niet onopgemerkt. Soms werd de schendige aard van een paring die alleen maar brokken oplevert in de verf gezet. Sommigen lazen het gebeuren als een metafoor voor de bedreiging van het stadscentrum door het verkeer; van de schotse kern belaagd door de periferie; van een aloude verwantschap, een onderlinge afhankelijkheid, die alleen nog in de vernieling tot uitdrukking komt.*

*Alle rekwisieten van de verkeerssignalisatie, die eerst werden ingezet om de kunstwerken te beschermen en nu zelf de rotonde opmaken, kunnen niet voorkomen dat de middeneilanden nog vaak door ingedommelde chauffeurs en verbeterde snelheidsduivels worden verbouwd.*

*Schoonheid kan zelfs de toorn van een hardnekkige vijand bedaren en aldus vernieling verijdelen. Ik zou derhalve durven stellen dat geen middel zo doeltreffend is om een werkstuk voor schending te vrijwaren en zijn integriteit duurzaam veilig te stellen dan de waardigheid en de elegantie van zijn vorm. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*, Boek VI – Hoofdstuk 2, vert. G.C.).*