

The countryside along a route may be a considerable ornament to a military road, provided it is well maintained and cultivated, and full of villas and inns, and plenty of attractions; with views now of the sea, now of mountains, now of lakes, rivers or springs, now of a parched rock or plain, and now of groves and valleys. If the road is neither steep or tortuous, nor obstructed, but rolling as it were, level, and quite clear, it will also be an ornament. (...). Moreover, if the traveler often comes upon objects that stimulate conversation, especially if it is about high matters, that is an ornament of the greatest dignity. As Laberius put it, "A witty comrade at your side, to walk's as easy as to ride." Certainly conversation does much to alleviate the tedium of a journey. (L.B. Alberti, De re aedificatoria, Boek VIII-Hfst.1).

op weg met Laberius, verfraaiing als tactiek van een lichte stedenbouw.

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 verhevigt. Alles valt stil wanneer een taxi wordt aangeropen. De inworp van een muntstuk in een parkeermeter brengt de carrousel terug op gang.

In Vlaanderen werd er pas in het laatste decennium echt werk van gemaakt. Een groot deel van de kruispunten van het wegennet is in de kortste tijd vervangen door ronde verkeerspleinen. De complexe verkeerssituatie van de ouderwetse kruising wordt 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 behoorlijk hoger dan die van een klassiek kruispunt. De lichte ergernis van een wachttijd aan de verkeerslichten, evenals de brute rembewegingen en de onhebbelijke versnellingen die er dikwijls mee gepaard gaan, lijken tot het verleden te behoren. Met deze voorziening schijnt het verkeer zichzelf te reguleren.

Aanbevelingen inzake de aanleg van verkeerspleinen, een nota van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten daterend van 1993, bepaalt dat de verkeersveiligheid twee belangrijke eisen stelt aan de rotonde: Ze dient vooreerst van op een behoorlijke afstand zichtbaar en herkenbaar te zijn zodat de bestuurder tijdig zijn rijgedrag kan aanpassen. Daarenboven moet men er op waken dat niemand in de waan zou verkeren dat de baan ongehinderd doorloopt. Daarom worden voorzieningen getroffen om te beletten dat de automobilist er over of doorheen kan kijken. Het document legt de nadruk op de belangrijke rol die de centrale plek in dit opzicht vervult: "Het middeneiland is als het ware het kernstuk van een verkeersplein..." En daarop volgt het advies voor zijn aanleg: Om de zichtbaarheid en de 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 veiligheidsgordel over mijn linker schouder. 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 baan per richting en een ruime middenberm. 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. 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 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 de Administratie Wegen en Verkeer. Haar 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. Nochtans verraadt de aanbevelingsnota 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, wordt de problematische taak om het eiland te verfraaien aan een andere instelling toevertrouwd: de Afdeling Bos en Groen van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. 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 Gemeenschap. De deskundigen van dienst breiden het geheel aan doelstellingen uit waaraan de rotonde moet voldoen. Als waardige ontwerpers zoeken ze naar een ruimtelijke vertaling van de conditie van de plek. Ontwerpwerk dat zich toelegt op zichtbaarheid en herkenbaarheid legt vanzelf het gehele visuele register open. Zo wordt 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 ook worden toegepast, transformeren ze de landschappelijke situatie. In het dichte netwerk van de Vlaamse wegen zijn ze een eigen samenstel van visuele merktekens gaan vormen.

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 negentig 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 4.5km van elkaar verwijderd. In het voorjaar van 1997 werden er bomen en klimplanten aangeplant en werden ze vervolmaakt met ornamenten. Op elk van de middeneilanden werd een merkwaardige metalen buisconstructie gemonteerd; die van Sint Denijs was hel geel gelakt, haar tegenhanger in Deurle fel blauw. Afgezien van het op zijn scherpst gevoerde kleurcontrast, 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 automobilititeit 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 ontdubbeld nagenoeg volledig op lokale bediening overgeschakeld. Fenomenen als de stadsvlucht en een reglementaire bevordering van de lintbebouwing hebben veranderingen in het gebruik, het aspect 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 goed gehiërarchiseerde weefsel dat het nederzettingsspatroon van Vlaanderen vormde, wordt steeds verder opgevuld. Op korte tijd is het duidelijke systeem van steden en dorpen door de vulsubstantie ontworicht. 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 agglomeraat uit waarin de kernen niet veel meer lijken te zijn dan lokale verdichtingen.

Concentratie kan nu gelijk waar optreden: even goed 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 in de wacht kan slepen, hebben vele locaties langsheen 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 stedelijk 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.

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 een optimalisatie 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 behaald. Het legt de nadruk op het verbreidingsprincipe 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 geleding van de strip volgt een tweevoudig register: “the obvious visual order of street elements and the difficult visual order of buildings and signs. The zone of the highway is a shared order. The zone off the highway is an individual order. The elements of the highway are civic. The buildings and signs are private. In combination they embrace continuity and discontinuity, going and stopping, clarity and ambiguity, cooperation and competition, the community and rugged individualism. The system of the highway gives order to the sensitive functions of exit and entrance, as well as to the image of the Strip as a sequential whole. It also generates places for individual enterprises to grow and controls the general direction of that growth. It allows variety and change along its sides and accommodates the contrapuntal, competitive order of the individual enterprises.” (R. Venturi & D. Scott Brown, *Learning from Las Vegas, 1977* -§ *System and Order on the Strip*, p.20).

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 vormtaal 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 vormtaal. 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 tenslotte met te weinig doelmatigheid ingezet. Welbeschouwd is ze een tactiek die zich onbeschoemd 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 tendeeert 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 zijn 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.

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 malle molen 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 van 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 rekvisieten 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 verbeten snelheidsduivels worden verbouwd.

Guy Châtel & Kris Coremans, ssa/xx

beide zijn ook verbonden aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de UGent.

Beauty may even influence an enemy, by restraining his anger and so preventing the work from being violated. Thus I might be so bold to state: No other means is as effective in protecting a work from damage and human injury as is dignity and grace of form. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*, Boek VI-Hfst.2).