

Verslag van de eindjurering van de Wedstrijd Fietsinfrastructuur in Vlaanderen 2021

Jury: Peggy Totté (stedenbouwkundige, artistiek coördinator Architectuurwijzer), Julie Mabilde (Team Vlaams Bouwmeester), Wies Callens (Vlaamse fietsersbond), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Wouter Nilis (vennoot architectenbureau T'Jonck-Nilis, bestuurder S&A)

Bij de beoordeling hield de jury rekening met de volgende criteria:

- Landschappelijke elementen en integratie in de omgeving
- Functionaliteit en gebruikswaarde
- Materiaalgebruik en fietskwaliteit
- Vernieuwende aanpak van en impact op fietsmobiliteit
- Verweving met andere functies

Op basis van deze criteria werden vijf finalisten geselecteerd waaronder twee fietsbruggen, twee woonsites en één fietsroute:

1. Parkbrug Antwerpen

De Parkbrug in Antwerpen kan de appreciatie van de jury wegdragen omwille van de logica en rationaliteit waarmee de ingenieursopgave in haar geheel wordt benaderd. Het magische spel van licht en beweging dat het beeld van deze brug bepaalt, doet niet vermoeden dat de vormgeving en materialisatie in wezen volledig wordt bepaald door de krachtwerking binnen de constructie. Hier wordt ontwerpqualiteit en ingenieursvernuft ingezet om van een voetgangers- en fietsbrug, over een moeilijk oversteekbare verkeersader, een beschutte, stedelijke plek te maken die niet alleen de fietser betovert.

De jury begroet verder de keuze van de stad om de eerder ongelukkige aanlanding aan de kant van het Eilandje te verbeteren door middel van een fietshelling.

2. Louisa D'Havébrug Gent

Op een geheel andere manier beantwoordt de Louisa D'Havébrug aan de eisen van de opgave van een fietsbrug. De brug vormt een essentiële schakel in de fietsverbindingen van de Gentse binnenstad en voegt zich op een discrete maar uiterst doordachte manier in de stedelijke situatie. Hier worden de potenties van de plek, de splitsing van het water, het samensmelten van verschillende rijrichtingen, het uitzicht over het water, in één vloeiende beweging uitgespeeld tot een hoge belevingskwaliteit voor de fietser. Ook de goede functionaliteit van de brug, de gebruikswaarde en het rijgemak, worden door de jury zeer gesmaakt. Wel verdient de aansluiting aan het Bellevuepark nog enige verbetering.

3. Sion Site Lier

De Sion Site in Lier wordt gewaardeerd als een attractief voorbeeld van een autoluwe nieuwbouwwijk met veel groen en gebruikskwaliteiten op het openbaar domein. Ook het afsluiten van de Vesten voor gemotoriseerd verkeer is in de ogen van de jury een goede keuze. Hiermee vormt het project een mooie aansluiting op de bestaande autoluwe wijk *Het Looks* en worden de Vesten vervolledigd als groene langzame verbinding rondom de stad.

Zachte mobiliteit en ontmoeting van mensen op buurtniveau wordt hier zeker gestimuleerd, ook is het fietsparkeren op het gelijkvloerse niveau niet bijzonder sterk uitgewerkt. De keuze voor een ondergrondse parkeergarage kan de jury echter niet volgen. Op deze centrale binnenstedelijke

locatie had er een uitstekende kans gelegen om een echt autovrije woonwijk te realiseren, voor de groeiende groep mensen voor wie de auto niet vanzelfsprekend bij het leven hoort. De jury kijkt uit naar wie hier de eerste stap zet...

4. Park Belle-Vue Leuven

De tweede wijk die de jury als finalist naar voren wenst te schuiven, is Park Belle-Vue in Leuven. De jury heeft grote waardering voor het integrale ontwerp waarin een oplossing wordt gezocht voor de ontwikkeling van een park met bijkomende fietsverbinding langs het spoorwegtalud aan het station. Door het verleggen van de Martelarenlaan naar de spoorwegkant ontstaat er aan de kant van het park langs de woningen een aangenaam evenwicht tussen fietsers, voetgangers en gemotoriseerd bestemmingsverkeer. De fietsweg, onderdeel van een officieel fietssnelweg, is vormgegeven als een 'parkweg'; het aangrenzende park en de kronkelende parkwegen die op de fietsweg uitkomen, beperken op een natuurlijke wijze de snelheid van het fietsverkeer. Met de fietssnelweg inclusief fietstunnel onder de Tiensesteenweg wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het bestaande fietsnetwerk.

5. Fietssnelweg F1

Ook het deelstuk van de fietssnelweg F1 tussen Mechelen en Zemst kan op een bijzondere appreciatie van de jury rekenen. Het is een attractieve en vlotte fietsroute die goed aansluit bij het lokale netwerk en de bebouwde omgeving. Door nadrukkelijk in te zetten op natuurontwikkeling langs de route, maakt zij een aantrekkelijk natuurgebied toegankelijk voor de buurt. Daarbij valt het bijzondere engagement, de precisie en de vasthoudendheid op waarmee het grote aantal afzonderlijke ingrepen worden ontworpen, van oversteekplaats voor de fietser in voorrang, via schuin geplaatste fietsbruggen tot en met een paddentunnel of een vergevingsgezinde berm. Dat drie verschillende overheden én gedreven ambtenaren en medewerkers dit schouder aan schouder uitgewerkt én gerealiseerd hebben, verdient bewondering en mag navolging vinden.

Vijf heel verschillende projecten waarbij de jury oog heeft voor de heel uiteenlopende kwaliteiten van elk project. Samen illustreren zij uit welke bouwstenen goede fietsinfrastructuur bestaat. En toch moet er één winnaar worden aangeduid, één project dat het verschil maakt tussen al deze zo verschillende projecten. De jury heeft zich in haar oordeel vooral laten leiden door de vraag welk project het meest voorbeeldig is om de stedelijke – maar evengoed dorps- - mobiliteitsopgaven van de toekomst aan te pakken.

Vandaar dat de jury als prijswinnaar voor de wedstrijd van Vlaamse Fietsinfrastructuur 2021 wenst voor te dragen het ontwerp van **Park Belle-Vue Leuven**.

Park Belle-Vue heeft aangetoond dat kwalitatief wonen op een drukke centrale plek in de stad perfect kan samengaan met het integreren van groen en het verlangzamen of terugdringen van autoverkeer. Met de goed in het park geïntegreerde fietssnelweg krijgt de stad niet alleen een waardevolle toevoeging op haar mobiliteits- maar ook op haar groenstructuur. De fietsroute versterkt de positie van de fiets als stedelijk én regionaal vervoersalternatief en maakt fietsen van of naar het station, de scholen of bedrijventerreinen tot een beleving. In die zin is Park Belle-Vue nu al een goede blauwdruk voor een stedelijke omgeving na de auto.

De vormgeving als fietsstraat en het omliggende park nodigen uit tot vertragen en verblijven. Park Belle-Vue is ook een voorbeeld hoe woonwijken van de toekomst – in een stedelijke of meer dorps context – een vanzelfsprekende ruimte kunnen geven aan het fietsverkeer.

De jury beseft ook hier dat de aansluitingen van Park-Belle-Vue naar de omgeving toe, ter hoogte van het station of aan de Koning-Albert-Laan, verdere aandacht vragen om de kwaliteiten van het project op deze punten niet te verliezen. Ze hebben echter vertrouwen in de kracht van het project om dingen in beweging te zetten en verdergaande verbeteringen te stimuleren.