

Er zijn niet alleen steeds meer fietsers, ze mogen eindelijk ook ruimte innemen. De nieuwe fietsbruggen die overal opduiken, zijn praktisch, elegant en slim, en ze openen een wereld van mogelijkheden. De kortste weg wordt straks ook gewoon de mooiste. Door **Geert Sels**

# FIETSERS HIER OVERSTEKEN

**T**riomfantelijk nieuws begin oktober. Vlak naast het Navo-gebouw in **Evere** werd de langste fiets- en voetgangersbrug van België in gebruik genomen. Applaus. Ze strekt zich uit van Machelen tot Zaventem en doet dus wat de politiek niet vermag: ze rijgt het Brussels Gewest naadloos aan Vlaanderen. Voor fietsers is ze een gods-geschenk. Die hoeven niet langer een kilometer om te rijden en ontpopen acuut levensgevaar bij oversteekplaatsen.

De brug is 710 meter lang en wie dacht dat ze daarom dus saai zou zijn, mag een zucht van opluchting slaken. Het Nederlands architectuurbureau **ZJA** heeft er een lichtvoetige repel in wit staal van gemaakt. Die strekt zich in één vloeiend gebaar acht meter boven het verkeersgewoel uit.

## LUCHTFIETSEN BOVEN BRUSSEL

Het is niet de enige vorm van "luchtfietsen" boven de Ring van Brussel. De voorbije twee jaar heeft de Vlaamse overheid drie ge-

lijkaardige projecten opgeleverd en het duurt niet zo lang meer voor ook de houten fietsbrug boven het **Vierarmenkruispunt** klaar is. Dan kunnen zelfs de eekhoorns veilig naar de overkant trippelen. De bruggen zien er allemaal zo elegant uit dat het lijkt of ze iedereen willen bekeren tot het fietsen. De term "kunstwerk" is hier echt wel op zijn plaats.

Dat er de jongste jaren steeds meer van die bruggen opgeleverd worden, mag niet verbazen. We fietsen steeds meer. Dat zegt Nick Arys, die bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zicht heeft op onze verplaatsingen. "Sinds 1994 monitoren we het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Uit de recentste bevraging blijkt dat we steeds meer fietsen en wandelen. We doen nu 18 procent van onze verplaatsingen met de fiets. Dat is nog nooit zo veel geweest. Tussen 2019 en 2022 steeg dat aantal met vier procent. De ideeën van de modal shift beginnen in brede kringen ingang te krijgen."

Dat we meer fietsen, is niet

de enige reden waarom we zoveel bruggen nodig hebben. "We zijn ook bezig met lineaire infrastructuurwerken en die hebben een grote impact", zegt Maarten Van Acker, professor stedenbouw aan de Universiteit Antwerpen. "Dat weten we uit het verleden, toen onze kanalen, spoorlijnen of autosnelwegen aangelegd werden. Bij die werken werden vaak lokale verbindingen doorgesneden en die moesten daarna hersteld worden. Iets vergelijkbaars is nu opnieuw aan de orde. Bijvoorbeeld met de verbreding van het Albertkanaal, de overkapping van de Antwerpse Ring of het voornemen van Infrabel om alle gelijkvloerse overwegen over de spoorlijnen weg te halen. Verder helpen fietsbruggen om de missing links in mobiliteitsplannen te dicht en barrières te overwinnen."

## HET MAG OOK EEN STUKJE ARCHITECTUUR ZIJN

Barrières overwinnen is een belangrijke drijfveer om

een brug te bouwen. Dat tonen enkele recente uitvoeringen glashelder aan. Zo loopt de nieuwe fietsbrug **tussen Donk en Ekeren** over de spoorweg van Antwerpen naar Nederland, die van **Melsele** gaat over de E34. In **Gent** zorgt een brug over de Leie voor een veilige verbinding tussen de Blaarmeersen en het station van Gent. Soms moeten er eerst pijnlijke lessen getrokken worden. In **Deerlijk** werd de **Braamplukker** opgetrokken nadat op een gevaarlijke plek een tiener was omgekomen in het verkeer. Soms kan een brug de meest uiteenlopende gebieden met elkaar connecteren. De **Kruigerbrug** verbindt het natuurgebied Hobokense Polder en het industriegebied Blue Gate Antwerp met het Antwerps stadscentrum. Alleen al aan hun orderboek zien de bruggenbouwers dat de vraag toeneemt. Het bouwkundig bureau SBE krijgt meer opdrachten dan ooit tevoren. "De voorbije tien jaar is er veel veranderd", zegt ingenieur-architect An Schoenmaekers. "Vroeger waren fietsbruggen een fait divers, nu zijn

ze een hot topic. Het besef is gegroeid dat de openbare ruimte de tuin van iedereen is. Voor overheden is het een quick win. Anders dan bij autobruggen is een fietsbrug vanaf het ontwerp tot de realisatie klaar in drie jaar. Een overheid kan een project binnen één legislatuur afronden."

Gemeenten en provincies mogen er dan van overtuigd zijn dat ze baat hebben bij voetgangers- en fietsbruggen, toch gaan ze beter niet over één nacht ijs. Dat is de mening van cultuurorganisatie Architectuurwijzer. "Het moet meer zijn dan een louter infrastructurele aangelegenheid of toerisme en vrijetijdsbeleving", zegt Peggy Totté. "Voor ons is een fietsbrug een architecturaal element dat met zorg wordt ingepast in zijn omgeving, waarop de fietser zich aangenaam, comfortabel, veilig en soms zelfs sneller kan verplaatsen."

Omdat het bureau van Laurent Ney die parameters al zo vaak met verve heeft waargemaakt, heeft Architectuurwijzer er een expo aan gewijd. De oogst is veelzijdig en van een verbluf-



### FIETSSPIRAAL IN LEUVEN

Onlangs moesten de deelnemers van het wereldkampioenschap gravel er nog overheen. Via de Fietsspiraal van het Belgische Bureau Greisch konden ze van de voorkant van het station naar de achterliggende wijken van Kessel-Lo. Over een afstand van 145 meter overbrugt de spiraal een hoogteverschil van 6 meter. Daarbij legt ze twee volledige omwentelingen af. Het opmerkelijke is dat ze daarbij twee keer de bestaande voetgangerstrap doorsteekt, zodat een groot deel daarvan behouden kon blijven.



### VLASBRUG OVER DE LEIE

Een realisatie van SBE in het kader van het Seine-Scheldeproject, waarbij men de waterwegen verbreedt en verdiept om het containervervoer performanter te maken. Deze fiets- en voetgangersbrug loopt over de Leie. De bedoeling was dat ze de omgeving niet zou domineren, maar er harmonieus zou in opgaan. Daarom is het ontwerp in staal zo rank mogelijk uitgevoerd. De S-vorm helpt daarbij: de twee bochten bevorderen de stabiliteit.

fend niveau. De voetgangersbrug die het bureau dit jaar in **Bourg-Les-Valence** over de Rhône drapeerde, is 246 meter pure schoonheid. De tuibrug of kabelbrug hangt aan een centrale pylloon, zodat de zachte curves van het brugdek in het ijle lijken te zweven. Wie een sexy brug wil zien, rept zich naar deze plek tussen Lyon en Avignon.

## 50 MENSEN OM EEN ERVARING TE TEKENEN

Bruggen voor traag verkeer zien er steeds aantrekkelijker uit. Ze zijn ook sterk veranderd. "Lang waren de autobridgen dominant", zegt Toon Maas, ingenieur-architect bij Ney & Partners Architecture. "Aan de zijkant moesten fietsers en voetgangers hun plaats maar zien op te eisen. De jongste twintig jaar zijn er steeds meer afzonderlijke bruggen voor fietsers en voetgangers gekomen. Die helpen om conflictsituaties tussen verschillende soorten weggebruikers te vermijden. Bij de recentste lichting bruggen scheiden

we steeds vaker ook nog eens het fietspad van het voetpad, wat de veiligheid verhoogt. Die bruggen zijn tot zeven meter breed, ruim dubbel zo breed als twintig jaar geleden. Er is nog een ander verschil. Vroeger waren bruggen vaak een lokale aangelegenheid, om ergens een obstakel te overbruggen. Nu is er de nieuwe typologie van de fietssnelweg, die een regionale of provinciale reikwijdte heeft, en die zich uitstrekt als een ruggengraat door het landschap."

Met nieuwe vervoermiddelen, zoals de snelle e-bike, wordt het fietsvademecum herschreven. Daar staan richtlijnen in voor de helingen van de brugaanloop en voor de bochtstraal – hoe hoger de snelheid, hoe groter de bochtstraal. Zoiets heeft gevolgen voor het ontwerp. Dat is ook Maarten Van Acker niet ontgaan. "In de bouwgeschiedenis was een brug vaak een landmark. Dat zijn we op een gegeven moment vergeten. Daardoor is een brug lang niet veel meer geweest dan een technische noodwendigheid om een barrière

te overkomen. Vaak plukte men dan een oplossing uit de technische catalogus. Tegenwoordig is de aandacht voor de ontwerpcreativiteit helemaal terug. Dat leidt tot elegante resultaten."

De lat ligt hoger en daar past de praktijk zijn werkwijze op aan. "Fiets- en voetgangersbruggen zijn niet langer saaie verbindingen, maar vaak sprekende iconen die de gebruikers een ervaring bezorgen", zegt An Schoenmaekers. "Vroeger waren het ingenieurs die een brug ontwierpen, nu komt er een ingenieur-architect bij om op het ontwerp te werken. Er zijn ook biologen, ecologen en landschapsarchitecten bij betrokken. Bij ons bedrijf is dat al gauw een groep van vijftig mensen op een totaal van 250. De aanpak is sowieso multidisciplinair. Je moet ook rekening houden met de waterhuishouding, de grondgesteldheid, de flora en de fauna. Je voegt immers iets toe waar de natuur niet om gevraagd heeft. Daarom hebben we de **Vlasbrug** in **Wielsbeke** zo veel mogelijk laten opgaan in de omgeving. Een ont-

werp moet niet schreeuwen, je kunt ook fluisteren. Zo kun je ook een boodschap overbrengen."

## VAN BINNENBRUG TOT BRUGRESTAURANT

Bruggen helpen dus om shortcuts te creëren, de reistijd te verkorten en barrières te overwinnen. Ze dragen hun steentje bij om langgerekte fietsnetwerken in elkaar te puzzelen. Los daarvan kunnen ze de sleutel zijn om een wijk op te waarderen. De **Batavia-brug** in **Gent** verbond het stadscentrum met het industriegebied en was zo de katalysator om de ontwikkeling van de Oude Dokken in gang te zetten. Elders bieden de uiteinden, waar een brug steunt op de grond, nog extra kansen. Die greep het bureau West 8 in Aarschot. Aan de ene kant van de brug ligt een landschap, de overkant hebben de architecten slim benut om een fietsstalling te maken.

"Een fietsbrug kan een plaats zijn om te kijken, te rusten en elkaar te ont-

moeten", zegt Maarten Van Acker. "De **Simone Veilbrug** van OMA, die in juni opening in **Bordeaux**, is daar een goed voorbeeld van. De architecten hebben een superbrede brug gemaakt, waar elke verkeersstroom zijn eigen stroken heeft, maar die ook als een gigantisch publiek plein kan functioneren voor allerlei activiteiten. Elders worden bruggen toeristische trekpleisters, zoals het Limburgse arsenaal aan fietsbruggen tussen bomen, heide en water. Het belang van het ontwerp leidt zelfs tot nieuwe types. In het Deense **Køge** is een brug gebouwd die een gesloten ruimte is. Dat is eigenlijk een interieurbrug, ze beschut de gebruiker tegen regen en wind. In **Hull**, in Engeland, staat boven op een draaibrug een restaurant, waar de voetganger halverwege zijn traject even kan verpozen en naar de bootjes kan kijken."

*Expo 'Op de fiets' van Architectuurwijzer, van 12/11 tot 18/12 in Cera Leuven (Muntstraat 1)*

Stijn Bollaert



### KOKERBRUG PARK SPOOR NOORD

De Parkbrug, in het noorden van Antwerpen, is een toegangspoort tot de stad, dacht het team van Ney & Partners Architecture. Daarom besloten ze het de allure van een zelfstandig object te geven. Het resultaat is een overdekte metalen koker van 67 meter, die aan de zijkant perforaties vertoont. De gebruiker is beschermd tegen weer en wind en met de binnenvallende lichtvlekken ervaart hij dezelfde sensatie als wanneer hij over een bosrijke weg zou fietsen.

ZJA Architects & Engineers



### LANGSTE FIETSBRUG VAN BELGIË OVER DE BRUSSELSE RING

Hier is ze dan, de langste fiets- en voetgangersbrug van België, die over de Ring van Brussel voert en die het Brussels Gewest met Vlaanderen verbindt. Deze witte stalen brug rust op V-vormige, grijze stalen kolommen. Het fietspad heeft een lichte okerkleur en de voetgangers weten dat ze zich op de antracietkleurige strook moeten houden. In de leuning zijn led-projectoren ingebouwd, zodat de brug ook bij valavond en in het donker veilig voelt.



Filip Dujardin

### FIETS- EN VOETGANGERSBRUG AAN HET STATION VAN AARSCHOT

Een klassieker intussen, deze brug van West 8, die in 2011 in gebruik genomen werd na een Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester. Deze fiets- en voetgangersbrug is 112 meter lang, loopt over de reilsporen en is smal gehouden om de lichtheid te accentueren. Met haar vijf sculpturale kolommen trekt ze resoluut de aandacht. Ze haalt het park Elzenhof uit zijn isolement en creëert een verbinding met het stadscentrum.



Stad Gent

### FIETS- EN VOETGANGERSBRUG OVER DE WATERSPORTBAAN IN GENT

Net voor de zomer werd de Annie Vande Wielebrug in gebruik genomen, een fiets- en wandelbrug over de Watersportbaan in Gent. De stad vroeg een brug die zich niet al te erg zou opdringen, maar die zou verdwijnen in de zichten van de Watersportbaan. Het team van Laurent Ney inspireerde zich op de rankheid van de kano's die over het water varen. De 90 meter die de brug moest overspannen was te lang voor een balkbrug, maar te kort voor een boogbrug. Dus kwam het team met een hybride vorm.



Visit Limburg / C. Smeets



Photodaylight

## RECREATIEBRUGGEN VOOR FIETSRUTES IN LIMBURG

In Limburg kon je al fietsen tussen de bomen, het water en de heide, en na de zomer ging er in het Nationaal Park Hoge Kempen ook een fietsroute open tussen de mijn-terriërs. Op de grens tussen Eisden en Lanklaar is er over het meer tussen twee terriërs een pontonbrug van 380 meter gemaakt. Burolandschap maakte een ontwerp van de brug, ingenieurbureau Tractebel creëerde 28 drijvende pontonelementen van elk 13 meter. Daarover kwam een stalen brug in een elegante S-vorm.

## DUBBELE BRUG VOOR AUTO EN TRAG VERKEER IN TILFF

Het team van Laurent Ney kreeg de vraag om in de Luikse gemeente Tilff een brug over de Ourthe te leggen. Aan de ene kant liggen het dorpscentrum en de autosnelweg E25, aan de andere kant liggen voorzieningen zoals het ziekenhuis, de universiteit en het shoppingcenter. Het bureau besloot twee bruggen van 136 meter boven elkaar te leggen. De bovenste is bestemd voor het autoverkeer. Ze biedt bescherming voor het fietsverkeer dat zich een verdieping lager naar de overkant begeeft.



ZJA Architects & Engineers



AWV / Kris Van de Sande

## FIETSBRUG OVER ALBERTKANAAL

Het Albertkanaal wordt aangepast voor de grotere maten van de containerbinnenvaart. Daarom worden de bruggen verhoogd. In Tessenderlo kreeg het Nederlandse bureau ZJA de vraag om een nieuwe fietsbrug aan te leggen. Om de afstand van 140 meter te overbruggen, opteerde het bureau voor een boogbrug. Die heeft een boog in de midden-as van de brug, die tot 20 meter hoogte haalt.

## BRAAMPLUKKER IN DEERLIJK

In 2006 verongelukte de dertienjarige Bram Kimpe bij een gevaarlijke plaats nabij de N36. Daarop drongen de wijkbewoners aan op een veiligere oplossing. Het resultaat is een fiets- en voetgangersbrug over de gewestweg. Het ontwerp van EBS bevat enkele bochten, zodat de fietsers het verkeer zien aankomen. Met het oog op de geometrie en de vormgeving is de brug uitgevoerd in staal.



### SIMONE VEIL BRUG, BORDEAUX

De Simone Veil Brug die het Nederlandse bureau OMA ontwierp over de Garonne in Bordeaux is 549 meter lang en 44 meter breed. Ze trekt zich weinig aan van spitsvondigheden en stijl, maar mikt volop op een functioneel gebruik. De architecten hebben de breedte dubbel zo groot gemaakt, zodat de oppervlakte uitnodigt om er markten, beurzen, manifestaties en concerten te organiseren. "Ons ontwerp is als een podium zonder theater", zei OMA daarover.



### KABELBRUG, BOURG-LES-VALENCE

Het Belgische bureau Ney & Partners Architecture realiseerde nabij het Zuid-Franse Valence een voetgangersbrug over de autosnelweg A7. Die maakt een veilige oversteek mogelijk naar het eiland Girodet. Het bureau koos voor een kabelbrug die een eyecatcher is voor het stadje. Het is een asymmetrische brug die via kabels opgehangen is aan een pyloon van 23 meter hoog. Ze heeft sensuele rondingen en biedt de gebruiker daardoor voortdurend andere zichten.



### NORD STATION, KØGE

Køge Nord Station is een verkeersknoep die hst-treinen, plaatselijke treinen en de drukke autosnelweg van Denemarken verbindt. Architecten Cobe en Dissing+Weitling ontwierpen een voetgangersbrug van 225 meter, die over de autosnelweg loopt en een treinstation verbindt met een park-and-ride. De brug is volledig overdekt en beschermt de gebruiker tegen de weersomstandigheden. De binnenkant is met houten lamellen bezet en voelt warm en gezellig aan. De metalen platen aan de buitenkant komen overeen met de materialen van de omgevende infrastructuur.