

ROAD- SCAPES



raf
ilsbroekx



ZUIDZEE N° 2

VISUEEL ESSAY OVER
AUTO-INFRASTRUC-
TUUR IN DE STAD



Proloog

“Denken is speculeren met beelden.”

(Aristoteles, 350 v.C.; Giordano Bruno, zestiende eeuw; Luigi Ghirri, 1979).¹

Het twintigste-eeuwse autotijdperk transformeerde het stedelijk landschap op veel plekken tot ‘auto-infrastructuurlandschappen’, gekenmerkt door grootschalige betonnen, stalen en geasfalteerde structuren verweven in het stadsweefsel. Een stadsgezicht met een prominente rol voor auto-infrastructuur wordt vandaag vaak gepercipieerd als een minderwaardig landschap, als een gedegenereerde versie van het historische of traditionele stedelijke landschap. Sinds enkele decennia zie je op vele plaatsen een trend van opnieuw minder plaats voor auto’s in de stad. Historische mobiliteitsassen worden opnieuw omgevormd tot autoluwere en groenere varianten. De voetganger wordt opnieuw de maat van de historische binnenstad en auto’s worden weggestopt in parkings onder pleinen. Ook stadssnelwegen of ringwegen worden alsmaar vaker weggemoffeld onder de grond. De overkapping of ondertunneling blijkt immers vaak de weg van de minste weerstand te zijn.

Maar wordt die aversie voor de vele auto’s niet te hard geprojecteerd op de infrastructuur, die dan ook maar op de schop moet, of weggemoffeld? En wordt die transformatie niet deels misbruikt voor

andere, commercieel gedreven agenda's? Er zijn toch ook specifieke kwaliteiten, eigen aan het auto-infrastructuurlandschap? Vandaag, meer dan een halve eeuw na *The limits to growth*,² groeit bovendien het besef dat er limieten zijn aan grondstoffen en energie. Dit noopt al een aantal decennia tot meer circulair denken en een ontwerpmentaliteit die vertrekt van wat er al is – *tabula plena*. Het tegengestelde, *tabula rasa*, afbreken en starten van een wit blad, is immers geen duurzame optie. Een groot deel van de publieke ruimte is vandaag ingericht als autoruimte. Stedelijk herontwerp houdt vandaag dus ook in: starten van de aanwezige auto-infrastructuur in de stad – onafhankelijk van of je al dan niet auto's wil verbannen uit de stad.

Hoe kan een focus specifiek op auto-infrastructuur in de stad, met behulp van een fotocamera, bijdragen aan hedendaags stedelijk (landschaps)ontwerp? Vanuit die insteek fotografeerde ik de afgelopen jaren West-Europese stadslandschappen, als een manier om de stad te lezen. Een camera en specifieke lenzen blijken geschikte instrumenten om het auto-infrastructuurlandschap te onderzoeken, in vraag te stellen en opnieuw te verbeelden. Uit de berg van tienduizenden foto's destilleerde ik een selectie die deel uitmaakt van deze publicatie.

Dit visuele essay is gebaseerd op mijn doctoraatsonderzoek, publiek verdedigd in 2023, aan de Universiteit Antwerpen, Faculteit Ontwerpwetenschappen. Ik dank graag nogmaals de leden van

mijn doctoraatsjury voor de bijzonder constructieve bijdragen onderweg. Dank je wel professoren Maarten Van Acker, Greet De Block, Aglaée Degros, Marcel Hertogh, Uta Pottgiesser, Bruno Notteboom en Thomas Vanoutrive. Het genoeg was volledig aan mijn kant. Dank ook aan gewoon hoogleraar Luc Pauwels, wiens hoorcolleges 'Visuele Sociologie en Antropologie', in 2016-2017, mijn blik op fotografisch onderzoek mateloos hebben beïnvloed.

Ik dank ook graag van harte Joeri De Bruyn van uitgeverij Public Space voor het lange wachten op de tekst voor dit visuele essay en het tussentijds uitvoerig becommentariëren van de eerste aangeleverde flarden. Dank ook voor de constructieve bijdragen door de lezers verantwoordelijk voor de *blind peer review* en dank aan Rene Tichelaar van Studio De Ronners om deze publicatie grafisch vorm te geven. Tot slot, dank aan Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling, Design Sciences Hub en de Faculteit Ontwerpwetenschappen van Universiteit Antwerpen voor het mee mogelijk maken van deze publicatie.

Raf Ilsbroekx

| | |
|---------------------------|----|
| Kijken naar het landschap | 8 |
| Bedding, boorden, vista | 16 |
| Toegang, baten, beheer | 21 |
| Capsulaire landschappen | 29 |
| Symbiotische landschappen | 36 |
| Semiotische landschappen | 41 |
| Scenografie en fotografie | 50 |
| Foto's van onderweg | 54 |

auto-infrastructuurlandschap van Los Angeles als een van de vier ecologieën van de stad. Hij noemde dit *autopia*.⁶⁶ Genua lijkt ook een beetje *autopia*. Op foto 11 zie je een exemplarische verzameling van twintigste-eeuwse, verstrengelde autowegen, met op de achtergrond *Ponti di Cargnano*, gebouwd tussen 1718 en 1724.

Als je naar het zuiden rijdt met de wagen is de kans groot dat je ooit door het capsulaire landschap van mobiliteitshub *Perrache* ^{foto 12} bent gereden. Dit complex van architect René Gagès opende in 1976 en overkapt 250 meter autosnelweg in het centrum van Lyon. Diverse mobiliteitsmodi zijn verknoopt in dit punt: een metro, tram, bus, de snelweg A6 en een autoparking. Een voetgangersbrug verbindt het complex met het aanpalende treinstation. Dergelijke mobiliteitshubs of overstappunten tussen diverse mobiliteitsmodi zijn vandaag sterk in opgang in (rand)stedelijke ontwikkelingen. Nieuw is het concept dus zeker niet. Velen zien er een oplossing in voor de files in en rond steden en hopen via dergelijke hubs stadsbezoekers te verleiden om hun wagen daar achter te laten en over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets. In Lyon hoor je vandaag echter ook veel kritiek op mobiliteitshub *Perrache*, onder meer dat het complex auto's tot te diep in de stad loodst en een breuklijn in de stad legt.⁶⁷

Iets verderop in Lyon loodst ook de *Tunnel de Fourvière* ^{foto 13} sinds 1971 de stadssnelweg A6 door het centrum van de stad. De bouw van de tunnel





3



4



5



6

- 3. Scenografische ruimte: 'bedding', Lissabon, 2020
- 4. Scenografische ruimte: 'bedding en boorden', Lissabon, 2020
- 5. Scenografische ruimte: 'bedding, boorden en vista', Lissabon, 2020
- 6. Scenografische ruimte: 'bedding, boorden en vista', Lissabon, 2020

→ 7. A3W snelwegviaduct over de rivier Sihl (1971), Zürich, 2019
→ 8. Boulevard périphérique over de begraafplaats Cimetière des Batignolles, Parijs zeventiende Arr., 2024

7



8



