AGORA

Ruimte en Geschiedenis

Toenemende padafhankelijkheid: essay van Hugo Priemus

Het Jaar van de Ruimte | Historische pakhuizen in Brussel

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

JAARGANG 31 – NUMMER 2 – 2015

Redactioneel: De brug van verleden naar heden

Rome, afgelopen november. De piazza's, straatjes en bruggen staan vol met toeristen die één van de vele mooie gebouwen in al zijn glorie op de foto proberen te krijgen. Dit levert soms hilarische taferelen op als iemand bijna plat op de grond gaat liggen om het Colosseum goed voor de lens te krijgen. In andere gevallen kan het zelfs gevaarlijk zijn, bijvoorbeeld wanneer een toerist tijdens het oversteken stopt omdat het uitzicht op die specifieke plek het fotografen waard is. De niet al te verkeersvriendelijke Italianen toeteren een paar keer extra en proberen zich een weg te banen door deze toeristenmassa. Ze lijken zich niet meer bewust te zijn van de monumenten en historie waar tussen ze zich begeven. Misschien ontwikkel je er als Romein ook wel een blinde vlek voor als je in een stad woont waar je bijna struikelt over de opgravingen of antieke fonteinen. De geschiedenis van de stad is in het dagelijks leven van de Romeinen verweven, het maakt de stad tot wat het is.

Hoe anders is dit in een land als de Verenigde Staten, waar elk historisch plekje duidelijk aangegeven staat op wegwijzers en informatieborden. Als toerist uit Europa moet je soms wel eens grinniken als je leest dat de oudste kerk in een stad uit de 18e eeuw komt. De Amerikanen hebben nu eenmaal een minder lange historie dan een land als Italië, maar dat neemt niet weg dat ze koesteren wat ze hebben. Dat geldt helaas lang niet voor alle andere landen. Zo weten we in Nederland en België lang niet altijd hoe we met erfgoed om moeten gaan. En dat terwijl de geschiedenis van een land, een regio of een stad zo belangrijk is. Niet alleen om meer te weten over hoe het verleden eruit heeft gezien, maar ook om vooruit te kunnen kijken naar de toekomst. Padafhankelijkheid, een begrip dat binnen verschillende geografische stromingen de laatste tijd weer veel aandacht krijgt, past hier goed bij. De geschiedenis van een bepaalde plek doet er toe, in het bijzonder als er plannen worden gemaakt voor de toekomst. In dit extra dikke themanummer van AGORA staat de relatie tussen ruimte en geschiedenis centraal. Zo wordt er aandacht besteed aan de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening binnen Nederland waarbij elke nieuwe Nota voortbouwt op de vorige. Daarnaast laat dit nummer zien dat de geschiedenis een inspiratiebron kan zijn en antwoorden biedt op huidige ruimtelijke problemen.

Ook binnen de wetenschap speelt het verleden een belangrijke rol. Niet voor niets gebruikt Google Scholar de slogan standing on the shoulders of giants. Studenten geografie en planologie leren nog steeds over Christaller, Lösch en Von Thünen. Ook al zijn hun theorieën niet zomaar toe te passen in de huidige tijd, toch staan veel aannames waarop de theorieën gebouwd zijn nog altijd als een huis.

Voor ons als redactie van AGORA is het ook goed om soms terug te kijken. Ons blad bestaat nu ruim 30 jaar en draait al sinds het begin op de inzet van vrijwilligers. Als redactie leggen we de lat voor onszelf hoog, wat betekent dat in elk nummer de nodige uren vrije tijd van onze redactieleden gaan zitten. Soms blijkt het lastig om werk en AGORA te combineren. Om die reden heeft onze hoofdredacteur Egbert van der Zee eind 2014 besloten zijn taken erbij neer te leggen. Per 1 januari volgen wij (Marianne de Beer, Ineke Deelen en Jorn Koelemaij) hem als hoofdredacteurstrio op.

Zoals vaker bij een bestuurswissel het geval is, zijn we van plan om een aantal zaken anders aan te pakken of nieuw leven te blazen in zaken die zijn blijven liggen. Digitalisering, promotie en de bulkcontracten bij de universiteiten staan hoog op de agenda tijdens onze komende vergaderingen. De tijd van technologische ontwikkelingen en bezuinigingen in het onderwijs gaan ook aan AGORA niet voorbij en maken dat het een uitdagende tijd is. Een tijd die gelukkig ook kansen biedt. Dat AGORA na al die jaren nog steeds leeft onder jonge academici blijkt wel uit het record aantal nieuwe redacteuren uit Nederland en Vlaanderen dat we het afgelopen jaar mochten verwelkomen. Maar er zal de komende tijd niet enkel een nieuwe wind waaien. We hopen gebruik te blijven maken van de hulp en kennis van oud-redacteuren en anderen die AGORA een warm hart toe dragen. Ook is het goed om eens het archief van AGORA in te duiken om te kijken wat er in het rijke verleden van ons blad allemaal gedaan is. Want ook voor ons geldt dat we voortbouwen op de fundamenten die er al liggen, en op basis daarvan de toekomst van AGORA gaan vormgeven. Samen met onze enthousiaste redactieleden, maar ook met u als lezer, willen wij hier onze schouders onder zetten!

Hoofdredactie AGORA

OMSLAG VOOR: EEN DAME FIETST OVER DE KEYSERLEI DIE HERAANGELEGD WORDT, 1894. BEELD: STADSARCHIEF ANTWERPEN.

OMSLAG ACHTER: INFOGRAPHIC DOOR DAVID DE KOOL.

Thema: Ruimte en Geschiedenis

Ruimte maken voor geschiedenis 04
INLEIDING Katrijn Apostel, Clemens de Olde & Bart Tritsmans

De vele levens van infrastructuur 07
CASUS Maarten Van Acker

Het belang van de voorstelling 11
KLASSIEKER Susanne Komossa

Historische pakhuizen in Brussel 12
CASUS Marianne De Fossé & Louis Vandenabeele

Tussen straat en huiskamer 16
CASUS Glenn Lyppens

Suburbane bewoning in de pre-industriële periode 19
CASUS Tineke Van de Walle

De Leopoldswijk: een omstreden voorstad 22
CASUS Andreas Stynen

Koninginnen van de Noordzee 25
VERGELIJKING Ben de Pater

De kracht van tijdelijke open ruimte 28
CASUS Bart Tritsmans, Aurelie De Smet, Valérie Dewaelheyns & Séréna Vanbutsele

Politieke versus bureaucratische rationaliteit 32
VERGELIJKING Koen Raats

Jaar van de Ruimte

Vooral goed om je heen kijken! 36
COLUMN Hans Leeflang

Nieuwe geschiedenis in oude steden 37
CASUS Ries van der Wouden

Toenemende padafhankelijkheid 40
ESSAY Hugo Priemus

Toekomstvrees: stadsvernieuwing in de jaren zestig 43
ESSAY Tim Verlaan

Land van betekenis 46
ESSAY Jaap Evert Abrahamse & Frank Strolenberg

Varia

Een dorp in de grote stad 51
SCRIPTIERECENSIE Jorn Koelemaij

Toekomst van de Nederlandse winkelstraat 52
CASUS Lizzy Butink

Van stadsspoorweg tot Noord/Zuidlijn 56
CASUS Florian Langstraat & Andrew Switzer

Een ander Brussel 60
BOEKRECENSIE Nicolas Van Puymbroeck

Belasten eigen woning 'onrechtvaardig'? 62
VRIJE RUIMTE Sien Winters

Colofon / Het volgende nummer 63

Ruimte maken voor geschiedenis

INLEIDING Katrijn Apostel, Clemens de Olde & Bart Tritsmans

Ruimtelijke disciplines werken aan de toekomst. Het vormgeven van de ruimte voor de komende decennia is de kern van ruimtelijke planning, stedenbouw en architectuur. De praktijk van de disciplines richt zich veelal op het geven van beleidsadviezen of het ontwikkelen van plannen voor de toekomst. Tijdens de analysefase inventariseert men historische evoluties vaak op oppervlakkige wijze, en kijkt men doorgaans niet meer dan een paar decennia terug in de tijd.

Voor veel ontwikkelaars is het al genoeg als de huidige situatie, en een aantal zwaarwegende gebeurtenissen die tot die situatie hebben geleid, bekend zijn. Een diepgaandere analyse kost in hun ogen enkel tijd en houdt bovendien het risico in dat elementen aan het licht komen die bijkomende restricties en vertraging voor het project zouden kunnen opleveren. In dit themanummer willen we aantonen dat het kijken naar die onderliggende, historische lagen net bijzonder waardevol kan zijn.

Hoe de wereld er vandaag uitziet kan begrepen worden vanuit de geschiedenis

Hoe de wereld er vandaag uitziet kan begrepen worden vanuit de geschiedenis. Fysieke aspecten vormen een eerste laag van de geschiedenis: natuurlijke lijnen in het landschap die al eeuwen bestaan, vormen de achtergrond en de ondergrond van ons dagelijks handelen. De meest pertinente illustratie daarvan is de ligging van de Lage Landen zelf: een ligging die mogelijkheden biedt voor de distributie-economieën die onze landen kenmerken en die oorzaak en gevolg is van onze ruimtelijke ordening. In het werk van Auke van der Woud staan natuurlijke en menselijke ingrepen in de geschiedenis van de ruimte centraal. Hij laat telkens weer zien hoe de Nederlanden evolueerden van leeg land naar een gevuld en geordend geheel. De themaredactie en de auteur, Susanne Komossa, waren het er roerend over eens dat een van zijn boeken het onderwerp van de Klassieker moest zijn.

De menselijke ingrepen in de ruimte vormen een tweede laag, die de randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van onze omgeving schetsen. Diverse artikelen in dit nummer van AGORA illustreren de impact van die ingrepen. Maarten Van Acker toont aan de hand van het verhaal van de Kempense kanalen hoe infrastructuur- en landschapslijnen uit de geschiedenis, de twintigste-eeuwse verstedelijking hebben gestimuleerd en ze tot op vandaag blijven sturen. De geschiedenis schept ook op architectonisch vlak uitdagingen en kansen voor nieuwe gebruiksvormen. Hergebruik van pakhuizen in Brussel – geschetst door Marianne De Fossé en Louis Vandenabeele – en beluiken, de negentiende-eeuwse arbeidershuisjes in Gent en Antwerpen – beschreven door Glenn Lyppens – tonen dat aan. Het verkennen van de invloed van menselijke ingrepen in de hedendaagse situatie vormt dan ook de aanleiding voor een themanummer over Ruimte en Geschiedenis. Het verleden is blijvend actueel voor hedendaagse ontwikkelingen en soms moet daarbij verder teruggeblikt worden dan enkele decennia.

Verschuivende betekenissen

Kennis van het verleden leert ons iets over het heden en kan verwachtingen voor de toekomst nuanceren. Ook daarvan vinden we in dit themanummer een aantal voorbeelden, zoals het onderzoek van Tineke Van de Walle over suburbanisering als historisch fenomeen. Suburbanisering wordt vaak in verband gebracht met concepten uit de vroeg-twintigste-eeuwse stedenbouw, de bevolkingsgroei en de mobiliteit die in die periode sterk toenam. Van de Walle toont dat het veelzijdige fenomeen minstens teruggaat tot de middeleeuwen, wat perspectieven schept voor de eenentwintigste eeuw, waarin suburbane gebieden weer volop in beeld komen om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen.

Ook het artikel over de Brusselse Leopoldswijk van Andreas Stynen toont hoe de betekenis van plaatsen in de loop van de geschiedenis

De Boerentoren in opbouw, Antwerpen ca.1930. Beeld: Stadsarchief Antwerpen.

verschuift. Een chique negentiende-eeuwse wijk voor de Brusselse bourgeoisie valt in de hoogdagen van het modernisme in ongenade en transformeert onder hevig bewonersprotest tot het hoofdkwartier van de Europese Unie. Ben de Pater beschrijft hoe de vestingstad Oostende en het vissersdorp Scheveningen uitgroeiden tot mondaine badplaatsen, Koninginnen van de Noordzee. Die status weten de steden echter niet te behouden; ze transformeren in de twintigste eeuw tot plekken voor massatoerisme gevuld met ontsierende nieuwbouw. Het hedendaagse werk in de urban studies over gentrification enerzijds en stedelijk verval anderzijds beschrijft gelijkaardige processen, maar de historische artikelen tonen dat daarmee niets nieuws onder de zon is. Ze scheppen een ruimere blik op de hedendaagse processen en de factoren die daarin een rol spelen. Ze bewijzen dat de geschiedenis van de ruimte een schat aan informatie bevat, die louterend werkt voor onze blik op hedendaagse ontwikkelingen.

Geschiedenis en identiteit

De antropoloog Benedict Anderson stelt dat nationale identiteit gebaseerd is op imagined communities, die tot stand worden gebracht door verhalen, onder andere over een gedeeld verleden. Erfgoed als materiele uiting van dat verleden is de voorbije decennia een steeds grotere rol gaan spelen voor identiteitsvorming; een functie die in de laatste decennia ook steeds meer gecommercialiseerd werd. De Nederlandse en Vlaamse forten waarover Koen Raats in zijn bijdrage schrijft, zijn daarvan het levende voorbeeld, hoewel hij aantoont dat de specifieke geschiedenis van meer dan een eeuw ruimtelijke ordening in Nederland en België sterk doorwerkt in de manier waarop dat erfgoed herontwikkeld wordt.

Het verleden is blijvend actueel voor hedendaagse ontwikkelingen

Op een heel andere wijze, maar even belangrijk voor de beleving van de stad, wijzen Bart Tritsmans en zijn collega's op de kracht van plekken in de stad die tijdelijk leeg zijn en gebruikt worden voor allerhande doeleinden. Onderzoek toonde aan dat deze ruimtes in de hedendaagse stad mogelijkheden bieden aan een groot aantal en een grote variëteit aan stedelingen om zich uit te drukken en om deel te nemen aan het stedelijke leven door middel van allerlei vormen van spontane, alternatieve (tijdelijke) activiteiten. De auteurs stellen een project voor dat zicht richt op het analyseren van de historische invulling van deze tijdelijke ruimtes, en deze kennis gebruikt voor het uitdenken van hun toekomstig statuut.

Jaar van de Ruimte

Geschiedenis van de ruimte is in Nederland dit jaar bijzonder actueel. In 2015 is de planningshorizon van de bijna beroemde Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) bereikt en dat wordt gevierd met het

Jaar van de Ruimte. Reden voor dit nummer van AGORA om de specifieke naoorlogse geschiedenis van de Nederlandse ruimtelijke ordening verder te belichten.

Rekening houden met het verleden is niet alleen het koesteren van mooie plaatjes...

Initiatiefnemer van het jaar, Hans Leeflang, trapt af met zijn column. Ook hij geeft aan dat echte interesse in de geschiedenis beperkt blijft, maar dat goed terugkijken ons juist in staat stelt om verder vooruit te kijken. Dat terugkijken wordt dit jaar gedaan in een publicatie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Projectleider Ries van der Wouden lichtte voor AGORA al een tipje van de sluier op aan de hand van het Amsterdamse Oostelijk Havengebied en de Resident in Den Haag. Beide binnenstedelijke projecten werden gerealiseerd op 'historische grond' met hergebruik van industrieel erfgoed, en opnieuw bebouwd met verwijzingen naar de geschiedenis.

Waar Van der Wouden binnenstedelijke locaties onder de loep neemt, kijkt de bijdrage van Hugo Priemus naar de ontwikkeling en invloed van ruimtelijke beleidsconcepten. Deze creëren een padafhankelijkheid waardoor beslissingen in het verleden een grote stempel drukken op hedendaagse ontwikkeling. Ruimtelijke concepten die hun sporen op Nederland hebben achtergelaten zijn met name het groeikernenbeleid uit de jaren zestig, en de Vinex dertig jaar later. Uiteindelijk ontstaat het beeld van de netwerkstad dat de komende decennia de ruimtelijke ontwikkeling verder zal bepalen.

De naoorlogse Nederlandse ruimtelijke ordening vermocht veel en in diverse publicaties wordt Nederland dan ook gevierd als een 'paradijs voor planners'. Tim Verlaan laat zien dat die geschiedschrijving van harmonieuze, grootschalige ruimtelijke ontwikkeling misschien niet helemaal klopt. Zeker op lokaal niveau, beargumenteert hij, was er sprake van ambivalentie en twijfel over de kant die de stadsvernieuwing op moest.

Ten slotte namen we een bijdrage op van Jaap Evert Abrahamse en Frank Strolenberg van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Hun artikel geeft gehoor aan de oproep van Hans Leeflang om goed terug te kijken om verder vooruit te kunnen kijken. Het DNA van Nederland, stellen zij, ligt besloten in de lange-termijnontwikkelingen van plaatsen. Zo tonen ze dat het dichte netwerk van vaarten en dijken, gevolg van de ontginning van het veenlandschap, de infrastructuur vormde die aan de basis stond van de Nederlandse gouden eeuw; een infrastructuurnetwerk dat het land tot op de dag van vandaag kenmerkt. In plaats van Nederland te zien als 'beleidsnotaland' met een sterke centrale overheid, kunnen we ons laten inspireren door het model van ruimtelijke ontwikkeling in de zeventiende eeuw, waarin kostenbewustzijn gecombineerd werd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

De geest van de plaats

Met een diversiteit aan invalshoeken, thema's en tijdsperiodes willen we in dit nummer van AGORA het belang aangeven van kennis over het verleden voor de ruimtelijke planning, de stedenbouw en de architectuur van de toekomst. Rekening houden met het verleden is niet terug te brengen tot het koesteren van mooie plaatjes en het conserveren van

... noch het conserveren van oude gebouwen

oude gebouwen. Geschiedenis is heel wat rijker dan dat, en als we er op een juiste manier naar kijken, kunnen we er heel wat uit leren. Geschiedenis vormt niet enkel de leidraad voor hoe we met historisch erfgoed moeten omgaan of hoe we 'de geest van een plaats' kunnen vatten. Ze levert ook inzichten op voor toekomstige uitdagingen waar de stadsontwikkeling een antwoord op dient te formuleren, zoals de suburbanisatie, de uitbouw van infrastructuur, en de economische en ecologische uitdagingen van de eenentwintigste eeuw. Verschillende artikelen in dit nummer tonen aan dat deze uitdagingen immers minder nieuw en toekomstig zijn dan ze lijken. Hoe er in het verleden mee is omgegaan, kan inspiratie bieden voor een hedendaagse oplossing. We hopen dan ook dat dit themanummer anderen aanzet om in de toekomst de geschiedenis beter te willen kennen.

Katrijn Apostel, Clemens de Olde en Bart Tritsmans zijn allen verbonden aan de Universiteit Antwerpen en aangesloten bij het Urban Studies Institute.

Katrijn Apostel (katrijn.apostel@uantwerpen.be) is architect en ruimtelijk planner. In haar doctoraatsonderzoek gaat ze na welke meerwaarde de kennis van gebruikers en bewoners over een buurt, zogenaamde 'lokale kennis', kan opleveren voor het ruimtelijk ontwerp van die buurt. Daarnaast werkt ze als ruimtelijk planner bij de stad Antwerpen.

Clemens de Olde (clemens.deolde@uantwerpen.be) is socioloog en promoveert op een vergelijkend onderzoek naar de transformatie van de Nederlandse en Vlaamse planculturen rond de millenniumwisseling. Hij doceert het seminarie stadsociologie voor bachelorstudenten, is lid van de onderzoeksgroep OASeS en is redacteur van AGORA.

Bart Tritsmans (bart.tritsmans@uantwerpen.be) is historicus en is sinds 2008 als onderzoeker verbonden aan het Centrum voor Stadsgeschiedenis. In 2014 behaalde hij zijn doctoraat in de geschiedenis en de ingenieurswetenschappen met een proefschrift over stedelijke groenruimtes in de negentiende en twintigste eeuw. Momenteel voert hij onderzoek naar de geschiedenis van braakliggende gronden in twintigste-eeuwse steden.

De vele levens van infrastructuur

CASUS Maarten Van Acker

Het natuurlijke, bijna maagdelijke landschap van de Kempen zou in de twintigste eeuw in een mum van tijd transformeren tot een van de meest geïndustrialiseerde regio's van België. Aan de hand van het verhaal van de Kempense kanalen zal dit artikel aantonen hoe historische infrastructuur- en landschapslijnen ook de twintigste-eeuwse verstedelijking blijven structureren.

Het verstedelijkingspatroon van de Kempen wordt vaak aangehaald als exemplarisch voor de wanordelijke verstedelijking, geassocieerd met de zogenaamde diffuse 'rasterstad'. Nochtans toont onderzoek aan dat deze schijnbare isotrope conditie sinds de oprichting van de Belgische staat gedeeltelijk gestuurd werd door infrastructuur. Die infrastructuur-projecten zijn vandaag nog nationale monumenten, met ronkende namen die de toenmalige internationale ambities onthullen, of ten minste een nationale bravoure: de Yzeren Rijn, het Albertkanaal en de Koning Boudewijnsnelweg.

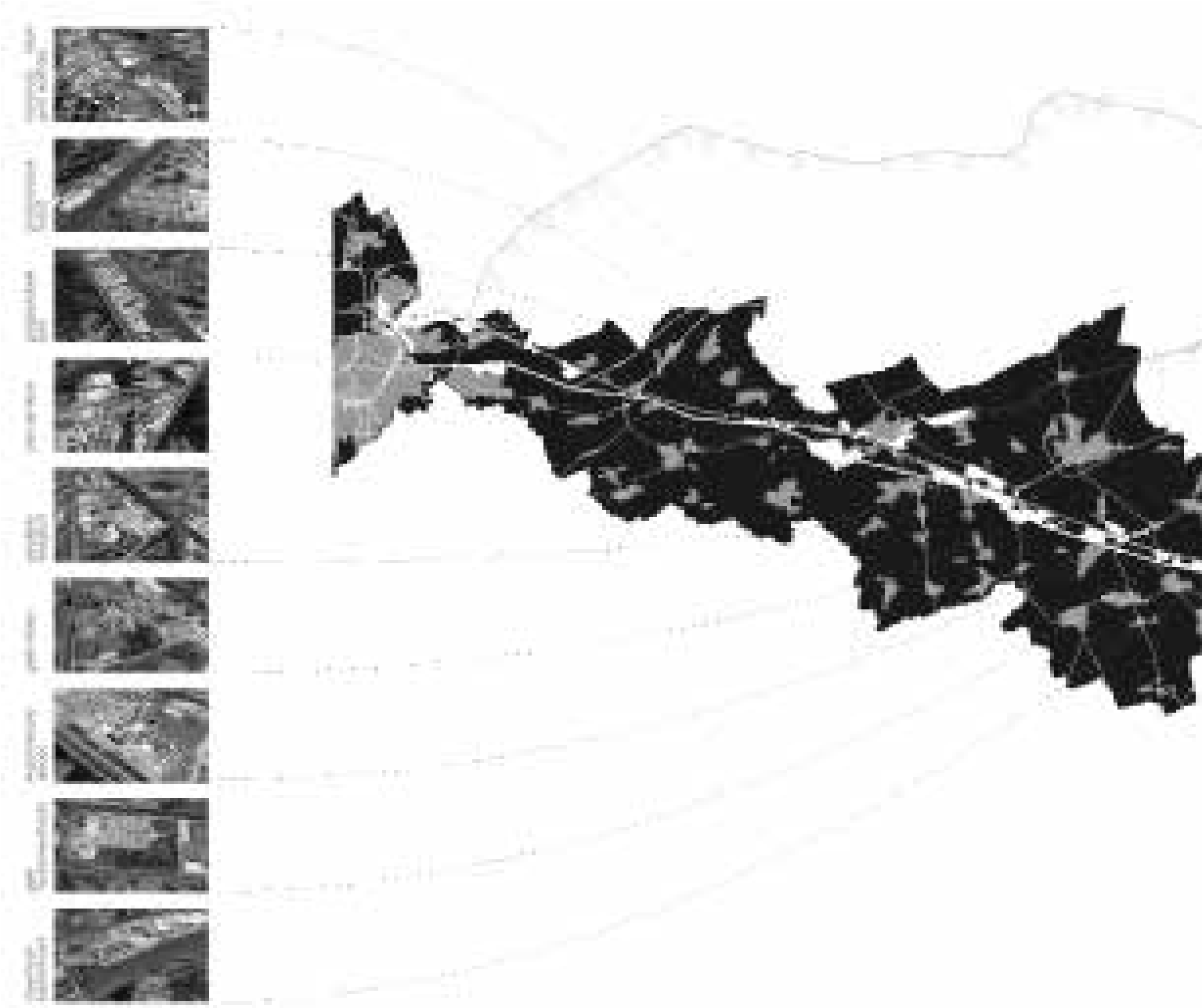
Kolonisering van de Kempen

In de vroege negentiende eeuw werden grote delen in het noorden van België beschreven als 'woeste gronden'. Deze werden net zo steriel geacht als de zanderige vlaktes aan de kust. Door de schrale conditie van de bodem, was de schaarse Kempense bevolking verspreid over een paar kleinere dorpen en gehuchten. Nochtans kwam de Kempense regio in de late jaren 1830 op de agenda als een strategisch alternatief. Vlaanderen had op dat moment af te rekenen met een aanhoudende exponentiële bevolkingstoename, maar ook met een hardnekkige landbouwcrisis. De belangrijkste reden waarom de Kempen nog niet waren ontgonnen, was omdat de vorige pogingen de nodige infrastructuur misten. Dat was althans de belangrijkste conclusie van ingenieur Ulrich Nicolas Kümmer, die door de Belgische Staat verantwoordelijk werd gesteld voor een grootscheeps ontginningsproject. Om de valorisatie van de uitgestrekte heidevlaktes en gemene gronden in gang te zetten, had Kümmer een specifiek kanalennetwerk in gedachten. Volgens zijn concept moest het kanaal niet enkel beschouwd worden als louter een transportroute die mensen of goederen geleidt tussen steden of havens. Hij herdacht het kanaal als een soort grootschalig en uitgestrekt waterbassin, dat kalkrijk en vruchtbaar water van de Maas over de heidegronden van de Kempen kon laten vloeien. Dat water moest de woeste gronden transformeren tot landbouwgrond. Kümmer tekende meer dan 25.000 hectare aan irrigatievelden uit langs het nieuwe kanalennetwerk. Arme boeren uit 'de Vlaanders' zouden volgens zijn plan geherhuisvest worden in landbouwkolonies langs het kanaal en zouden door hard werk de gronden ontginnen.

> De Kempense 'woeste gronden' werden net zo steriel geacht als de zanderige vlaktes aan de kust

Yzeren gelijkrichters voor verstedelijking

Het Kempens kanalennetwerk zou in de tweede helft van de negentiende eeuw uitgerold worden over de noordelijke heidegronden. Een kanaal van Antwerpen tot de Maasvallei, liep over Turnhout tot Dessel, en tussen de gekanaliseerde Nete in Herentals en Bocholt waar het aansloot op de Zuid-Willemsvaart, en kende ten slotte nog een aftakking te Lommel naar Beverlo. Het grootscheepse ontginningsproject zou echter maar weinig succes kennen. Slechts één staatskolonie te Lommel werd opgericht en ook die was maar een kort leven beschoren. Nochtans zou de aanleg van de Kempense kanalen, de verstedelijking van de Kempen voorgoed tekenen. Niet alleen zouden de kanalen de Kempen ontsluiten, bij het graven ervan werd ook de rijkdom van de dieperliggende ondergrond zichtbaar: wit zand en klei. Bovendien zou de koppeling tussen de



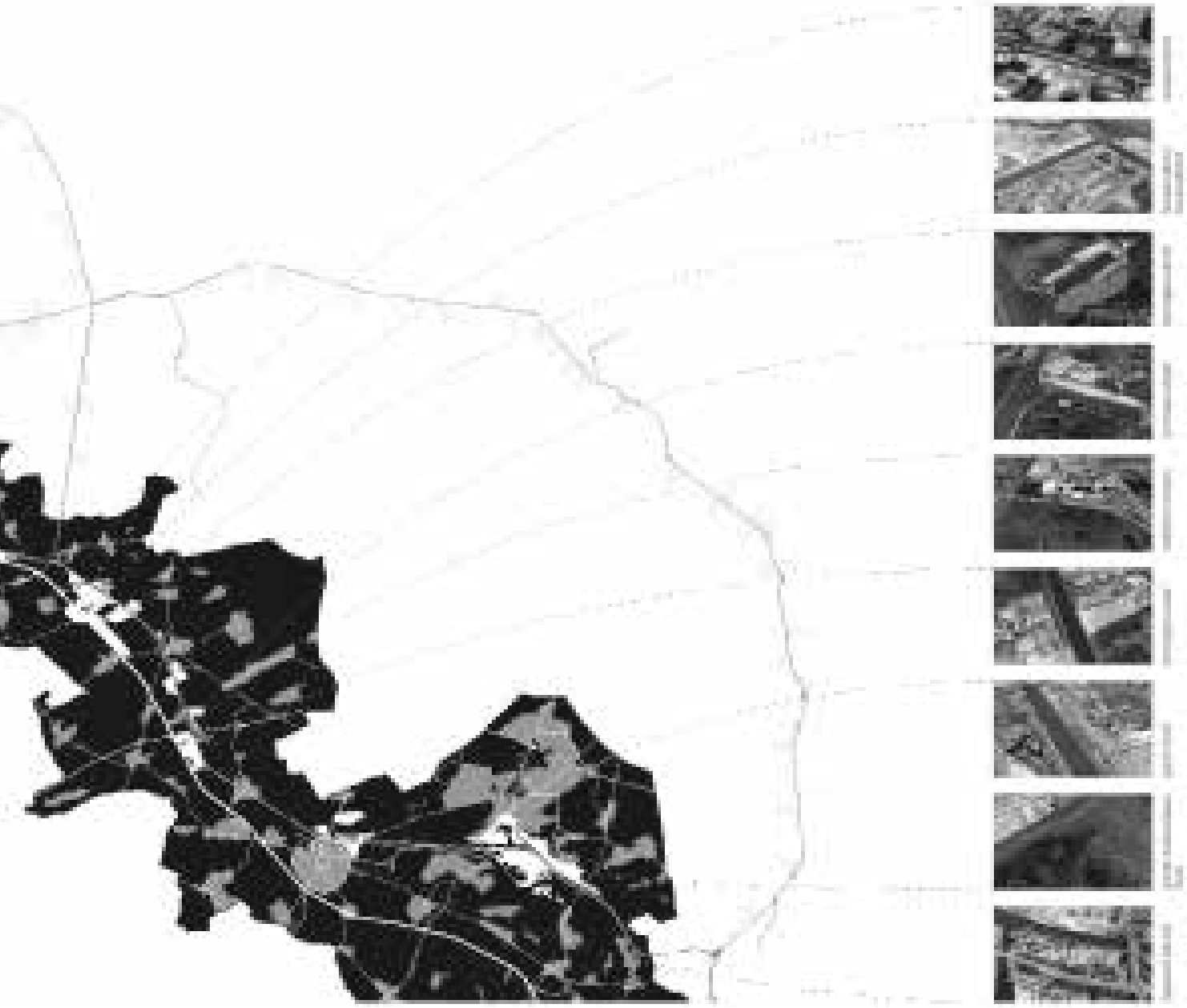
De snelweg en primaire wegen als ruggengraat van de twintigste eeuwse industrialisatiegolf (wit). Aangrenzende verstedelijking wordt aangeboord als arbeidsre gemoderniseerd en uitgerust met industriële havens en handelsdokken (driehoeken). Figuur: Maarten van Acker

Kempense kanalen en een nieuwe transporttechnologie – de spoorwegen – de industrialisatie en de verstedelijking van de Kempen op minder dan twintig jaar tijd in een hogere versnelling schakelen.

De discussie over het traject van de toekomstige spoorweg, de Yzeren Rijn genoemd, zou bijna veertig jaar duren. De spoorweg moest primair als sluitstuk dienen in het goederenvervoer tussen de florerende industrie in het Duitse Ruhrgebied en de haven van Antwerpen. Het definitieve traject kwam eind negentiende eeuw, parallel aan het centrale Kempens kanaal te liggen tussen Herentals en Neerpelt. Tussen deze twee infrastructuurlijnen werd een stuk heidegrond ingesloten dat gemakkelijk ontwikkeld kon worden als industrie. In synergie met de Yzeren Rijn zouden de kanalen condities creëren ten gunste van ongeziene grootschalige industrie, die geleidelijk aan de Kempen zouden veroveren. Eind negentiende en begin twintigste eeuw vestigden chemische en metallurgische fabrieken en glasbedrijven hier grootschalige zandontginningen. Tot op vandaag zijn de vele zandontginningsputten, die deze industrie achterliet als een reeks van grote en kleine meren, tekenend voor dit deel van het Kempense landschap.

Verstrengeld met elkaar, leverden de kanalen en de buurt-spoorwegen een katalysator voor de klei-industrie

Ook de noordelijke tak van de Kempense kanalen, in de omgeving van Turnhout, zou een tweede leven krijgen na het mislukte ontginningsproject. De vervlechting van de kanaaltak Schoten-Turnhout-Dessel met de



eserve (grijs). Elke gemeente krijgt een op- en afrittencomplex (zwart). Het volledige Kempens kanalennetwerk wordt opnieuw

buurtspoorwegen zou de lokale Kempense steenbakkerij-industrie doen boomen tot nationaal niveau. De buurtspoorwegen werden bedacht als lichtere en goedkopere vorm van spoortransport, waardoor afgelegen dorpen en landbouwontwikkelingen en fabrieken toch konden verbonden worden met het treinspoornet, en dus ook met de grotere steden, hun markten en de havens. Verstrengeld met elkaar, leverden de kanalen en de buurtspoorwegen een katalysator voor de endogene klei-industrie: een nieuwe en beslissende stap in de industrialisatie en verstedelijking van de Kempen. Een batterij aan kleinschalige baksteenfabriekjes, droogovens en cementfabrieken verdrongen elkaar voor een plaats aan de trein en de boot.

De ontwikkeling van het zwarte Eldorado

Al vanaf 1901, bij de ontdekking van de Kempense steenkoollagen, werd het snel duidelijk dat de ontginning van dit zwarte goud de Kempen voorgoed zou transformeren van 'een woestijn van zand en heide' naar een 'nieuwe industriële provincie'. Om de steenkool efficiënt te ontginnen en tegemoet te komen aan de eisen van de industrie, had de Kempense regio opnieuw nood aan adequate infrastructuur. De spil van het nieuwe infrastructuurprogramma moest het Albertkanaal worden. Het bestaande Kempens kanalennetwerk werd in 1930 uitgebreid, verdiept en verbreed tot het Albertkanaal. Het kanaal zou de kolenmijnen ontsluiten en verbinden met de Antwerpse haven en de Luikse industrie. Naast de mijnzetels en terrils, ontwikkelden zich ook volwaardige mijndorpen om de broodnodige arbeiders aan te trekken en te huisvesten, midden in het desolate heidegebied van Genk, Beeringen, Heusden-Zolder, Houthalen en Eisden. Naast arbeiderswoningen waren de meeste Kempense tuinwijken ook voorzien van scholen en kerken, ziekenhuizen en woningen voor leraren en priesters en in sommige gevallen zelfs van een feestzaal, een casino, een park, en voetbal- en tennisvelden.

Nationaal testgebied

De graafwerken van het Albertkanaal in de vroege jaren 1930 lokten ook de discussie uit om een nieuwe, nationale weg aan te leggen dwars door de Kempen, tussen het industriële centrum van Luik en de Antwerpse haven. Deze route zou ook het zware wegtransport tussen de haven en het Ruhrgebied faciliteren. Het debat viel samen met de intrede van een nieuwe infrastructuurtechnologie: de snelweg. De Koning Boudewijnsnelweg (vandaag E313) werd bewust parallel aan het Albertkanaal getraceerd. Na de Tweede Wereldoorlog kenden de oevers van het Albertkanaal immers nog maar weinig industriële vestigingen. Afgebakend tussen de snelweg en het kanaal ontstond een strip grond die kon ingezet worden voor de verdere industrialisatie van de Kempense regio. Gelijktijdig met de aanleg van de Koning Boudewijnsnelweg in de jaren 1950, werd het volledige Kempense netwerk opnieuw grondig aangepast: de kanalen werden verbreed, gemoderniseerd en uitgerust met verschillende types industriële havens en publieke handelsdokken. Tot op vandaag blijft het zogenaamde 'Economisch Netwerk Albertkanaal' een van de belangrijkste nationale assen voor nieuwe industriële en logistieke ontwikkelingen.

Vandaag staat de Kempense regio opnieuw voor grote economische en sociale uitdagingen

De industrie die zich vestigde langs de armatuur van het Albertkanaal en de snelweg tijdens de jaren 1960, ontbeerde een complementaire huisvesting. Als gevolg van de nationale huisvestingspolitiek na de Tweede Wereldoorlog ontstond een wijdverspreide, fijnmazige vorm van huisvesting. Eengezinswoningen met lage dichtheid – denk type huisje-tuintje-boompje – zouden grotendeels de suburbanisatie in de tweede helft van de twintigste eeuw vormgeven. Met de Koning Boudewijnsnelweg werd het mogelijk om beroep te doen op het arbeidsreservoir in de bestaande kleine dorpen en steden, in plaats van alleen huisvesting naast de fabriek aan te bieden. Het grootste deel van het verkeer op de snelweg vandaag is dan ook geen vrachtverkeer, maar lokaal forensenverkeer. Het resultaat van dit alles is een verstedelijking die niet past binnen een klassiek concentrisch morfologisch schema, maar het kan evenmin gelabeld worden als een structuurloze homogene sprawl.

Wanneer de mijnen van Zwartberg sluiten halverwege de jaren 1960, wordt opnieuw de snelweginfrastructuur ingezet als strategisch instrument binnen een nationaal reconversieplan voor de Kempense mijnindustrie. De huidige E314 werd gezien als een nieuwe as van economische expansie, die de vooroorlogse industrie moest vervangen door een modern hertewerkstellingsprogramma. Het traject van de snelweg flankeert de mijnconcessies in Heusden-Zolder, Houthalen en Genk. Gelijktijdig werd het Albertkanaal opnieuw gemoderniseerd. Als een gevolg hiervan ontstonden de industriële zones van Opglabbeek en Genk, die de Ford-fabrieken zouden huisvesten.

Wederopstanding

We zien op de hedendaagse luchtfoto hoe het Kempens kanalennetwerk zou uitgroeien tot een van de meest structurerende lijnen van het landschap. Vele decennia na hun oorspronkelijke aanleg, zouden de kanalen in de opeenvolgende verstedelijkings- en industrialisatiegolven systematisch worden geherinterpreteerd als een armatuur van nieuwe ontwikkelingen. De kanalen zelf zouden daartoe telkens verbreed, gesplitst of verlengd worden. Het kanalennetwerk genoot daardoor verschillende 'wederopstandingen' dankzij de synergie met andere transportnetwerken, die vaak pas vele jaren later geïmplementeerd werden.

Vandaag staat de Kempense regio opnieuw voor grote economische en sociale uitdagingen, zeker na de sluiting van de Fordfabrieken. Het gevaar bestaat te vervallen in verspreide en sectorale remedies. De geschiedenis van de Kempen nodigt ons uit om op geïntegreerde wijze na te denken over economische ontwikkeling, huisvesting en infrastructuur. Deze case stimuleert ons om, complementair aan nieuwe initiatieven, de bestaande infrastructuur en de historische landschappelijke lijnen te herdenken. De Kempen van vandaag hebben geen nood aan een nieuw, megalomaan ontginningsproject, noch een zoveelste infrastructuurlaag die morgen autonoom over het hele territorium moet worden uitgerold. De toekomst begint wellicht met het herbedenken van een infrastructuur die er al ligt, en een verbeelding die zich verankert in de lokale, latente mogelijkheden.

Maarten Van Acker (maarten.vanacker@uantwerpen.be) is architect en stedenbouwkundige en werkt aan de Faculteit Ontwerpwetenschappen van de Universiteit Antwerpen. Zijn onderzoek focust op stedenbouw, stadsontwerp en infrastructuur. Dit artikel werd gebaseerd op zijn doctoraatsonderzoek en de gelijknamige publicatie 'From Flux to Frame'.

Literatuurselectie

Acker, M. van (2014) From Flux to Frame. Designing Infrastructure and Shaping Urbanization in Belgium. Leuven: Leuven University Press

Meulder, B. de (1991). Waterschei-lez-Genck. In: Loeckx, A., Heynen, H., Stynen, H. en De Meulder, B. (1991) Geschiedenis op zoek naar waardig vervolg: studie van de mijnnederzettingen in Waterschei, Winterslag en Eisden. Brussel: Koning Boudewijnstichting

Ryckewaert, M. (2011) Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State. Infrastructure, Planning and Architecture 1945–1973. Rotterdam: 010 Publishers

Smets, M. (1990) Een tijd van vanzelfsprekendheid (1960-1973). In: 1951-1991, Brussel : Paleis voor Schone Kunsten

Theunis, K. (2008). De zoektocht naar een Belgisch woonproject, 1965-1975. Toenaderingen tussen ontwerpers en overheid in de praktijk van het private wonen. Leuven: Leuven University Press

Klassiekers

Het belang van de voorstelling

Susanne Komossa

In de rubriek Klassiekers gaat AGORA in op boeken die niet vers van de pers komen, maar nog steeds uiterst relevant zijn. Deze keer: 'Een nieuwe wereld; het ontstaan van het moderne Nederland' van Auke van der Woud.

'Een nieuwe wereld; het ontstaan van het moderne Nederland' vertelt een geschiedenis die zichtbaar is in de ruimte om ons heen Toch is het niet vanzelfsprekend om die geschiedenis te kennen. Het is verbazend hoe weinig we ons bewust zijn van de negentiende-eeuwse technologische veranderingen die de voorwaarden voor onze hedendaagse 'wereld' vormen. Voor mij als architect-ingenieur was het lezen van het boek een eyeopener die me anders doet kijken naar de relatie tussen de tijd en de spoorwegen, het meten van het Normaal Amsterdam Peil (NAP) en het bestaan van een wereld vóór de aanleg van landwegen.

De aanleg en ingebruikname van de Nederlandse Spoorwegen, als een van de grootste technische verworvenheden van de negentiende eeuw, vereiste de normalisatie van de tijd. Zonder een uniforme tijdsindeling waardoor het overal in Nederland even laat was, heeft een spoorboek weinig zin. Hetzelfde gold voor het waterpeil. Een nationaal waterbeheer vroeg om een samenhangend meetsysteem om eb en vloed in kaart te brengen. We kunnen ons bijna niet voorstellen dat de Nederlandse infrastructuur vóór de negentiende eeuw bijna volledig uit waterwegen bestond. Voor het systeem van landwegen waren verfijnde technieken van landmeten nodig om de nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld bruggen en sluizen, te kunnen realiseren.

Van der Woud deelt zijn geschiedenis op in drie grote thema's: (I) Macht over tijd en ruimte, (II) Normaal denken en (III) Netwerken. De thema's behandelen het spoorwegnetwerk, de kanalisering van rivieren voor de stoomvaart, de elektriciteit-, telegrafie- en kennisnetwerken, de weg- en dijkbouw en de normalisatie van meeteenheden. Zoals gezegd vormen de verkavelingen, infrastructuren en normeringen dé voorwaarden waardoor onze huidige maatschappij in ruimtelijke, sociaaleconomische maar ook technische zin kan bestaan. Ze zijn echter zo vanzelfsprekend dat we bijna vergeten dat zij ooit gedacht, bedacht, gepland, uitgevoerd en in gebruik genomen zijn.

In de context van verandering en maakbaarheid benadrukt Van der Woud hoe belangrijk de voorstelling is, die aan een technische vinding voorafgaat. Van der Woud verwijst naar Schopenhauers 'Die Welt als Wille und Vorstellung' (1859) wanneer hij stelt dat Nederland zonder voorstelling niet zou bestaan. Als we de redenering van der Woud volgen, dan moeten ook hedendaagse veranderingen, zoals de stijging van de zeewaterspiegel eerst gedacht worden voordat er ruimtelijke, technische, sociale en economische maatregelen kunnen genomen worden om 'verdrinken van Nederland' te voorkomen.

Van der Woud lezen is verleidelijk. Hij beschrijft en ontsluit een verleden waaraan we ons graag spiegelen en dat we koesteren als het fundament van de contemporaine landinrichting en het publiek domein. We kunnen ons voorstellen dat de toekomst zich zal ontwikkelen volgens het mechanisme dat Van der Woud beschrijft: het maken van een voorstelling, die resulteert in het realiseren van technische uitvindingen en (ruimtelijke) planning. Maar ik vrees dat de werkelijkheid weerbarstiger is. Als we Saskia Sassen en haar recent verschenen boek 'Expulsions; Brutality and Complexity in the Global Economy' mogen geloven, zijn er op dit moment veel grotere, globale krachten en mechanismen aan de gang, die we ons niet kunnen voorstellen en waarvan we niet meer weten hoe we ze 'doelmatig' kunnen beheersen. Bovendien zijn maatschappij en land niet meer zo maakbaar als we in de vorige eeuw dachten en is historische continuïteit daardoor niet gegarandeerd.

Zonder voorstelling zou Nederland niet bestaan

Sociaal-ruimtelijke en economische ontwikkelingen kunnen vandaag de dag overal ter wereld tegelijkertijd optreden waardoor de betekenis van plaats, tijd en schaal en hun onderlinge relatie wijzigen. Het boek van Van der Woud helpt ons te begrijpen dat we wederom een eigentijdse wijze van voorstellen, plannen en handelen moeten ontwikkelen om ons bestaansrecht in de moderne wereld van de eenentwintigste eeuw te verwerven.

Susanne Komossa (s.komossa@tudelft.nl) is werkzaam als universitair hoofddocent bij de leerstoel Publieke Gebouwen – Architectonische Compositie van de Afdeling Architectuur, Faculteit Bouwkunde in Delft. Ze doceert architectonisch ontwerpen en architectuurtheorie. Haar onderzoeksveld is de architectuur van de hedendaagse compacte stad in relatie tot het publieke domein.

Literatuurselectie

Woud, A. van der (2006) Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker

Sassen, S. (2014) Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy. Harvard: Belknap Press

Historische pakhuizen in Brussel

CASUS Marianne De Fossé & Louis Vandenabeele

Dankzij hun robuuste, eenvoudige en functionele architectuur zijn historische pakhuizen stille getuigen van een vervlogen intense economische activiteit. Historische havensteden zoals Antwerpen, Gent en Brussel, tellen nog steeds veel pakhuizen, voornamelijk uit de negentiende eeuw. Vandaag wordt dit industrieel en commercieel erfgoed echter bedreigd en moet er worden nagedacht over hoe dit erfgoed een toekomst kan krijgen in onze snel transformerende steden.

Pakhuizen als industrieel erfgoed

De architectuurcriticus Russel Sturgis definieerde pakhuizen in 1904 als gebouwen "where the goods are piled up, where the unloading and loading, the receiving and the shipping of such goods goes on continually, where the floors are to a great extent left open in great 'lofts' and where in consequence the general character of the structure within and without is the reverse of elegant". Hij gaf al aan dat de constructie van deze gebouwen een weerspiegeling is van pure functionele overwegingen zoals toegang, tillen en opslag van goederen. Dit zijn zonder twijfel kenmerken die we ook in België terugvinden, maar de vraag is echter of er ook lokale, regionale en (inter)nationale verschillen zijn, zowel op het vlak van architecturale vormgeving, materiële uitwerking, gebruik, als van de inplanting in de stad. Inzicht in deze materie geeft ons niet alleen een betere kijk op ons industrieel erfgoed en verleden, maar geeft ook een wetenschappelijke/historische basis voor het hergebruik van deze gebouwen.

Reconversie van pakhuizen in een breder kader

Omwille van logistieke en economische redenen verschoven veel industriële en commerciële activiteiten in de twintigste eeuw van de stedelijke centra naar minder bevolkte gebieden langs goed bereikbare assen. Veel stedelijke pakhuizen verloren hierdoor hun functie waardoor hun voortbestaan in het gedrang kwam. Ze kwamen leeg te staan, werden gesloopt of kregen een andere bestemming; een fenomeen dat tot vandaag voortduurt. Pakhuizen bezetten immers aantrekkelijke vierkante meters grond in het centrum van de stad die zeer begeerd zijn voor bouwpromotoren om nieuwe projecten te zetten. Mocht men toch kiezen voor het hergebruiken van een pakhuis, dan zijn de eigenaars en ontwerpers vaak niet op de hoogte van de historische waarde van het gebouw en voeren ze reconversies uit die de gebouwen onherkenbaar veranderen. Er zijn vooralsnog geen bouwrichtlijnen voor historische pakhuizen in België.

Pakhuizen zijn een link met het economische verleden van de stad

Toch vormen deze gebouwen een potentieel voor duurzame en economische reconversieprojecten die kunnen voorzien in het behoud van de sociale, historische en industriële identiteit van de stad. De reconversie van de Speicherstadt in Hamburg of het onlangs tot kunstschool omgevormde Granary warehouse in London zijn enkele internationale voorbeelden die getuigen van respectvolle herbestemmingen. Het is essentieel om reconversiestrategieën voor te stellen om de bestaande pakhuizen naar waarde te schatten.

De onderzoeksgroep ReUse, binnen het departement Ingenieurswetenschappen: Architectuur aan de Vrije Universiteit Brussel, onderzoekt al enkele jaren dit bedreigde erfgoed in Brussel vanuit verschillende invalshoeken zoals geschiedenis, bouwactoren, bouwtechnieken en -materialen.

Brussels pakhuis met houten draagstructuur van 1829. Foto: Louis Vandenabeele

Pakhuizen in Brussel

De vragen die bij het bestuderen van pakhuizen opduiken zijn veelzijdig. Hoe zijn deze gebouwen ingebed in het stadsweefsel? Hoe zijn ze gebouwd en met welke materialen? Hoe evolueerden de veiligheids-voorschriften en brandveiligheid en welke impact had dit op het gebouw? Hoe werden ze gebruikt? Het antwoord op deze vragen is onmisbaar om inzicht te krijgen in deze opmerkelijke gebouwen en ze op een kwalitatieve manier weer op te nemen in de stad. Nu is er te weinig geweten over hun historisch en sociale waarde om ze te beschermen en op grote schaal te hergebruiken. Het gebrek aan kennis van de karakteristieken en visuele kenmerken van pakhuizen zorgt ervoor dat reconversies vaak niet met het nodige respect hiervoor worden uitgevoerd.

Uit in situ onderzoek in Brussel blijkt dat er in het verleden losser werd omgesprongen met reconversies van de pakhuizen en dat vele met moeite ons nog doen herinneren aan de belangrijke economische activiteiten in het centrum. De laatste jaren echter besteedt men meer aandacht aan de reconversies en worden bijvoorbeeld hier en daar de structuren in ijzer en hout eerder onbedekt gelaten. Er is een duidelijke onderstroom in de bevolking die de charme van de oude gebouwen opmerkt en er uit put. Het gaat in dit geval bijvoorbeeld over reconversies van pakhuizen naar architectenbureaus of culturele centra.

Open vloeren, weinig ramen, robuuste structuur, bescheiden trappen, hefwerktuigen...

Er werd in de zomer van 2012 een kleinschalig project gestart waarbij Sara Wermiel (Boston University) Brusselse pakhuizen in een internationale context plaatste. Dit gebeurde in samenwerking met Inge Bertels en Ine Wouters (VUB). Wermiel deed daarbij een breedte-onderzoek naar de ligging van Brusselse pakhuizen in het stadsweefsel en naar hun

kenmerken.

Het eerste wat Wermiel opviel was dat ze geen echte pakhuizenwijk vond, wat Brussel anders maakt dan andere steden die ze al had onderzocht: "Meestal vind je pakhuizen gegroepeerd, zoals in Boston, in het Fort Point Channel District, of in de oude haven van Hamburg, wat altijd een bijzondere sensatie is. Muren van vijftig pakhuizen lang zoals in Amsterdam zijn er in Brussel waarschijnlijk nooit geweest. Bovendien verschillen de pakhuizen in Brussel visueel meer van elkaar dan in bijvoorbeeld Amsterdam - maar dat geldt ook voor andere architectuur - en staan ze ook dikwijls midden in een huizenblok". Dat maakt het behoud van pakhuizen in Brussel minder voor de hand liggend omdat eigenaars, gebruikers en bestuurders zich minder bewust zijn van de geschiedenis en de waarde van 'dat ene gebouw in hun straat'.

De kenmerken van Brusselse pakhuizen werden gedefinieerd: wat maakt een pakhuis tot een pakhuis? Wermiel merkte op dat deze gebouwen weinig en kleine ramen hebben. De vloer is vaak verhoogd ten opzichte van het straatniveau om gemakkelijk te kunnen lossen, bijvoorbeeld van een paardenkar. Soms is er nog een hijskraan te zien. Binnen is er veel open ruimte, zonder tussenschotten. Ook een bescheiden trap is een belangrijke aanwijzing; in tegenstelling tot fabrieksgebouwen moesten in pakhuizen hoogstens een paar knechten of havenarbeiders aanwezig zijn.

In 2014 werd het pakhuizenonderzoek verder uitgebreid. Er werden twee selecties gemaakt: één op basis van een welbepaald bouwmateriaal, hout, en één op basis van een veel voorkomende typologie, bierpakhuizen. Sara Wermiel merkte tijdens haar onderzoek al op dat Brussel zich op bouwtechnisch gebied onderscheidt: "De eerste pakhuizen hadden houten draagconstructies, vanaf de negentiende eeuw waren er ook gietijzeren en combinaties van beide en vanaf de twintigste eeuw kwam er gewapend beton bij, zoals in het Koninklijk Stapelhuis van Thurn & Taxis. Opvallend is dat in Brussel vanaf 1840 resoluut voor draagconstructies uit ijzer werd gekozen gecombineerd met vloeren in bakstenen troggewelven, wat nochtans de duurste optie was. Of was ijzer in Brussel juist betaalbaar door de vlotte verbinding met Charleroi, het hart van de 19e eeuwse ijzerproductie? Zelfs in Engeland vind je niet zoveel van die zogenaamde 'fireproof' constructies."

Onderzoek naar pakhuizen vergroot hun kansen op behoud en hergebruik

Het screenen van de bestaande inventarissen van industrieel erfgoed en cultuurbezit, aangevuld met veldonderzoek, leverde 12 pakhuizen met houten draagstructuur, gebouwd tussen 1725 en 1880. De studie, waarin de pakhuizen zorgvuldig werden opgetekend en geanalyseerd, geeft inzicht in de historische context van houthandel, -transport en houtbewerking, in de constructieve karakteristieken van de opbouw van vloeren en dakspanten en in de hefmechanismen. De analyse wierp ook nieuw licht op de invoering van nieuwe technieken voor het bouwen van pakhuizen in Brussel. Na catastrofale branden en het daaruit volgende internationale bewustzijn dat gietijzer, ijzer en staal niet bestand zijn tegen hoge temperaturen, vond hout als bouwmateriaal terug ingang voor het bouwen van structuren met verhoogde brandweerstand. In andere steden en landen werden opnieuw houten pakhuizen gebouwd die in hun brandveiligheid voorzagen door de dunne houten

Hooikaai in Brussel voor en na het dempen van het dok. Bron: eBru 2004-2014; Foto: Louis Vandenabeele

plankenvloer te vervangen door dikke planken, gedragen door massieve balken en kolommen. Deze constructietechniek werd in het buitenland 'heavy timber framing' en 'slow burning construction' genoemd, en toegepast vanaf het einde van de negentiende eeuw in zowel Engelse, Amerikaanse als Duitse pakhuizen. Deze nieuwe houten constructietechnieken vinden geen ingang in Brussel. Hout wordt tegen het einde van de negentiende eeuw in Brussel geleidelijk aan vervangen door het nieuwe materiaal gewapend beton, of door gietijzer, smeedijzer en staal, waarvan de brandweerstand werd verhoogd door ze te omhullen of te beschermen met een pleisterlaag.

Het tweede diepteonderzoek spitste zich toe op bierpakhuizen waarbij speciale aandacht werd besteed aan de historische context, karakteristieken en huidige toestand van de gebouwen en renovatiestrategieën. De keuze voor bierpakhuizen vloeit voort uit het rijke verleden van Brussel als ideale thuishaven voor de bierindustrie. De vele waterwegen werden voor transport gebruikt en het Zennewater in het brouwproces. Er werden zestig nog bestaande bieropslagplaatsen getraceerd en geanalyseerd, allen gebouwd tussen 1847 en 1958. De bierindustrie bereikte een piek in het begin van de twintigste eeuw, waarna ze verwikkeld raakte in overname- en concentratieprocessen en uiteindelijk verdween uit Brussel, wat de leegstand van ettelijke pakhuizen veroorzaakte. Vandaag zijn veel bierpakhuizen verwaarloosd of onherkenbaar en onherroepelijk veranderd. Enkelen getuigen echter van inspirerende renovatieprojecten die als voorbeeld kunnen dienen voor latere projecten.

Brussel, Gent en Antwerpen

Deze onderzoeken tonen aan dat pakhuizen over unieke en innovatieve structurele en architecturale kwaliteiten beschikken. Ze leverden reeds enkele antwoorden, maar er kwamen ook vragen bij: vonden deze evoluties ook plaats in andere belangrijke (haven)steden als Gent en Antwerpen? Welke karakteristieken zijn aan de stad gebonden en welke zijn regionaal? Evolueerden de constructietechnieken en -materialen even snel in de verschillende steden?

In het onderzoek 'Preserving historical urban warehouses by understanding their architecture and technology' dat de komende vier jaar loopt aan de VUB en de UGent, zal de vergelijking tussen deze drie steden worden gemaakt met het oog op bewaring van deze pakhuizen. Brussel, Gent en Antwerpen kennen een verschillende historische evolutie, stadsweefsel en architecturale context. Onderzoek zal verschillen en gelijkenissen tussen de pakhuizen van deze steden bloot leggen. Door inzicht te krijgen in de geschiedenis van pakhuizen, hun werking, structuur en architectuur en hun inbedding in het stadsweefsel, kan men hun kansen op behoud en hergebruik verbeteren. Er zal een handleiding uitgewerkt worden voor deze specifieke typologie die derden zullen kunnen gebruiken om pakhuizen te evalueren en te herbestemmen.

Marianne De Fossé (marianne.de.fosse@vub.ac.be) en Louis Vandenabeele (louis.vandenabeele@vub.ac.be) zijn doctoraat-studenten aan de Vrije Universiteit Brussel in de vakgroep Architectural Engineering (ae-lab). Ze doen onderzoek naar pakhuizen en houtstructuren uit de negentiende en twintigste eeuw. Het onderzoek 'Preserving historical urban warehouses by understanding their architecture and technology' zal worden uitgevoerd door Marianne De Fossé en gefinancieerd door een FWO onderzoeksproject onder het promotorschap van Inge Bertels, Ine Wouters en Linda Van Santvoort (UGent).

Literatuurselectie

Bertels I., Wermiel, S. en Wouters, I. (2013) Brusselse pakhuizen. Een beladen toekomst? Erfgoed Brussel 8, 4–19

De Fossé, M. (2014) Beer warehouses in Brussels. Historical value and reuse possibilities. Masterthesis Architectural Engineering , Vrije Universiteit Brussel.

Bonke, H. (2011) 500 Amsterdamse pakhuizen 16de tot 20ste eeuw. Zutphen: Walburg Pers

Lacour, M. (1987) Morphologie urbaine à Bruxelles. Brussel.

Les Archives d'Architecture Moderne (AAM) (1980). L'Inventaire visuel de l'architecture industrielle de l'agglomération de Bruxelles. Brussels: AAM. Vol. 1-18

Linters, A. (1987) De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed, industriële archeologie in Vlaanderen. Leuven: Kritak

Monuments and Sites (1993) Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Deel Brussel. Luik: P. Mardaga

Nijhof, P. en Schulte, E. (2000) Herbestemming industrieel erfgoed in Nederland. Amsterdam: Walburg Pers

Vandenabeele, L. (2014) Historical timber warehouses in Brussels. Masterthesis Architectural Engineering, Vrije Universiteit Brussel.

Vanderhulst, G. (1996) Le patrimoine industriel en région Bruxelloise. Maison d'Hier et d'Aujourd'hui, 112, 37-38

Wermiel, S. (2004) Heavy Timber Framing in Late-Nineteenth-Century Commercial and Industrial Buildings. APT Bulletin, 35, 55-60

Tussen straat en huiskamer

CASUS Glenn Lyppens

Beluiken blijken vandaag gewaardeerd op de Vlaamse vastgoedmarkt. Nochtans zijn ze als relicten van speculatieve arbeidershuisvesting nooit als een architectuuropgave beschouwd geweest. Hun rationele configuratie van krappe ééngevelwoningen rondom een gedeelde ontsluitingsruimte, dwingt de huidige bewoners immers tot maatregelen om het leven in het beluik mogelijk te maken.

Dit artikel vormt het gesynthetiseerde resultaat van een verkennend onderzoek dat samen met architectuurstudenten aan de Universiteit Antwerpen gevoerd werd. Binnen een klimaat van toenemende privatisering en fysieke afsluiting, wordt het historische beluik (ook gang, rij, reke, impasse, cité of cour, hofje of fortje genoemd al naargelang de regio) met zijn ambigue relatie tussen privaat en publiek domein opgevoerd als een inspirerend sociaalruimtelijk onderzoeksobject. Vanuit de vaststelling dat voor de huidige bewoners 'gebruik', 'toe-eigening' en 'betekenis' van de beluikruimte als sociale en collectieve ruimte verder gaan dan de louter juridische publieke of private eigendomsstructuur, wordt gepoogd relaties bloot te leggen met de bijzondere ruimtelijke structuur van het beluik. Via een typo-morfologische analyse van meer dan zestig beluiken in verschillende Vlaamse centrumsteden, observaties ter plaatse en interviews met de bewoners konden ruimte en het leven van alledag op elkaar worden gelegd.

De verborgen stad

Door de industriële revolutie ontstaat nabij de fabrieken in verschillende Vlaamse steden een ideaal klimaat voor speculatie op arbeidershuisvesting. Met het oog op de intensivering van onproductief binnenterrein in het stedelijk bouwblok, ontwikkelt het beluik zich vanuit privé-initiatief al snel tot een morfologische inbreidingsfiguur die ook systematisch in de opeenvolgende negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen wordt toegepast

De meeste beluiken vormen een configuratie waarbij kleine en grondgebonden ééngevelwoningen gekoppeld worden aan een gemeenschappelijke ontsluitingsruime. Veelal doet dit erf dienst als open riool, en meten de overbevolkte huisjes niet meer dan veertig vierkante meter voor gemiddeld een tiental personen. Afhankelijk van de breedte en de vorm van de ontwikkelingskavel in het bouwblok ontstaan verschillende ruimtelijke modellen, gaande van gangen en steeg- of straatbeluiken tot grotere pleinbeluiken. De meeste beluiken stulpen zich via een nauwe (onder)doorgang naar binnen in het bouwblok, zodat ze vanuit de straat weinig zichtbaar zijn. Zo ontwikkelen de beluiken zich als een tweede, 'verborgen' stad binnen de stad. Hierdoor kan de buitenwereld slechts een glimp opvangen van de dramatische leefomstandigheden die zich erbinnen afspelen. Ondanks de spanningen die de hoge bewonersdensiteit en het daaraan gekoppelde gebrek aan privacy met zich meebrengen, vormt de ontsluitingsruimte evenwel een 'sociale' ruimte waar een erg groot deel van de dagdagelijkse activiteiten plaatsgrijpen – speelterrein van de kinderen, wasplaats en kookplaats van de vrouwen, werkruimte voor de thuiswerkende ambachtslui – en waar zich een eigen cultuur en solidariteit ontwikkelt.

> Jonge koppels zien een beluiken-woning als een betaalbare investering in een luw woonmilieu midden in de stad

De sloophamer dreigt

Hoewel er vanuit de bezorgdheid omtrent gezondheid en hygiëne geregeld beluiken worden onteigend en afgebroken, komt de beluikensloop pas echt goed op gang vanaf de jaren 1950, als gevolg van de krotopruimingswetgeving met bijhorende sloopprimes. Grootschalige renovatieprojecten in de jaren 1970-80 zijn bovendien vooral gericht op stadsvernieuwing en herwaardering van de wijk en houden weinig rekening met de eigenlijke (erfgoed)waarden van de

Hoewel het een openbare ruimte is, is de informele en collectief-private sfeer in de Antwerpse Nedersteeg zeer sterk. Foto: Glenn Lyppens

beluiken. Alhoewel veel beluiken in die periode worden vervangen door garageboxen, school- en fabrieksuitbreidingen of appartementsblokken, ziet men toch meer en meer de bijzondere kwaliteiten in van deze verborgen woonenclaves. Zo prijzen academici "het onvervalste volksleven", "de menselijke contacten die in beluiken spontaan groeien en niet geforceerd worden van hogerhand" of "een fundamentele psychologische grondvoorwaarde van sociale leefbaarheid ondanks de lamentabele bouwfysische toestanden". Aanhoudende en hardnekkige protestacties vanuit buurtactiegroepen zorgen er uiteindelijk voor dat een groot aantal beluiken behouden blijven.

Transformaties

Werden beluiken eind jaren 1970 nog bewoond door voornamelijk (alleenstaande) bejaarden, sporadisch studenten en grotere gastarbeiders-gezinnen die een quasi-krotwoning huurden van dezelfde huisjesmelker-beluikeigenaar, dan lijkt de bewonerspopulatie vandaag vanuit sociaal-economisch en cultureel oogpunt sterk veranderd. Zo zijn er naast een groot aantal studenten en eenpersoonshuishoudens die een woning huren ook jonge koppels die een woning aangekocht en gerenoveerd hebben. Zij zien een beluikenwoning als een betaalbare investering en tussenetappe naar een ruimere woning wanneer gezinsuitbreiding zich zou voordoen.

De beluiken ondergingen doorheen de jaren ook belangrijke ruimtelijke transformaties. Zo werden de meesten ondertussen uit hun isolement gehaald en doorgetrokken tot een nabij gelegen straat. Deze doodlopende en vaak autovrije zakstraten hebben een officiële benaming gekregen en maken deel uit van het openbare stratennet. Indien de bestrating niet werd omgevormd tot openbare weg, is het beluik ofwel in handen is van één eigenaar, ofwel verkaveld onder verschillende eigenaars. Iedere eigenaar binnen een zogeheten kavelbeluik bezit dan een huisje, plus de helft van het erfgedeelte gelegen voor de gevel. Via erfdienstbaarheid blijft echter de doorgang tot elke woning gegarandeerd.

Hebben deze transformaties nu effect op de hedendaagse perceptie en gebruik van de ontsluitingsruimte als 'sociale' ruimte? Hoewel de meeste beluikstraten zoals vroeger nog steeds vrij toegankelijk zijn voor buitenstaanders, wordt de sfeer in de beluiken echter zelden meer als 'publiek' ervaren. Enerzijds door een sterk verminderde bewonersdensiteit, maar ook doordat de bewoners (stukken van) de ontsluitingsruimte claimen voor eigen gebruik. De graad en vorm van deze 'territorialisering' voedt op haar beurt een bepaalde graad van 'publiciteit' die sterk kan verschillen van beluik tot beluik. In wat volgt trachten we zicht te krijgen op de aard en oorsprong van deze verschillen.

Een kritische verhouding tussen publiek en privaat

Een congruentie lijkt alleszins dat de ontsluitingsruimte voor de meeste beluikbewoners een belangrijke compensatie biedt voor het gebrek aan private buitenruimte. De gekende scheiding tussen voordeur aan de straat en private tuin aan de achterzijde van de woning bestaat niet bij

beluikwoningen: ze vallen hier letterlijk samen in de ontsluitingsruimte. In combinatie met de krappe afmetingen van de ééngevelwoningen en de publieke toegankelijkheid van de ontsluitingsruimte vanuit de straat, wordt het beluik voor de bewoners bijzonder 'kritisch' met betrekking tot privacyregulering. Om de controle op de individuele privacy (en dus ook op de aard en intensiteit van sociale interacties) in de hand te houden, gaan de bewoners dan ook verschillende tactieken en strategieën gebruiken die de grens 'verdikken' tussen de private woning en de publieke (ontsluitings)ruimte. Dat kan gebeuren vanuit individuele acties door bijvoorbeeld plantenpotten, tafels en stoelen tegen de eigen voorgevel te stallen, maar evengoed vanuit collectief initiatief door de selectieve inrichting van de ontsluitingsruimte. Een moestuin of groenperk, fietsenstallingen, een vuilbakkendepot, of zelfs de strategische plaatsing van grotere obstakels die de toegang tot het beluik minder permeabel maken, genereren in verschillende beluiken een heus collectief-privaat grensgebied tussen straat en huiskamer. Ook het beheer wordt ingezet om controle uit te oefenen op de toegankelijkheid en sfeer van de ontsluitingsruimte. Zo worden verschillende openbare beluikstraten onderhouden door de bewoners zelf in plaats van door de stedelijke groendiensten.

De sfeer in de beluiken wordt zelden meer als 'publiek' ervaren

Opmerkelijk is dus dat het gebruik en het beheer van de ontsluitingsruimte de juridische eigendomsstructuur gaan negeren, veelal ten voordele van de bewoners die hierdoor extra controle krijgen op 'hun' territorium. Hoewel de meeste bewoners zelf aangeven dat persoonlijke ingesteldheid en gelijkgestemdheid binnen de populatie onontbeerlijk zijn voor het gebruik, beheer en perceptie van de collectieve ontsluitingsruimte als 'sociale' ruimte, wordt hieronder verkend in hoeverre hier ook ruimtelijke karakteristieken aan gerelateerd kunnen worden.

Impact van ruimtelijke configuratie

De aard en vorm van toegankelijkheid van het beluik door een vernauwing, een poort en/of onderdoorgang in de bouwblokwand vormt een eerste belangrijke karakteristiek. Beluiken die meer verborgen liggen ten opzichte van de straat zullen logischerwijs minder toevallige bezoekers krijgen waardoor onder de bewoners het gevoel van afzondering vergroot. De vorm en schaal van de gemeenschappelijke ontsluitingsruimte heeft natuurlijk een bijkomende impact op de frequentie en intensiteit van sociale interactie tussen dezelfde gebruikers. Een lange, nauwe steeg waaraan vijftig woningen gekoppeld zijn biedt andere gebruiks- en ontmoetingsmogelijkheden dan een vierkant plein met slechts twaalf woningen. Verder speelt de graad van doorwaadbaarheid van het beluik een belangrijke rol met betrekking tot de aanwezigheid van toevallige passanten. In een beluikmodel met één enkele toegang kan de indringer onmiddellijk als bezoeker geïdentificeerd worden en niet als voorbijganger zoals dat wel het geval is bij een U-vorm of een rechte doorsteek met verschillende in-en uitgang. Naarmate er meer ontsluitingsroutes bestaan, zullen de bewoners elkaar logischerwijs ook minder frequent ontmoeten. Verder lijkt de typologie van de private woning als onderdeel van de beluikconfiguratie van belang. De weinige bewoners die over een private buitenruimte zoals een kleine tuin of koer (binnenplaats) beschikken, lijken de zone voor hun woning minder doorgedreven te territorialiseren.

Als laatste karakteristiek, zou de aanwezigheid van een eenheids-architectuur kunnen meespelen. Deze suggereert niet alleen de sociaal-economische gelijkheid onder de afgezonderde groep bewoners (hoewel ze personalisatie van de eigen woning nog steeds toelaat), ze onderscheidt zich ook duidelijk van de omliggende bebouwing. Sommige bewoners gaven te kennen zichzelf hierdoor (en allicht in combinatie met de andere vormaspecten) meer als een afgezonderde 'woongemeenschap' te beschouwen.

De architectuur van de sociale ruimte

Hoewel de verkenning geen sluitend causaal verband aantoont tussen de beluikconfiguratie en het gebruik en perceptie ervan als 'gemeenschapsruimte', vallen toch een aantal zaken op. Hoe geringer de zichtbaarheid van het beluik vanop straat, hoe meer de bewoners van het beluik onttrokken worden aan de controle of interesse van buitenstaanders, hoe groter de kans dat ze de ontsluitingsruimte meer als hun 'eigen' (collectief) terrein zullen gaan beschouwen en het ook in die zin zullen beheren en gebruiken. In dat geval worden controlemechanismen ontwikkeld die – in wisselwerking met de configuratie van het beluik – 'het publieke' gaan verdringen, maar niet uitsluiten. Het betreden van het beluik door buitenstaanders betekent in de meeste gevallen het overschrijden van een collectieve privacy-drempel die los komt te staan van de juridische eigendomsstructuur. Hoewel de (collectieve) controlemechanismen voornamelijk ontstaan vanuit eigenbelang, ervaren de meeste geïnterviewde beluikbewoners daardoor wel een 'gemeenschapsgevoel'. Daarenboven wekt deze verkenning de indruk dat de ontwikkeling van een luw maar tegelijkertijd collectief woonmilieu, niet noodzakelijk gepaard moet gaan met een afgesloten hek en camerabewaking. Binnen een klimaat van privatisering, waarin het collectieve wonen steeds meer op vormen van gated communities begint te gelijken, biedt het beluik weerwerk.

Glenn Lyppens (glenn.lyppens@uantwerpen.be) is architect en verbonden aan de Faculteit Ontwerpwetenschappen van de Universiteit Antwerpen. Hij werkt momenteel aan een doctoraat over stedelijke woonclustermodellen, waarbij de ontwikkeling van de collectieve ruimte – en het gebruik en perceptie ervan als inclusieve 'sociale' ruimte – centraal staan.

Literatuurselectie

Balthazar, H., Berteloot, R., Boncquet, D. en Cocquyt, L. (1978) Onderzoek naar de Gentse beluiken: Bouwfysische, Sociologische, Historische en Kunsthistorische Evaluatie. Gent: WIARUG, Seminarie voor Nieuwste Geschiedenis.

Goethals, M. (1993) De Verborgen Stad. Leuven

Smets, M. (1977) De ontwikkeling van de tuinwijkgedachte in België. Een overzicht van de Belgische volkswoningbouw / 1830-1930. Brussel: Mardaga

Suburbane bewoning in de pre-industriële periode

CASUS Tineke Van de Walle

De wereldbevolking zal tegen het midden van de eenentwintigste eeuw stijgen tot 9,5 miljard, zo is de verwachting. Meer dan 60 procent van deze mensen zal terechtkomen in metropool-regio's en meer bepaald in de buitenwijken van grote steden. 'Suburbanisatie' is de laatste jaren dan ook een veelbesproken thema in het onderzoek van geografen en sociologen en in de debatten van beleidsmakers en experts inzake leefbaarheid.

Deze groeiende aandacht voor de hedendaagse buitenwijk, als een integraal deel van het stedelijke patroon, betekende echter niet dat ook het aantal studies naar de pre-industriële stadsrand spectaculair steeg. Nochtans is suburbanisatie niet uitsluitend een modern, Westers fenomeen. Ook in het verleden – voor de opkomst van het moderne transport en de stoommachine – bezaten vele steden wijken extra muros. Al in 3000 v. Chr. bestonden clusters van huizen, boerderijen, stallen en tuinen buiten de stadsmuren van steden in het Midden-Oosten. Marco Polo schreef in de dertiende eeuw over Dadu, voorloper van het huidige Peking: "er is een buitenwijk buiten elke stadspoort, waarvan er twaalf zijn in totaal, en deze wijken zijn zo groot dat ze zelfs meer inwoners huisvesten dan de stad zelf". De historische gelaagdheid en heterogeniteit van deze perifere gebieden is echter te vaak onderbelicht gebleven.

'Suburbanisatie' is de laatste jaren een veelbesproken thema

Hiaten in het onderzoek…

Historisch onderzoek naar de pre-industriële stadsrand bleef in het verleden te vaak beperkt tot descriptieve studies. De weinige studies die bestaan over de historische achtergrond van buitenwijken zijn voornamelijk gericht op juridische aspecten. Daarnaast wordt er ook naar deze perifere gebieden verwezen in de beschrijvingen van de topografische ontwikkelingen van een specifieke stad.

Waar eindigt de stad en begint het platteland?

Het gebrek aan een uitvoerige sociale, economische en culturele analyse heeft er toe geleid dat de opvatting van de pre-industriële stad als "een geheel van concentrische cirkels waarbij de laagste sociale groepen zich vestigen in de perifere gebieden" – een concept ontwikkeld door Gideon Sjoberg in 1960 – nog steeds heersend is. Deze buitenwijken zouden in de middeleeuwse en vroegmoderne periode dan ook de ideale locatie zijn geweest voor moraal verlagende activiteiten zoals prostitutie en geweld, de plaats waar zieken werden ondergebracht in leprozenhuisjes en waar steevast de galg was opgesteld. Kortom, marginaliteit zou in de pre-industriële periode vooral naar de buitenwijken van de stad zijn verdreven. Tegenstrijdig hiermee is echter de bevinding dat de gegoede stedeling net in de onmiddellijke omgeving van de stad zijn 'hoven van plaisantie' en kasteeldomeinen optrok. Deze paradox leidt tot de vraag welke activiteiten zich in deze perifere gebieden voltrokken en welk sociaaleconomisch profiel haar inwoners bezaten.

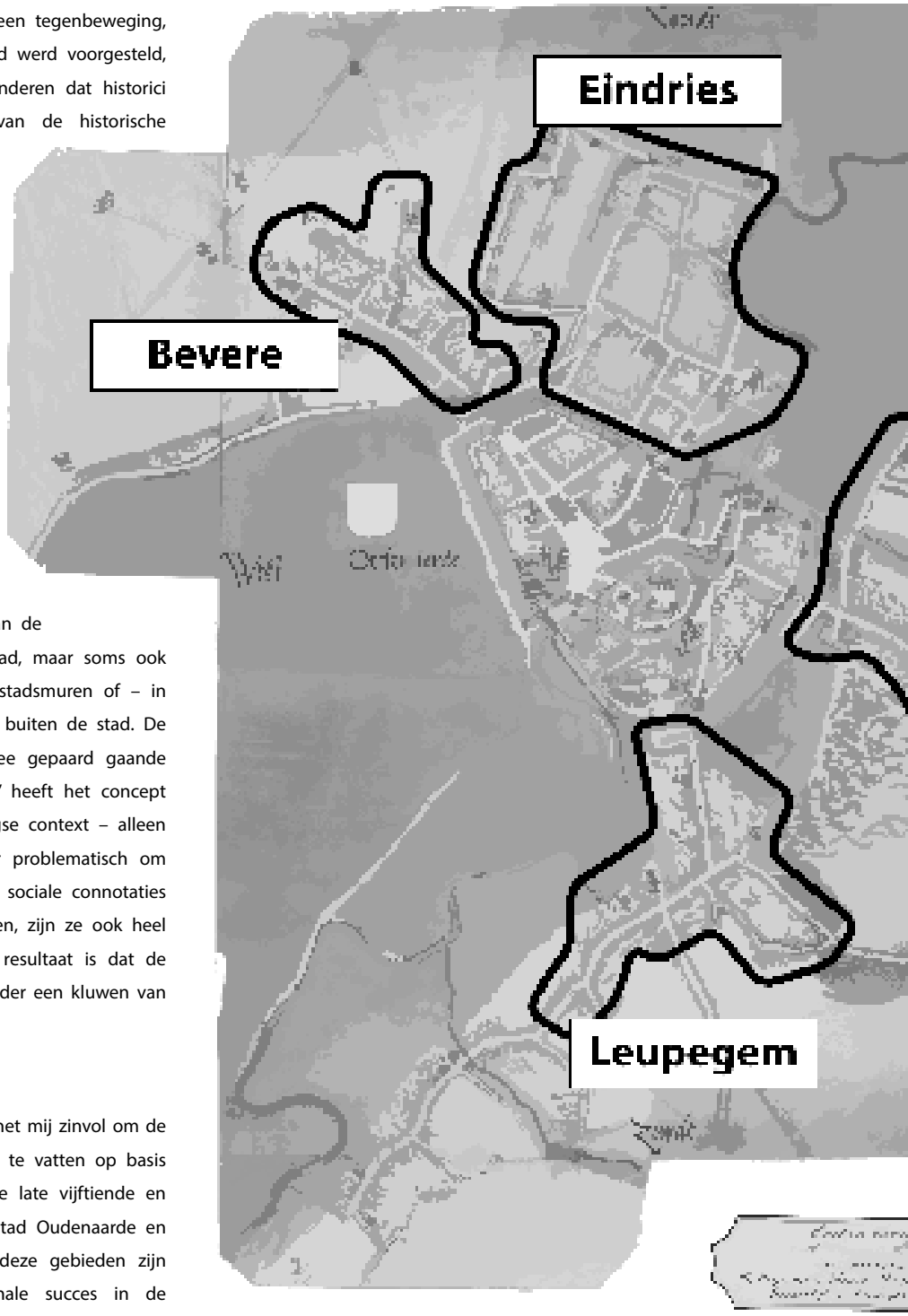
Meerdere factoren liggen aan de basis van deze enge benadering van de premoderne voorstad, maar een eerste probleem ligt alvast in de historische onderzoekstraditie zelf. De strakke tweedeling tussen stads- en plattelandsgeschiedenis heeft er namelijk voor gezorgd dat de overgangszone tussen de stad en het platteland nauwelijks werd onderzocht en dit ongeacht de onderzochte historische periode. Stadshistorici waren (en zijn) immers voornamelijk gefocust op de stad intra muros en verbinden de stad, handel en economie met concepten als stedelijkheid, moderniteit en groei. Door de stad als voornaamste motor voor economische verandering aan te duiden, werd er te weinig rekening gehouden met de rol van haar omgeving. Hoewel dit model sinds de

jaren zeventig onder druk is komen te staan door een tegenbeweging, waarbij de stad als een parasiet van haar ommeland werd voorgesteld, heeft ook dit nieuwe paradigma niet kunnen verhinderen dat historici weinig aandacht schonken aan het fenomeen van de historische buitenwijken.

Naast een louter gebrek aan interesse in de historische stadsrand vormt ook de problematische afbakening van theoretische concepten een grote moeilijkheid voor alle studies naar suburbanisatie. Hoe kunnen we buitenwijken accuraat definiëren, met andere woorden: waar eindigt de stad en begint het platteland? Zelfs in zijn middeleeuwse Latijnse vorm werd suburbium, een begrip dat aanvankelijk in Rome werd gebruikt om naar de villa's aan de voet van de heuvels te verwijzen en letterlijk 'onder de stad' betekent – in diffuse situaties gebruikt. Met suburbium werd echter niet alleen de nieuwe commerciële vestiging bedoeld die volgens historicus Henri Pirenne aan de basis lag van de dualistische ontstaansvorm van de middeleeuwse stad, maar soms ook de gebieden die geïncorporeerd waren binnen de stadsmuren of – in complete tegenstelling hiermee – gebieden gelegen buiten de stad. De 'verangelsaksing' van het onderzoek en het daarmee gepaard gaande gebruik van begrippen als 'suburb' en 'urban fringe' heeft het concept van buitenwijken – in hun historische of hedendaagse context – alleen maar bemoeilijkt. Deze begrippen zijn immers zeer problematisch om correct te vertalen en door de maatschappelijke en sociale connotaties die onlosmakelijk met deze concepten zijn verbonden, zijn ze ook heel moeilijk overdraagbaar naar andere contexten. Het resultaat is dat de internationale literatuur tot op heden gebukt gaat onder een kluwen van definities.

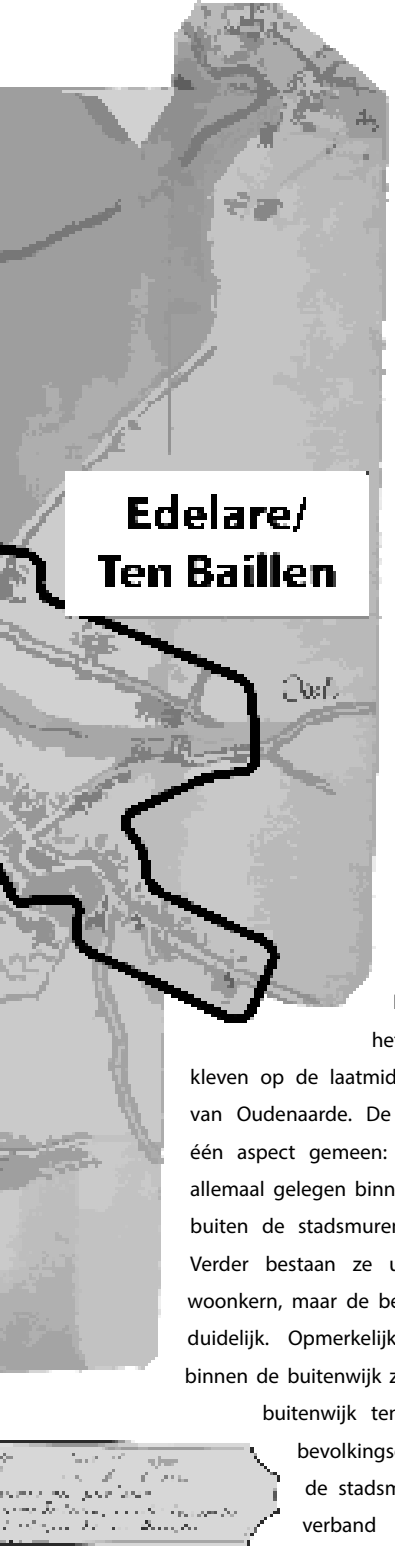
…en nieuwe wegen:

Eerder dan te streven naar een perfecte definitie lijkt het mij zinvol om de complexe gelaagdheid van (historische) buitenwijken te vatten op basis van de reële praktijk: daarom onderzoek ik voor de late vijftiende en zestiende eeuw het rijke bronnenmateriaal van de stad Oudenaarde en haar buitenwijken om de unieke identiteiten van deze gebieden zijn inwoners te achterhalen. Dankzij haar internationale succes in de tapijtindustrie kende Oudenaarde, gelegen in het dichtbevolkte graafschap Vlaanderen, in deze periode een economische bloei en een demografische expansie, gekenmerkt door een grote migratiebeweging richting de stad vanuit haar omliggende platteland: de bevolking steeg dan ook van bijna 5700 inwoners in 1458 naar meer dan 8500 in het midden van de zestiende eeuw. Deze bevolkingstoename werd voor het grootste gedeelte buiten de stadsmuren opgevangen, aangezien de stad niet koos voor een verschuiving van haar oorspronkelijke stadswallen zoals in vele andere steden wel het geval was. Op de stadsplattegrond van Jacob Van Deventer uit het midden van de zestiende eeuw kunnen dan ook vier woonkernen buiten de stadsmuren worden onderscheiden: Eindries, Leupegem, Bevere en Ten Baillen. De vraag blijft echter of deze gebieden louter een absorberende functie hadden in tijden van economisch succes of dat zij stabiele gemeenschappen vormden die ook in en na periodes van economische, religieuze en politieke crisissen – zoals de vernietiging van delen van de buitenwijken door Alexander Farnèse in 1579 – konden blijven voortbestaan?



Figuur: Kaart van Oudenaarde door Jacob Van Deventer (1551), 'Oedenaerde, Ename, Beveren, Lubeghem', Koninklijke Bibliotheek van Brussel, Ms. 22.090. Bewerking door Iason Jongepier (GIStorical Antwerp)

Deze perifere gebieden werden door de inwoners van Oudenaarde en haar omgeving als duidelijk afgebakende entiteiten erkend en herkend en in de bronnen wordt er naar deze wijken verwezen als de 'voorboughen' van de stad. Deze Middelnederlandse term kwam – al dan niet in een variante vorm – voor in de hele Zuidelijke Nederlanden. Vaak wordt dit Middelnederlandse woord in het modern Nederlands vertaald



als 'buitenwijk', maar de precieze betekenis van dit begrip blijft daarmee onverklaard. Daarom stelde ik een waaier aan parameters op waarop de vier buitenwijken van Oudenaarde werden getoetst: niet alleen werd er gekeken naar de sociaaleconomische samenstelling van elk suburbaan gebied, maar ook naar verschillende culturele aspecten, de exacte locatie van elke buitenwijk en naar juridische en politieke factoren. Deze parameters werden toegepast op een diverse reeks van bronnen, zoals belastinglijsten, inschrijvingen van nieuwe inwoners van de stad, staten van goed (een gedetailleerde beschrijving van alle roerende en onroerende goederen die vooral bij het overlijden van ouders van minderjarige kinderen werd opgesteld) en vastgoedtransacties.

Gevarieerde gebieden

Een eerste analyse maakt duidelijk dat het onmogelijk is een eenduidig etiket te kleven op de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne voorstad van Oudenaarde. De vier gebieden hebben immers maar één aspect gemeen: hun afstand tot de stad. Zo zijn ze allemaal gelegen binnen een perimeter van circa 2 kilometer buiten de stadsmuren en grensden ze er ook fysiek aan. Verder bestaan ze uiteraard allemaal uit (minstens één) woonkern, maar de bewoningsgraad van elke wijk verschilde duidelijk. Opmerkelijk is dat deze bewoningsgraad ook binnen de buitenwijk zelf kon variëren. In de wijk Eindries, de buitenwijk ten noorden van Oudenaarde, nam de bevolkingsdichtheid af naarmate men verder van de stadsmuren was verwijderd. Dit houdt nauw verband met de verschillen in economische activiteit en het sociaal profiel van de bewoners: zo vinden we in de dichtbevolkte gordel in de nabijheid van de stadsmuren voornamelijk spinsters – vaak weduwen – en wevers die werkten in een putting-outsysteem, een werkwijze waarbij grondstoffen en weefgetouwen werden aangeleverd door stedelijke entrepreneurs. Zij verbleven in kleine en goedkope kamers, vaak gehuurd van deze ondernemers uit de tapijtindustrie. Boerderijen verder gelegen van de stadsmuren waren – vooral door de aanwezigheid van grond – veel duurder en vaker in het bezit van de bewoner zelf, die er trachtte te overleven door zijn landbouwactiviteiten te combineren met het weven en bleken van linnen. Dat het vooral de aanwezigheid van grond was die deze prijzen zo opdreef, wordt ook duidelijk op basis van de pachtprijzen van gronden in de nabijheid van de stadswallen. Net buiten de muren werden immers vele lapjes grond verpacht van slechts enkele vierkante meters groot, vaak eigendom van het hospitaal van Oudenaarde: een instelling die zelf sinds de veertiende eeuw binnen de muren was gevestigd, maar sinds haar oprichting in 1202 systematisch eigenaar was geworden van pachtgronden in Bevere en Eindries. In een periode van enorme druk op de beschikbare ruimte binnen de stad en haar buitenwijken waren deze gronden van primordiaal belang voor het levensonderhoud van de Oudenaardse stedeling. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat het net deze gronden zijn die – wegens hun toegankelijkheid vanuit de stad – relatief hoge pachtprijzen kenden. Hoewel deze pachters in de meeste gevallen geen echte inwoners van de buitenwijken waren, kan de stelling van Sjoberg dat de perifere gebieden enkel de laagste sociale groepen aantrokken ook door andere bevindingen worden genuanceerd: zo blijkt immers dat de inwoners van deze buitenwijken die ook effectief eigenaar waren van hun eigendom in vele gevallen ook andere onroerende goederen bezaten, zoals hoeves, bleekvelden en weiden.

Transitiezones

De opvallende heterogeniteit en complexiteit van deze buitenwijken doet mij concluderen dat de suburbane gordel van laatmiddeleeuws en vroegmodern Oudenaarde nooit een louter landelijk of stedelijk karakter had, maar eerder een transitiezone was die zich enerzijds op de stad concentreerde maar tegelijk ook kenmerken van het platteland overnam. Op basis van deze analyse pleit ik ervoor om in het onderzoek naar buitenwijken meer stil te staan bij de mogelijke veranderingen op langere termijn en om de historische diversiteit van deze gebieden in rekening te brengen.

Tineke Van de Walle (tineke.vandewalle@uantwerpen.be) is sinds 2012 verbonden aan het Centrum voor Stadsgeschiedenis van de Universiteit Antwerpen. Zij behaalde haar master in de geschiedenis aan dezelfde universiteit met een masterproef over de stadsrepresentaties van Jeruzalem in laat-vijftiende en zestiende-eeuwse pelgrimsverhalen. Momenteel doet zij als FWO-aspirant onder toezicht van Peter Stabel en Tim Soens onderzoek naar de buitenwijken van Oudenaarde in de late vijftiende en zestiende eeuw.

Literatuurselectie

Bochaca, M. (1996) Banlieus et détroits municipaux: les espaces suburbains soumis à la jurisdiction des communes du Borderlais (XIIIe-XVIe siècles), Histoire, Economie et Société 15, nr. 3, 353-354.

Carter, H. (1983) An introduction to Urban Historical Geography, London: Edward Arnold

Epstein, S.R. (2001) Town and country in Europe, 1300-1800, New York: Cambridge University Press

McManus, R. en Ethington, P.J. (2007) Suburbs in transition: new approaches to suburban history, Urban History 34, nr. 2, 317-337

Sjoberg, G. (1960) The preindustrial city: past and present. Glencoe, Illinois: The Free

Vaughan, L., Griffiths, S., Haklay, M. en Jones, C.E. (2009) Do the suburbs exist? Discovering complexity and specificity in suburban built form. Transactions of the Institute of British Geographers 34, nr. 4, 475-488

De Leopoldswijk, een omstreden voorstad

CASUS Andreas Stynen

De Leopoldswijk in Brussel geniet een bedenkelijke reputatie. De waaier aan Europese instellingen en kantoren in het bijna tweehonderd jaar oude stadsdeel, beroofde de wijk volgens velen van haar ziel. De controverse gaat echter verder terug. Dit artikel legt de moeizame verhouding tussen stad en ommeland bloot.

Bewonerscomités van de Leopoldswijk zoeken een evenwicht tussen de verschillende functies van een stadsdeel dat sedert de jaren 1950 haast onherkenbaar is veranderd. Uit interviews die 'Brussel Behoort Ons Toe' (BBOT-BNA) in 2010 afnam, klonk nog altijd onvrede, woede zelfs. Politieke onwil had een voorheen prachtige wijk aan bouwspeculanten overgeleverd: na de kaalslag maakten unieke architecturale parels plaats voor 'glazen vogelkooien'. Ook lang vóór de eurocratische metamorfose viel de Leopoldswijk nochtans geen onverdeelde lof te beurt. In 1908 velde het veelgelezen blad van de Belgische Touring Club een vernietigend oordeel: "het summum van vlakheid en banaliteit". Een reisgids van tien jaar later deed er met "een bedroevend voorbeeld van moderne stadsesthetiek" nauwelijks voor onder.

In 1880 heette de Leopoldswijk 'een stad van prinsen en hoge heren als in Japan en China'

De tegenstrijdige en verschuivende inschattingen van de Leopoldswijk hebben veel te maken met het bijzondere ontstaan van deze straten en huizenblokken ten oosten van de Vijfhoek, het historische Brussel binnen de kleine Ring. De wijk was een eerste uitgesproken poging om uit het niets een ideale woonomgeving voor de bourgeoisie te scheppen. In de oude binnenstad was zo'n gewaagd plan nagenoeg onmogelijk: radicale voorstellen om het stedelijk weefsel te transformeren, met brede verkeersaders die verkeer en leven, lucht en licht tot aan ieders voordeur zouden brengen, botsten steevast op een strenge onteigeningsprocedure. Het overdekken van nauwe stegen tot passages waar het aangenaam flaneren was, zoals de Sint-Hubertusgalerijen (1847), was zowat het verste dat architecten konden gaan. Buiten de boulevard, de ringlaan die sinds het Nederlandse bewind op de plaats van de oude omwallingen was aangelegd, was de situatie heel anders: open ruimte die zonder onoverkomelijke juridische of financiële hindernissen kon worden benut, was daar in relatieve overvloed. Omdat de nieuwe elite in het jonge koninkrijk een geschikte woonplaats vroeg, richtten enkele rijke bankiers en politici in 1837 de 'Société civile pour l'agrandissement et l'embellissement de la capitale de la Belgique' op. Net ten oosten van de stad kocht deze maatschappij ruim veertig hectare gronden aan, bestemd voor de bouw van een prestigieuze residentiële wijk, vlak bij het centrum maar zonder de drukte en overlast. Dat de verkaveling als Leopoldswijk door het leven zou gaan, was een eerbetoon de meest eminente geldschieter: koning Leopold I.

Een geordend straatbeeld

Om de nieuwe wijk het nodige aanzien te geven, deden de initiatiefnemers beroep op een vermaard architect, Tilman-François Suys. Voor de Leopoldswijk voorzag hij een regelmatig dambordpatroon met loodrechte straten, dat volledig komaf maakte met de bestaande landweggetjes. Het was de invloed van een classicistische stadsplanning: in rationele orde en regelmaat toonde de mens zich meester over zijn omgeving. Bovendien bood Suys' plan visuele aansluiting op de binnenstad: zichtlijnen uit het Warandepark werden doorgetrokken tot in het nieuwe woonkwartier. Een onmiddellijk succesverhaal werd het project evenwel niet: de terreinen lagen op het grondgebied van drie verschillende dorpen en de onderhandelingen over gebiedsafstand verliepen allerminst soepel. Petities en pamfletten konden de Brusselse expansiedrang echter niet tegenhouden: in 1853 werd van hogerhand beslist de Leopoldswijk bij de hoofdstad onder te brengen en de Wetstraat te verlengen, waarmee de uitbouw van het stadsdeel een definitieve impuls kreeg.

Het huidige Luxemburgplein, met het voormalige Leopoldstation, moderne gebouwen van het Europees Parlement en het standbeeld van John Cockerill. Bron: Wikimedia Commons.

In de jaren van onzekerheid overwoog de Société civile meerdere voorstellen om aarzelende kopers over de streep te trekken. Hoewel niet uitgevoerd, werpen die plannen licht op de ambities en verwachtingen. De gerenommeerde architect Jean-Pierre Cluysenaar opperde de bouw van een nieuw koninklijk paleis, met daarachter een kaarsrechte laan. Deze honderd meter brede Grande Avenue de Brabant moest als toegang vanaf het ommeland in de hoofdstad fungeren, met een doorlopend grasveld en aan weerszijden dubbele bomenrijen. Ook elders in de wijk wilde Cluysenaar plantsoenen en squares aanleggen, een in Londen erg geliefde maar in België nog ongekende vorm van groenvoorziening. Hij motiveerde dit groen ook: het strekte tot decoratie en recreatie, en moest als compensatie dienen van de vele bossen die de decennia voordien rond de hoofdstad waren gerooid. Dit plan kwam niet verder dan de ontwerptafel, maar voor het doortrekken van de Wetstraat en de aanleg van een exercitieveld voorbij de Leopoldswijk klonken de argumenten en troeven alleszins gelijkaardig: er was veel ruimte voor bomen, en er werd benadrukt dat er vanuit de wijk vele uitzichten op de landelijke omgeving zouden zijn.

De Leopoldswijk was de katalysator van een nefaste omgang met het Brusselse ommeland

Natuurlijke spektakels

De Leopoldswijk zocht duidelijk naar een nieuwsoortig evenwicht tussen stad en natuur. Aansluiting op de agglomeratie werd verzoend met een opening naar de buitenstedelijke wereld. Die mocht echter geenszins wanordelijk zijn en werd bij voorkeur volledig in scène gezet. Dat was onmiskenbaar de intentie van de 'Société royale de zoologie, d'horticulture et d'agrément de la ville de Bruxelles', in 1851 in het leven geroepen. Deze onderneming wilde een leemte in de hoofdstad opvullen: een plek waar men niet enkel aangenaam kon wandelen, maar in alle seizoenen vermaak zou vinden. Een dierentuin leek daarvoor ideaal, en met de verkoop van een adellijk landgoed aan de rand van de Leopoldswijk diende zich een buitenkans aan. Het beoogde publiek was hetzelfde als dat van de prestigieuze wijk extra muros: gefortuneerden die in een ideaal (en dus streng gecontroleerd) milieu wilden vertoeven, met een overvloed aan luxe en zonder storende elementen. Als landschappelijke, natuurlijke aanvulling op de Leopoldswijk had de dierentuin dezelfde functie: een plek waar men ongestoord onder gelijken van de eigen weelde kon genieten.

Wetenschappelijke aanspraken maakte de Brusselse dierentuin niet: met behalve dieren ook een pittoreske tuin, salons, feestzalen, serres met sierplanten, tentoonstellingszalen, een muziekkiosk, en 's winters een ijsbaan was de dierentuin vooral bedoeld als mondaine promenade. Het beoogde vermaak was vooreerst visueel, zo bleek ook uit de prominente keuze voor roofdieren: de kooien waren zo ingericht dat het publiek niets van het spektakel hoefde te missen. De bewoners van de Leopoldswijk

prezen zich gelukkig met de unieke verfraaiing van hun stadsdeel. Lang duurde het verhaal helaas niet: de uitgaven ontspoorden volledig en bij gebrek aan expertise dunde het dierenbestand in hoog tempo uit. Een nieuw bestuur hoopte in 1874 nog het tij te keren door sporadisch de entreegelden te verlagen en zo, voor het eerst, een volks publiek aan te spreken. Tevergeefs, twee jaar later bleek het faillissement onafwendbaar. De domeinen kwamen in handen van de stedelijke autoriteiten en bleven toegankelijk als het Leopoldspark, al werd een deel vanaf 1891 als universitaire 'Cité de la Science' ingericht, met gebouwen die tegenwoordig door de Europese Unie worden betrokken.

De dierentuin was een plek waar men ongestoord onder gelijken van de eigen weelde kon genieten

Een dynamische wijk

De dierentuin was niet de enige poging om in de Leopoldswijk architectuur met natuur te verbinden. De heraanleg van het Terkamerenbos in Elsene als wandelpark voor de hoofdstedelijke elite, met de elegante Louizalaan als verbindingsweg, stelde de inrichting van het gebied ten oosten van Brussel opnieuw ter discussie. Een zekere Gustave Leghait maakte van het debat gebruik om in 1858 een verreikend voorstel te doen: aansluitend op de dierentuin en de Leopoldswijk wilde hij een ruim honderd hectare groot landschapspark aanleggen. Dat park moest zich vooral op een gefortuneerd publiek richten: "Deze schitterende groep moet op elk tijdstip van de dag zijn welvaart kunnen tonen en de blikken van de menigte op haar rijkdom richten." Contact tussen arm en rijk zou er nauwelijks voorkomen, ideaal om sociale spanningen te vermijden. Ook dit plan kwam nooit verder dan de ontwerpfase, maar maakte opnieuw duidelijk dat de Brusselse beau monde nauw contact met de natuur wenste.

Decennialang zette de Leopoldswijk de toon inzake stadsplanning. Ze diende als inspiratiebron voor andere suburbanisatieprojecten en vernieuwde intussen ook zelf nog. Een voorname innovatie kwam er in de vroege jaren 1860. Nadat onder prefect Haussmann het Parijse grondgebied met squares werd getooid, bracht een verzoek van bewoners van de Leopoldswijk dit ruimtelijke type voor het eerst op de agenda van de Brusselse gemeenteraad. De initiatiefnemers haalden bakzeil, maar na een voorstel om zelf een deel van de kosten te dragen, begon dan toch de gewenste transformatie van het vierkante plein voor de Sint-Jozefkerk. Voltooid in 1864, bracht het omheinde parkje met tientallen planten- en bloemensoorten en kronkelende paden een heuse rage op gang, in Brussel en elders. Sociale of gezondheidsmotieven waren daarbij van geen tel: het ging om embellissement of verfraaiing voor een elite.

Bijgestelde visies

De faam van de Leopoldswijk scheen onaantastbaar. In La Belgique illustrée, twee rijkelijk geïllustreerde boekdelen die omstreeks 1880 de pracht van het vaderland schetsten, mocht de wijk niet ontbreken. De hoofdstad werd er omschreven als een perfecte harmonie van middeleeuwse, renaissancistische en moderne wijken en gebouwen, en in het bijzonder de Leopoldswijk heette "een stad van prinsen en hoge heren als in Japan en China", met een "grote rijkdom aan gevels". Hoe verschillend was de teneur een decennium later, toen La Belgique illustrée in een driedelige nieuwe uitgave verscheen. Het hoofdstuk over Brussel contrasteerde nu de charme van de oude binnenstad met de "industriële woningen" van de nieuwe wijken. De hoofdstad was van eigen volk en verleden vervreemd geraakt, met de Leopoldswijk als dieptepunt: "Het is de triomf van middelmaat, van een industriële stijl, van sombere luister." De verkaveling had stad en platteland inderdaad dichter bij elkaar gebracht, zij het met een bedroevende uitkomst: de Leopoldswijk was de katalysator van een nefaste omgang met het Brusselse ommeland, de eerste tentakel van een niet te stuiten inktvis.

In het fin de siècle manifesteerde zich inzake stadsplanning inderdaad een kentering. De voordien scherpe grens tussen stad en platteland was vervaagd geraakt. Maar veeleer dan het stedelijk weefsel te versterken en natuurlijker te maken, zo klonk het nu, had deze evolutie de authenticiteit van het platteland aangetast. Menig intellectueel en kunstenaar vreesde het resulterende hybride landschap. Dat heel het land op weg leek één grote voorstad te worden, was een angstaanjagende gedachte: net in een tijdvak waarin velen de stad de rug wilde toekeren, bleek dat nog nauwelijks haalbaar. De Leopoldswijk was van een inspirerend model een schrikwekkende waarschuwing geworden en speelde zo zelfs een rol in het ontstaan van een prille beweging tot natuur- en landschapsbehoud. Niet dat iedereen de stad daarom principieel veroordeelde. In zijn internationaal gelauwerd pamflet Esthétique des villes (1893) rekende Brussels burgemeester Karel Buls af met het dictaat van brede en rechte straten; een verantwoorde stadsvernieuwing moest altijd van de bestaande situatie vertrekken, tabula rasa stond garant voor een fiasco. Met haar nodeloze, tegennatuurlijke lineariteit was de Leopoldswijk een typevoorbeeld van een ongelukkige stedenbouw. De tijd van algemene lof voor de ooit zo beloftevolle wijk was onherroepelijk voorbij, en de controverse zou niet meer stilvallen.

Andreas Stynen (andreas.stynen@advn.be) is onderzoeker aan het ADVN, het archief, onderzoeks- en documentatiecentrum voor het Vlaams-nationalisme in Antwerpen. Hij promoveerde met een studie van de negentiende-eeuwse relaties tussen stad en natuur.

Literatuurselectie

Demey, T. (2007) Brussel, hoofdstad van Europa. Brussel: Badeaux.

Europe in Brussels (http://www.europeinbrussels.be)

Frisby, D. (2003) Straight or crooked streets? The contested rational spirit of the modern metropolis. In: I.B. Whyte (ed.) Modernism and the spirit of the city. Londen: Routledge

Hall, T. (1997) Planning Europe's capital cities. Aspects of nineteenth-century urban development. Londen: E&FN Spon

Koninginnen van de Noordzee

VERGELIJKING Ben de Pater

Het zijn werelden van verschil: het kustgebied tussen Hoek van Holland en Den Helder en dat tussen Knokke en De Panne. Langs de Hollandse kust scheiden uitgestrekte duingebieden de badplaatsen van elkaar en een rechtstreekse verbinding ontbreekt. Langs de Vlaamse kust overheerst een lineaire verstedelijking: badplaatsen rijgen zich aaneen langs verbindingsassen. Hoe zijn die verschillen ontstaan?

Rond 1800 leken beide kustgebieden sprekend op elkaar. Ze bestonden uit een mozaïek van duingebieden, die aan de binnenzijde overgingen in polders. Hier en daar lag een vissersdorp of een keuterboerderij. De bevolking was er arm en schaars; vreemdelingen kwamen er niet – met uitzondering van een enkele geograaf, maar die tref je in alle uithoeken. Zo deden Georg Forster en Alexander von Humboldt op hun reis door de Lage Landen in 1790 de kust aan. In het stille Oostende maakten ze zich zorgen over de verzanding van de haven en in Scheveningen zochten ze, schrijft Forster in zijn reisdagboek, "tevergeefs naar natuurhistorische curiosa, de zandheuvels waren leeg en verlaten". Kortom: de kust was niet alleen de geografische rand van een continent, maar ook een sociaal-economische periferie.

Een eeuw later was het beeld totaal anders. Vissersdorpen waren uitgegroeid tot badplaatsen, tot trefpunten van de beau monde. In Nederland gaf Scheveningen de toon aan, met als rivaal Zandvoort. In België gold Oostende als 'koningin der badplaatsen', met Blankenberge als nummer twee. Op de Zeedijk in Oostende stonden herenhuizen en hotels schouder aan schouder, uitkijkend over strand en zee. Ten noorden van Scheveningen-dorp ontmoette de wandelaar vijf chique hotels: achtereenvolgens het Grand Hotel, Galeries, Kurhaus, Palace en d'Orange. In duingebieden verrezen kustvillaparken, op initiatief van lokale grootgrondbezitters in samenwerking vaak met investeerders, projectontwikkelaars en hotelbedrijven van elders. Zo legde het echtpaar Van Reenen, dat er alle grond bezat, in Noord-Holland Bergen aan Zee aan. Tussen Oostende en Blankenberge ontwikkelden Leon Herreboudt en Delphin Depuydt De Haan aan Zee.

In de winter was het in kustgebieden stil als vanouds, maar in het zomerseizoen brachten de spoorwegen Duitse adel naar zee voor een langdurig verblijf in een grand hotel – ze combineerde vakantie vaak met een medische kuur want zeewater heette geneeskrachtig te zijn. Internationaal was ook het hoger hotelpersoneel. Naar de Belgische kust kwamen in het seizoen Franse koks, Duitse administrateurs en Italiaanse obers, zoals Caestecker en Van den Eeckhout schrijven in hun studie naar de vakbondprotesten die hun komst opriep in tijden van oplopende werkloosheid. Tenslotte bezochten meer en meer arbeiders een dagje de kust. Speciale goedkope treinen vervoerden stedelingen naar het strand.

Lokaal initiatief versus nationaal project

Toch zag rond 1900 een goede waarnemer ook al verschillen tussen beide kusten. Zoals Paul van den Brink opmerkt in zijn bijdrage aan 'Koninginnen aan de Noordzee': badplaatsontwikkeling was in Nederland een lokale kwestie, in België een zaak van nationaal belang. De Hollandse badplaatsen ontstonden uit plaatselijke initiatieven. Vanuit het achterland werden verbindingen aangelegd naar de kust. Zo moest Van Reenen, om Bergen aan Zee tot ontwikkeling te brengen, een 3 kilometer lange weg en een stoomtramtracé aanleggen vanuit het oude dorp Bergen.

De Kusttram, aangelegd van 1885-1925, verbindt nog altijd de Belgische kustplaatsen van Knokke tot De Panne. Foto: Thomas Roth

In Vlaanderen was kustontwikkeling meer een nationaal, om niet te zeggen een koninklijk, project. De lengte van de kust (66 km) is maar de helft van die tussen Hoek van Holland en Den Helder en dus beter te overzien. Omgerekend per kustkilometer was de toeristische vraag naar accommodatie in België groter dan in Nederland. Leopold II, in 1865 tot koning gekroond, spande zich in om de kust tot bloei te brengen. Hij bracht actoren bij elkaar, steunde plannen, liet er zelf werken uitvoeren (zoals de Koninklijke Gaanderijen in Oostende) en droeg financieel bij aan andere bouwwerken (Leopold verdiende veel geld aan de genadeloze exploitatie van de Congo).

In de Belgische kustliteratuur wordt vaak Leopolds credo aangehaald: "de kust is een goudmijn die op ontginning wacht".

De koning had goed begrepen dat voor een maximale ontginning ook verbindingen parallel aan de kust nodig waren. Aan het einde van de negentiende eeuw werd begonnen met de decennia durende aanleg van de Koninklijke Baan, de huidige N34. Misschien nog belangrijker was de kusttram die vanaf 1885 werd aangelegd en veertig jaar later werd voltooid. Ze loopt van Knokke aan de Nederlandse grens tot De Panne aan de Franse grens, 67 km lang. Wie in Knokke instapt, is 68 haltes en 2 uur en 28 minuten later in De Panne. Waar buiten de bebouwde kom een halte kwam, roken ondernemers hun kans. Zo kwam De Haan aan Zee tot ontwikkeling nadat daar in 1886 een tramhalte was gekomen, in the middle of nowhere.

Rond 1900 waren Scheveningen en Oostende mondaine badplaatsen

Wie Oostende te druk vond, kon daar voortaan een cottage met tuin huren. Op die vraag sprongen bouwers gretig in. Vissersdorpen kregen een uitgerekt gesloten toeristisch zeefront. In de tussenliggende duingebieden kwamen villaparken en later ook campings en vakantiebungalowcomplexen. Zo ontstond een lineair verstedelijkings-patroon. Deze ontwikkeling had haar voorstanders – lineaire steden langs vervoerssassen werden door sommige CIAM-modernisten gezien als functioneel, als steden van de toekomst – maar ook tegenstanders. Die waren al voor de Tweede Wereldoorlog te vinden in kringen van natuurbeschermers, die de duinen wilden behouden. Pas ver na de oorlog kregen ze enig gehoor. In de jaren 1970 kwam er in gewestplannen enige bescherming van de nog resterende stukjes duingebied, maar in de praktijk stelde die protectie weinig voor – men leze de scriptie van historica Pauline Van Bogaert. Particulieren en bedrijven bleven gretig bouwen – het beeld bevestigend van de Belg die met een baksteen in zijn maag is geboren. Pas in 1993-1995 kwam de Vlaamse overheid met een serieus duinendecreet dat effectief is gebleken. Maar die bescherming kwam eigenlijk te laat – en sowieso veel later dan in Nederland. De Gentse hoogleraar stedenbouw en ruimtelijke ordening Charles Vermeersch analyseerde verdrietig de "totale verloedering" en de "vernietiging van het kustmilieu". Van Bogaert verzuchtte in haar even boze als knappe studie van het duinendecreet: "hoe is het in godsnaam zover kunnen komen?" Hun antwoorden op die vraag stemmen overeen: de markt heeft er altijd geregeerd. Geld verdienen aan 'de goudmijn' was ruim een eeuw lang het enige devies.

In de beide 'nationale badplaatsen', Oostende en Scheveningen, is het historisch erfgoed grotendeels verdwenen. Hun start was heel verschillend. Scheveningen lag als vissersdorp aan de rand van de wereld, met Den Haag verbonden door een ruim twee kilometer lange kaarsrechte weg die in de zeventiende eeuw dwars door de duinen was aangelegd op initiatief van Constantijn Huygens. Een eigen haven had Scheveningen niet: de vissersboten lagen op het strand. Oostende was behalve een militaire vestingstad (ze kreeg in 1865 toestemming om de vestingwerken te slopen) ook een haven, een schakel in een internationaal netwerk. Vanuit Dover brachten veerboten Britse passagiers naar België; omgekeerd namen vastelanders er de boot naar Engeland. Anders dan het in zichzelf gekeerde protestants-christelijke Scheveningen, stond Oostende open naar de wereld. Ze werd al in 1838 per spoorweg verbonden met Brugge, Gent en Brussel; vanaf 1843 kon men van Oostende via Brussel naar Keulen reizen. De luxueuze slaaptreinen van Wagon-Lits reden vanuit Oostende door heel Europa. Scheveningen (eigenlijk Den Haag, het laatste stukje moesten vakantiegangers met de tram) kreeg pas in 1870 een spoorverbinding met Duitsland, via Utrecht en Arnhem. Ze streden om hetzelfde achterland: de welgestelde Rijnlanders. In die strijd had Scheveningen een troef die Oostende niet had (Blankenberge wel): een pier. Ze was in 1901 geopend en trok meteen al in het eerste jaar 700.000 bezoekers.

Hoe verschillend ook hun komaf, rond 1900 waren ze beide mondaine badplaatsen. Hun ontwikkeling na de Eerste Wereldoorlog verliep parallel. Meer en meer werden hun stranden bezocht door mensen die lager op de sociale ladder stonden. Ze huurden een kamer bij particulieren of pensionhouders – al in 1915 stonden in Scheveningen bij particulieren meer logeerbedden dan in hotels. De elite week steeds meer uit naar opkomende badplaatsen aan de zonnige Côte d'Azur. Cannes, Saint Tropez, Nice en het Lido van Venetië waren aanvankelijk vooral overwinteringsplaatsen, maar werden nu het hele jaar door populair. In

Het Scheveningse strand. Hoogbouw heeft de grand hotels vervangen. Foto: Christopher A. Dominic

het toch vaak regenachtige Scheveningen en Oostende vervingen dagjesmensen vakantiegangers. Grand hotels gingen er moeilijke tijden tegemoet.

In Vlaanderen was kustontwikkeling een koninklijk project

Van de Tweede Wereldoorlog hadden Scheveningen en Oostende zwaar te lijden. Ze waren deel van de Duitse Atlantikwall. Ondanks de vele schade aan de Zeedijk in Oostende had na de oorlog de bebouwing uit het fin de siècle gerestaureerd kunnen worden. Maar de markt regeerde. Er viel na de oorlog meer geld te verdienen met appartementencomplexen. De oude bebouwing werd dus gesloopt, kilometerslange muren van negen tot tien verdiepingen tellende flats kwamen er voor in de plaats. En dat gebeurde niet alleen in Oostende, maar ook elders langs de Belgische kust. Zo ontstond een nieuwe 'Atlantikwall', tot verdriet van erfgoedbeschermers. Slechts op een enkele plek zijn vooroorlogse herenhuizen ontsnapt aan de vernietiging. Ze staan er wat verloren bij, als een herinnering aan de bloeiperiode van voor 1914, ingeklemd tussen nondescripte flats uit de jaren vijftig-zeventig.

Ook in Scheveningen is veel verloren gegaan. Van de vijf grand hotels heeft alleen het Kurhaus het overleefd. Het Hotel d'Orange kwam zwaar beschadigd uit de oorlog en werd vervangen door lelijke jaren vijftig-flats. Maar de echte kaalslag kwam pas aan het eind van de jaren zestig. Zoals Oostende ooit profijt trok van de betrokkenheid van Leopold II bij de stad, zo had Scheveningen te lijden van Reinder Zwolsman, een gewiekste Haagse zakenman en projectontwikkelaar. Hij was in 1962 eigenaar geworden van het gezichtsbepalende onroerend goed in de badplaats, dat van oudsher in handen was de Exploitatie Maatschappij Scheveningen.

De badplaats had toen nog redelijke vooruitzichten – een jaar eerder had prins Bernard de nieuwe pier geopend, die de oorspronkelijke pier verving die in de oorlog was afgebrand. Maar Zwolsman had geen duidelijke visie (de slopershamer was in zijn gedachten nooit ver weg), de gemeente Den Haag (waartoe Scheveningen behoorde) was besluiteloos, en tot overmaat aan ramp namen ook de 'gewone' strandbezoekers meer en meer het vliegtuig of de auto naar het zonnige zuiden. Omstreeks 1970 sloten de oude hotels hun deuren om vervangen te worden door appartementen-hoogbouw. Een muur als in Oostende is er niet ontstaan, maar het verleden is er evenzeer weggevaagd. Alleen het Kurhaus overleefde op het nippertje de sloop, doordat het op de rijksmonumentenlijst kwam te staan.

Momenteel heeft het Kurhaus het wederom moeilijk. In de herfst van 2014 ging het failliet. Gelukkig krijgt het een doorstart. De nieuwe eigenaar is de Amrâth Hotelgroep, geleid door vader en zoon Van Eijl. Zelfs de Scheveningse pier, jarenlang een verliesgevende onderneming van hotel- en restaurantfamilie Van der Valk, heeft na faillissement en sluiting wegens bouwvalligheid, wederom een eigenaar gevonden. Na een verbouwing moet de pier in de lente van 2015 weer opengaan.

Maar voor beide koninginnen geldt: hun stralende jeugd is voorgoed voorbij.

Ben de Pater (b.c.depater@uu.nl) is als sociaal-geograaf verbonden aan de Universiteit Utrecht.

Literatuurselectie

Bogaert, P. van (2014) Het Duinendecreet: een historische wandeling doorheen de grote polemiek over het Vlaamse klein duintje. Scriptie Faculteit Letteren & Wijsbegeerte, Universiteit Gent

Caestecker, F. en Eeckhout, P. van den (2013) 'Comme les sauterelles sur un champ de maïs mûr': the Belgian unions and alien labour in hotels and restaurants in the 1930s. Food & History 11, 355-377

Forster, G. (2010) Het vuur nog geenszins gedoofd. Een reis door de Lange Landen in 1970. Amsterdam: Cossee

Te kust en te kuur. Badplaatsen en kuuroorden in België 16de-20ste eeuw (1987) Tentoonstellingscatalogus Brussel, Oostende, Spa.

Pater, B. de, en Sintobin, T. (red) (2013) Koninginnen aan de Noordzee. Scheveningen, Oostende en de opkomst van de badcultuur rond 1900. Hilversum: Verloren

Vermeersch, C. (1986) De teloorgang van de Belgische kust. Ruimtelijke Planning 15, 1-37

De kracht van tijdelijke open ruimte

CASUS Bart Tritsmans, Aurelie De Smet, Valérie Dewaelheyns & Séréna Vanbutsele

Doorheen de voorbije twee eeuwen werden steden alsmaar groter en raakten ze steeds dichter bebouwd, waardoor bewoners in toenemende mate te kampen kregen met een gebrek aan open ruimte. Met dit onderzoek willen we ervoor pleiten om de tijdelijke, seminatuurlijke open ruimtes in de stad te herwaarderen.

Ruimtelijke ontwikkeling en tijdelijke functies

België en Nederland zijn bij de meest verstedelijkte gebieden ter wereld. Ze worden gekenmerkt door een grote concentratie aan dichtbebouwde stedelijke kernen, (grootschalige) industriegebieden en een dicht netwerk van verkeersinfrastructuur. Nederland en België zijn ook de twee meest bebouwde landen van de EU: het grootste aandeel van hun bodemgebruik werd aangewend voor het oprichten van woningen, bedrijfsterreinen, wegen, spoorlijnen en andere vormen van bebouwing. Ondanks deze vaststelling bleek dat slechts 13 procent van de Nederlandse bodem en 10 procent van de Belgische bodem (in Vlaanderen gaat het om 13 procent) afgesloten is, een vergeten realiteit die nieuwe mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling aan het licht brengt. Vlaanderen en Nederland bestaan dus uit een aanzienlijke lappendeken van onbebouwde, open, seminatuurlijke ruimtes en snippers natuur. In het hedendaagse beleid, maar ook in ruimtelijk onderzoek wordt doorgaans gefocust op de negatieve aspecten van de versnippering van het landschap. Kleinere open ruimtes in de (directe omgeving van de) stad worden in het beleid sterk ondergewaardeerd. Het grote aantal en het diverse karakter van de open ruimtes die zich in en rondom grote steden bevinden biedt echter mogelijkheden voor de toekomstige duurzame ontwikkeling van de stedelijke gebieden.

Recent werd heel wat aandacht besteed aan open ruimtes in steden, maar een categorie die tot nu toe nauwelijks aan bod kwam zijn de tijdelijke, seminatuurlijke open ruimtes of 'waiting spaces'. In dit onderzoek, dat uitgevoerd wordt in opdracht van de Vlaamse Bouwmeester, wordt voornamelijk gefocust op gebieden die eerder voorbehouden waren voor stedelijke functies, terwijl ze in de hedendaagse stad verschijnen als semi-natuurlijke ruimtes: verouderde industriële sites, braakliggende gronden, bouwterreinen, weilanden enzovoort.

Op basis van historisch en empirisch onderzoek zal geanalyseerd worden of deze ruimtes het tekort aan open ruimte in de stad (zowel in het verleden als in de hedendaagse stad) kunnen compenseren. Bovendien zullen we bestuderen hoe ze als alternatieve open ruimte een link tot stand kunnen brengen tussen de natuur, de stedeling en de stedelijke ruimte.

Het gebrek aan open ruimte in de stad kan gecompenseerd worden...

Ruimtes zonder geschiedenis

De seminatuurlijke open ruimtes worden in recent onderzoek omschreven als 'waiting spaces': "urban locations awaiting official redevelopment that are in the meantime inviting everyday use and stimulating creativity and initiative". Het zijn ruimtes die ontstonden uit een combinatie van natuurlijke processen en menselijke activiteiten en ze worden gekenmerkt door een multifunctioneel gebruik. Onderzoek toonde aan dat deze ruimtes in de hedendaagse stad mogelijkheden bieden aan een groot aantal en een grote variëteit aan stedelingen om zich uit te drukken en om deel te nemen aan het stedelijke leven door middel van allerlei vormen van spontane, alternatieve (tijdelijke) activiteiten. Enkele voorbeelden zijn de oprichting van zomerbars, het aanleggen van moestuintjes en het organiseren van theatervoorstellingen en concerten. In de hedendaagse stad worden tijdelijke open ruimtes door zowel

Volkstuintjes, Neder-Over-Heembeek, 2013. Foto: Séréna Vanbutsele

gebruikers als natuurbeschermers vaak beschouwd als groenzones, hoewel ze geen deel uitmaken van het officiële beleid.

Door hun tijdelijk en officieus statuut, hebben de ruimtes een vluchtig karakter, en worden ze vaak gekenmerkt als plaatsen zonder geschiedenis. Met dit project willen we aantonen dat een analyse van de historische invulling van deze tijdelijke ruimtes een belangrijke meerwaarde biedt voor het uitdenken van hun toekomstig statuut. Doorheen de negentiende en twintigste eeuw werden braakliggende gronden in de stad en de stadsrand gebruikt voor zeer diverse vormen van informeel gebruik.

...door het gebruik van alternatieve, tijdelijke ruimtes

Historisch onderzoek naar het gebruik van de stedelijke open ruimte in Antwerpen aan het einde van de negentiende eeuw toonde bijvoorbeeld aan dat de gedemilitariseerde omwallingen, ongebruikte bouwgronden en afbraakgebieden een cruciaal gegeven waren voor de stedelingen. De gebieden deden dienst als speeltuinen voor stadskinderen, maar ook als bleekweide, wandelgebied, visvijver en schuilplaats voor allerlei duistere activiteiten. Het gebrek aan officiële groene zones in de stad werd gecompenseerd door het gebruik van alternatieve, tijdelijke open ruimtes.

'Good practice'

De vraag die in de toekomstige benadering van de tijdelijke ruimtes centraal zal moeten staan is op welke manier planners, ontwerpers, projectontwikkelaars, maar ook beleidsmakers tijdelijke open ruimtes op een optimale manier kunnen integreren in de ontwikkeling van de stad van de toekomst. Enkele spanningsvelden, die de ruimtes doorheen de voorbije eeuwen kenmerkten, staan ook in de eenentwintigste eeuw nog steeds centraal: moeten seminatuurlijke open ruimtes door het stedelijke beleid erkend worden en als officiële ruimtes ingezet worden in de stadsontwikkeling; moeten ze beschouwd worden als (definitieve) open ruimtes die beschermd moeten worden tegen ontwikkeling; of moet er een beleid uitgestippeld worden dat de toegankelijkheid van de ruimtes bevordert zonder hen een officieel karakter te geven?

Met het project 'de kracht van de tijdelijke open(bare) ruimte' zal een theoretische en een empirische studie van verschillende casussen gecombineerd worden. Een studie van de betrokken actoren, de morfologie van de ruimte, en de historische evolutie van de seminatuurlijke ruimtes zal aantonen in welke mate het tijdelijke gebruik van stedelijke ruimtes een blijvend effect heeft op de toekomstige ontwikkeling van de stedelijke ruimte. Uit onderzoek naar zowel historische als hedendaagse tijdelijke open ruimtes is gebleken dat het perspectief van de gebruikers cruciaal is. Daarom zal het onderzoek gebaseerd zijn op een studie naar het hedendaagse gebruik van tijdelijke open ruimtes door verschillende gebruikersgroepen, en op een gedegen kennis van de dagelijkse

beleving van tijdelijke open ruimtes in het verleden. Het onderzoek is erop gericht om een 'good-practice guide' op te stellen die een aantal strategieën voorstelt om de tijdelijke, seminatuurlijke ruimtes in stedelijke omgevingen op een waardevolle manier in het stedelijke en ruimtelijke beleid te integreren. Een diepteonderzoek naar de toegankelijkheid van de ruimte, de betrokken actoren en de verschillende vormen van tijdelijk gebruik moet een goed beeld geven van de meest geschikte balans tussen de recreatieve, de sociale, de economische en de ecologische noden van de open ruimtes. Het onderzoek kan bovendien bijdragen tot het beschermen of herstellen van de samenhang en de identiteit van het stedelijke landschap.

Hoewel de tijdelijke open ruimtes net als in de hedendaagse stad geen deel uitmaakten van het stedelijk beleid, verhoogden ze de leefbaarheid van de stad gevoelig. De historische analyse van het perspectief van de gebruikers toont aan dat het gebruik van tijdelijke open ruimtes een blijvende impact kan hebben op de toekomstige ontwikkeling van de stad. Ook in de hedendaagse stad zou het perspectief van de gebruikers het beleid moeten beïnvloeden door de kwaliteit en de mogelijkheden van de 'geschiedenisloze' tijdelijke open ruimtes te bestendigen in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. De participatie van de gebruikers in het planproces en het behouden van het flexibele en duurzame karakter van de tijdelijke open ruimtes kunnen zo een grote meerwaarde betekenen voor de stad van de toekomst.

Aurelie De Smet is architect (Sint-Lucas Architectuur Gent) en stedenbouwkundige (UGent). Na enkele jaren als zelfstandig architect, is ze nu als lector verbonden aan het departement Landschapsarchitectuur van de Erasmushogeschool Brussel en rondt ze een doctoraat af over 'The Role of Temporary Use of Waiting Spaces' (KU Leuven). Ze onderzoekt hoe tijdelijk gebruik van stedelijke 'pauzelandschappen' kan bijdragen aan een hedendaagse, flexibele en spontane aanpak van ruimtelijke ontwikkeling.

Valerie Dewaelheyns is bio-ingenieur (KU Leuven) en landschapsarchitecte (Erasmushogeschool Brussel). Ze werkt momenteel als postdoctoraal onderzoekster bij Spatial Applications Division Leuven (KU Leuven) en het kenniscentrum 'tuin+' (Erasmushogeschool Brussel). Ze heeft een inter- en transdisciplinaire interesse in landschapsontwerp, ruimtelijke planning en coproductie. Haar belangrijkste onderzoeksthema is het Vlaamse tuincomplex.

Bart Tritsmans (bart.tritsmans@uantwerpen.be) is historicus (UAntwerpen) en journalist (LessiusKU Leuven) en is sinds 2008 als onderzoeker verbonden aan het Centrum voor Stadsgeschiedenis. In 2014 behaalde hij zijn doctoraat in de geschiedenis en de ingenieurswetenschappen met een proefschrift over het beleid en de beleving van stedelijke groenruimtes in de negentiende en twintigste eeuw. Momenteel voert hij onderzoek naar de veelzijdige geschiedenis van braakliggende gronden in twintigste-eeuwse steden.

Literatuurselectie

De Smet, A. (2013). De rol van tijdelijk gebruik in de stedelijke (her) ontwikkeling: Brusselse voorbeelden. Brussels Studies 72, www.brusselsstudies.be

Dewaelheyns V., Vanempten, E., Bomans, K., Verhoeve, A. en Gulinck, H. (2014) The fragmentation on bias in valuing and qualifying open space. Journal of Urban Design 19, nr. 4, 436-455

Tritsmans, B. (2015) Versatile green. An alternative perspective on green space, late nineteenth-century Antwerp. Urban History 42, nr. 1, 89-112

Vanbutsele S. (2014) Potentiel des sites seminaturels bruxellois comme support de densification qualitative. Research Report for Innoviris, UC Louvain

Kinderen spelen op de Brialmontomwalling in Borgerhout, ca. 1900. Bron: Stadsarchief Antwerpen. Foto: Léon Keusters.

//IN/
PLAN/
/NING

InPlanning.eu is het online Platform voor Planologiepublicaties. Het Platform is een initiatief van de gezamenlijke Planologieopleidingen. Met dit Platform geven we gezamenlijk studieboeken, PhD's, tijdschriften en andere publicaties uit over planologische of sociaal-geografische onderwerpen. Digital of hard copy.

Planologiepublicaties op je tablet

Ons doel? Zorgen dat kwalitatief hoogwaardige Planologipublicaties beschikbaar blijven voor een breed publiek van studenten, wetenschappers, professionals en andere geïnteresseerden. Open access of tegen een redelijke vergoeding. Zowel in ons land als internationaal.

Via de InPlanning app koop en lees je de publicaties op je tablet (iOS of Android). Open access-publicaties lees je via onze online reader op je PC, laptop of tablet.

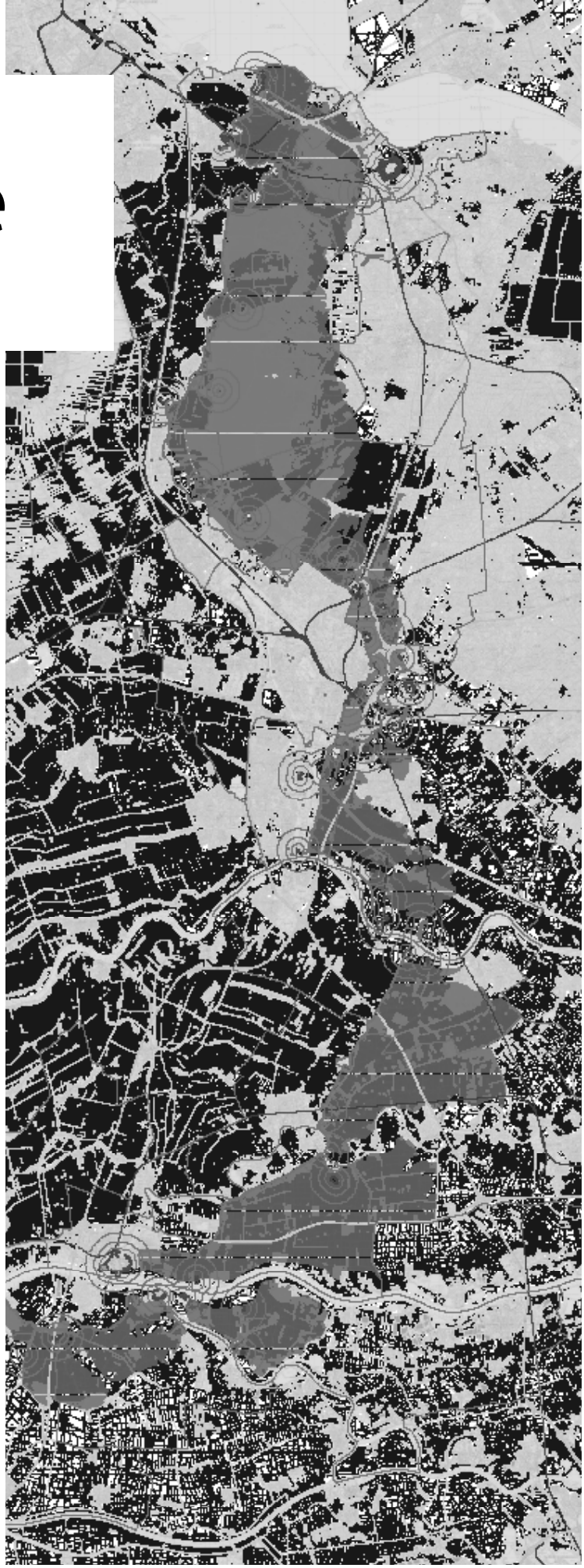
InPlanning wordt gestuurd door de Nederlandse Planologie-opleidingen en AESOP, de Association of European Schools of Planning.

Meer informatie?
Jouw boek of proefschrift uitgeven?
Neem contact op via info@inplanning.eu

www.inplanning.eu

Politieke versus bureaucratische rationaliteit

VERGELIJKING Koen Raats



De Nieuwe Hollandse waterlinie Bron: Kaartenbank van de Nieuwe Hollandse waterlinie.

In Vlaanderen en Nederland zijn in de negentiende eeuw aan de randen van de grote steden forten gebouwd. De afgelopen jaren zijn de meeste hiervan verkocht en is men op zoek gegaan naar nieuwe, passende functies. Zowel in Nederland als in Vlaanderen zijn strategische projecten opgestart om de militaire landschappen te revitaliseren.

Een groot deel van de fortensystemen die door heel Europa zijn verspreid, zijn nog tot lang na de Tweede Wereldoorlog in bezit geweest van defensie-ministeries. De laatste jaren worden ze verkocht vanwege bezuinigingen en intensieve(re) Europese samenwerking op het gebied van Defensie. Zo ook in België en Nederland. In beide landen zijn strategische projecten opgestart om de militaire landschappen te revitaliseren. Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Fortengordel van Antwerpen zijn gepositioneerd aan de randen van verstedelijkte gebieden (zie figuur). Voor beide fortengordels geldt dat de meeste forten zijn herbestemd en in bezit zijn van gemeenten of semipublieke belangenorganisaties. In dit artikel worden eerst de verschillende ruimtelijke uitkomsten van de herbestemmingsprocessen besproken, vervolgens worden deze verschillen verklaard.

Opmerkelijke verschillen

De meeste Nederlandse forten hebben een maatschappelijke, publieke functie zoals een museum of educatief centrum. Dit betekent ook dat exploitatie en beheer van de forten in grote mate afhankelijk is van subsidies. Ook het mixen van verschillende gebruiksfuncties op fortterreinen komt in Nederland veel voor. Een fort met een natuurfunctie bijvoorbeeld, wordt gecombineerd met recreatief, educatief of museaal gebruik.

In Vlaanderen hebben forten, vooral in de buitenste gordel, vaker slechts één functie, blijkt uit een inventarisatie voor mijn promotieonderzoek. Wonen is écht wonen en natuur betekent dat het fort ontoegankelijk is; de functies zijn 'dieper' gekleurd. In Vlaanderen

worden ook relatief meer forten commercieel beheerd en geëxploiteerd dan in Nederland en er is vaker sprake van particulier bezit. Een ander opmerkelijk verschil is dat in Vlaanderen een substantieel aantal forten gebruikt en beheerd wordt door het lokale verenigingsleven, voornamelijk in de binnenste fortengordel.

Alle forten van de Nederlandse Waterlinie hebben de Rijksmonumentenstatus, terwijl in Vlaanderen slechts enkele forten beschermd zijn als monument of als stads- of dorpsgezicht. In vergelijking met Nederland zijn in Vlaanderen tot nu toe door de overheden minder middelen besteed aan het restaureren en herbestemmen van forten. Zowel in Nederland als Vlaanderen is de doelstelling geformuleerd het landschap tussen de forten open en groen te houden. In Nederland lukt dit met wisselend succes maar in Vlaanderen is het landschap versnipperd geraakt en is de eenheid van het landschap aangetast door lintbebouwing en infrastructuur. Alvorens in te gaan op drie verschillen in planningspraktijk die de verschillende ruimtelijke uitkomsten verklaren, worden de fortenprojecten kort geïntroduceerd.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie

Het strategisch project de Nieuwe Hollandse Waterlinie is geïnitieerd vanuit een samenwerkingsverband tussen vijf ministeries. Een apart projectbureau werd in 1999 opgericht dat zich positioneerde tussen de vijf ministeries en de vijf betrokken provincies. Al vrij snel hadden de planners zich een sterke centrale rol toebedeeld en werd in samenspraak met regionale en lokale stakeholders een ruimtelijke visie opgesteld. Met deze abstracte visie werden de ontwikkelingsmogelijkheden van de forten verkend.

Nederlandse bovenlokale overheden interveniëren vaker op lokaal niveau dan de Vlaamse. In het waterlinieproject hebben provinciale ambtenaren een belangrijke positie in het beoordelen van lokale plannen. Dit doen zij aan de hand van visies waarover consensus is bereikt en waarbij hulp wordt ingeroepen van externe experts. Door deze toetsing werd de visie, die juist mobiliserend en inspirerend was bedoeld, in de praktijk gebruikt om te bepalen of de lokale plannen genoeg ambitie- en kwaliteitsniveau hadden. De visie werd dan ook door een substantieel aantal lokale partijen ontvangen als een top down planningsconcept ondanks de betrokkenheid van de stakeholders.

De eisen die werden gesteld aan particuliere initiatieven zorgden ervoor dat voornamelijk de ontwikkeling van maatschappelijke, publieke functies kans maakten op steun vanuit de hogere bestuurslagen. In veel forten zijn culturele of educatieve functies gekomen waarbij de exploitatie sterk afhankelijk is van een breed scala aan overheidssubsidies. Juist die subsidies drogen nu op.

Fortengordels van Antwerpen

In Vlaanderen is het 'Strategisch Project de Fortengordels van Antwerpen' geïnitieerd vanuit de provincie Antwerpen in 2003. Voor de provincie Antwerpen is het de derde keer dat een strategisch plan wordt gemaakt voor de fortengordel, na onsuccesvolle pogingen in 1974 en 2001. Deze pogingen faalden voornamelijk omdat lokale partijen zich niet herkenden in de plannen. Om te voorkomen dat dit een derde maal zou gebeuren, startte de provincie een interactief proces op waarbij lokale partijen mochten meedenken over het 'kaderplan' (visie).

In het Antwerpse Fortengordelproject interveniëren bovenlokale overheden nauwelijks en worden vrijwel geen directieven opgelegd. Het Gewest Vlaanderen beperkt zich tot het financieren van één projectcoördinator die werkzaam is op provinciaal niveau. Tevens stelt het Gewest aankoopsubsidies beschikbaar. Hier is één keer gebruik van gemaakt bij de aankoop van fort Duffel, waarbij het Gewest Vlaanderen 180.000 Euro beschikbaar stelde.

Het resultaat is een zeer abstracte visie geworden die sterk is gebaseerd op de wensen van de betrokken lokale partijen. Hoewel consensus bestaat over de inhoud van de visie bestaat er ook scepsis over de uitvoering van het plan. De provincies in België hebben van oudsher nauwelijks een actief sturende positie, waardoor de coördinerende rol van de provincie door lokale partijen niet altijd wordt begrepen. De provincie beschikt tevens over weinig financiële middelen voor concrete ruimtelijke investeringen. Bovendien heeft het Fortengordelproject weinig politieke urgentie, zowel op provinciaal als op gewestelijk niveau.

In Nederland en Vlaanderen zijn strategische projecten opgestart om de militaire landschappen te revitaliseren

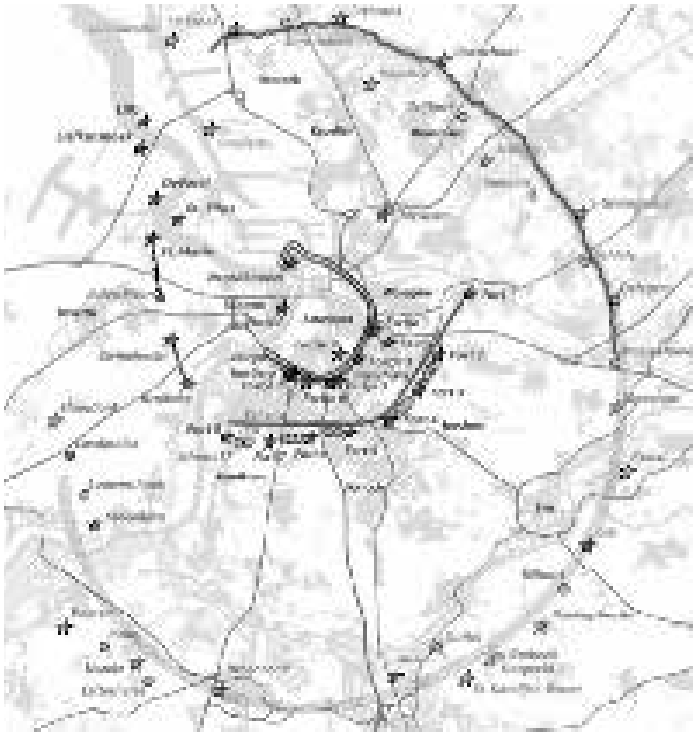
Bureaucratische en politieke rationaliteit

Dat er in Vlaanderen een sterke betrokkenheid is van politiek bij ruimtelijke ordening, en planning bovendien meer decentraal is georganiseerd speelt een belangrijke rol in de terughoudendheid te interveniëren op lokaal niveau. In Vlaanderen is het gebruikelijk wanneer een nieuwe bestuurder aantreedt, hij of zij vertrouwelingen met zich meeneemt voor strategisch management van het departement. Het ontwikkelen van het strategische beleid is met name een taak voor de gedeputeerde en zijn of haar aangestelde managers. Van de ambtenaren wordt onafhankelijkheid gevraagd, maar wel loyaliteit naar het bestuur en het bestuursakkoord. Zij genieten in mindere mate de discretionaire ruimte van Nederlandse ambtenaren, waar de expertise van de ruimtelijk planner hoog in het vaandel wordt gedragen en waar ruimtelijk beleid vooral een taak is van bureaucratische organisaties die op grotere afstand staan van de politiek.

Het verschil tussen deze Nederlandse 'bureaucratische rationaliteit' en de Vlaamse 'politieke rationaliteit' van ruimtelijke planvorming is duidelijk terug te zien in de verschillende aanpak van de fortenprojecten. De politieke rationaliteit in de Vlaamse context verklaart deels de terughoudendheid van de provincie te interveniëren op lokaal niveau. De publieke opinie zou een actief sturende provincie kunnen zien als te veel bemoeienis met het lokale niveau. Wanneer een gedeputeerde in zou gaan tegen het lokale belang zou dat tot electoraal verlies kunnen leiden in het betreffende kiesdistrict.

Toegankelijkheid van bestuurders

Het is opvallend dat negen van de 34 forten, met name in de binnenste fortengordel rondom Antwerpen gebruikt worden door lokale verenigingen. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen. Ten eerste is een aantal forten al in



Antwerpse fortengordel. Bron: Koen Raats

de jaren zeventig verkocht aan de gemeenten, onder voorwaarde dat ze gebruikt zouden worden als "groene zones en zones aangepast aan vrijetijdsvoorzieningen." Toentertijd zijn lokale verenigingen gebruik gaan maken van de fortenterreinen. Een tweede belangrijke reden is dat in het decentrale Vlaamse planningssysteem, politici relatief dicht bij de burgers staan. In Vlaanderen komt het vaker dan in Nederland voor dat lokale politici zich willen inzetten om problemen van particulieren op te lossen. In de Fortengordel van Antwerpen is een aantal forten herbestemd doordat verenigingen goede relaties hadden met lokale politieke vertegenwoordigers. Als voorbeeld kunnen een tennis- en een schietvereniging worden genoemd die gebruik maken van gedeelten van een fort dankzij goede politieke contacten. In Nederland staan bestuurders doorgaans een stuk verder af van burgers en particulieren. Door de sterke bovenregionale regie van de Nederlandse provincies en het Nationaal Projectbureau genieten gemeenten in het Waterlinieproject doorgaans minder vrijheid zelf te bepalen welke functie het fort moet krijgen dan in Vlaanderen.

Rechtszekerheid en collectiviteit

Barry Needham schrijft in 'Dutch Land Use Planning' dat Nederlanders hun individuele eigendommen of wensen eerder opzij zetten voor collectieve waarden omdat van oudsher de gemeenschappelijke strijd tegen het water dit vereiste. Ook voor het bouwen op de slappe grond in Nederland was coördinatie op het gebied van ruimtelijke ordening nodig: het was goedkoper om collectief grond bouwrijp te maken en vervolgens te bestemmen. Deze 'collectieve' attitude is verankerd in wetgeving en de manier waarop ruimtelijke inrichting is gereguleerd.

De Vlaamse houding ten aanzien van ruimtelijke planning is in vergelijking met Nederland meer gericht op het beschermen van individueel bezit (zie ook het artikel 'Vreemd en Verwant' in AGORA 2013-1). In zekere zin is ze een stuk liberaler: particulieren mogen in grote mate zelf weten hoe ze hun eigendom beheren en vormgeven. Daardoor staat bescherming en bestendiging van particulier eigendom hoog in het vaandel. In Nederland worden de individuele vrijheden gemakkelijker beperkt doordat men collectieve waarden wil beschermen.

In de visies voor de fortenprojecten is de tegenstelling tussen rechtszekerheid en collectiviteit duidelijk te herkennen. De visie voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie heeft een abstract karakter met daarin heldere directieven om collectieve waarden te beschermen. Op deze manier worden waarden beschermd als de openheid van het landschap tussen de forten, herkenbaarheid van de historische structuur en de toegankelijkheid van het erfgoed. De Vlaamse visie is voornamelijk een optekening van de huidige situatie, die wordt bestendigd door de ruimtelijke visie. De visie heeft een sterk voluntaristisch, non-prescriptief karakter en beschermt voornamelijk wat er is.

De verschillen in planpraktijk en -cultuur leiden tot een fundamenteel verschillende aanpak van regionale herbestemmings-projecten. De bureaucratische rationaliteit die typisch is voor de Nederlandse planning heeft geleid tot functietoekenning voor forten die moest voldoen aan allerlei eisen die op regionaal niveau werden afgedwongen. De meervoudigheid van uniforme eisen om collectieve waarden te beschermen heeft gezorgd voor eenzijdige exploitatie van forten, die in grote mate subsidieafhankelijk is. In Vlaanderen is het gebruik van forten veelzijdiger en hebben gemeenten meer vrijheid als het gaat om functietoekenning. Omdat de functietoekenning overwegend plaatsvindt op lokaal niveau, kunnen lokale partijen zich doorgaans beter committeren aan het ontwikkelen en exploiteren van forten. Het beheer en onderhoud van forten steunt in Vlaanderen dan ook vaker op stichtingen en verenigingen van buurtbewoners. Er moet worden vastgesteld dat het in Vlaanderen is gelukt om met veel minder overheidsgeld de forten een nieuwe functie te geven en te onderhouden.

Koen Raats (k.a.raats@uva.nl) is sinds 2011 werkzaam bij de Universiteit van Amsterdam als docent/onderzoeker planologie. Daar werkt hij aan een promotieonderzoek naar de herbestemming van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Koen is vaste columnist voor Platform VOER en is redacteur bij Rooilijn.

Literatuurselectie

Gysen, K. en Migom, S. (2011) Fortengordels nu! In: Lombaerde, P. Antwerpen Versterkt 2. Antwerpen: University Press Antwerp

De Vries, J. en Zonneveld, W. (2005). Vlaanderen. S+RO (Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening 86, nr. 2, 6-8

Lombaerde, P. en Gils, R. (2011) De forten rond Antwerpen: van militaire dwangbuis tot vestinglandschap in wording. In: Provincie Antwerpen, Fortengordels Nu!, Antwerpen: Provincie Antwerpen.

Raats, K. (2015) [forthcoming] Herbestemming van de Antwerpse fortengordels, de Nieuwe Hollandse Waterlinie in perspectief. Promotierapport, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam

ÉCHAR
VANDÉ
PUIME
2015

Vooral goed om je heen kijken!

COLUMN Hans Leeflang

De Norns Afbeelding: Tiianen

De IJslandse heksen: Urd, Verdandi en Skuld staan voor verleden, heden en toekomst. In 2015, het Jaar van de Ruimte kijken we terug, vooruit en goed om ons heen.

Voor mij begon het met 25 jaar terugkijken. Toen was ik in Nederland betrokken bij de grote rijksnota's over de ruimtelijke ontwikkeling, de Vierde Nota en de Vierde Nota Extra (VINEX). Motto was "Nederland in 2015, daar wordt nu aan gewerkt". Een mooie aanleiding om te kijken wat er van al die plannen is terechtgekomen. Ook om te zien wat we nu van het gerealiseerde vinden en wat het ons leert voor de toekomst.

Het Jaar van de Ruimte trekt vooral aan vanwege de uitnodiging om weer eens echt vooruit te kijken. De agenda 2040 lonkt in deze tijd van korte termijn oriëntatie en verkokering. Echte interesse in de geschiedenis is beperkt. Velen nemen genoegen met een 'enkele stappen gauw thuis'-variant. De VINEX wordt dan afgedaan met "de laatste stuiptrekking van top-down blauwdruk nationale woningbouwplanning". De geschiedenis is heel wat rijker dan dat. Gelukkig wordt door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een mooie verkenning gemaakt naar de ruimtelijke metamorfose van Nederland 1988-2015. In dit nummer van AGORA vindt u daar een voorproefje van in het artikel van Ries van der Wouden.

Goed terugkijken stelt ons in staat verder vooruit te kijken. Maar wat kunnen we van de geschiedenis leren voor de toekomst? Ik hoop dat daar bij het verschijnen van de PBL-verkenning in Nederland en Vlaanderen over gesproken zal worden. Ik trek voorlopig vier lessen voor de toekomst. Allereerst dat een gedeeld toekomstbeeld loont. Verhalen als 'Nederland distributieland' hebben de investeringen van de verschillende overheden en marktpartijen gericht. Ten tweede vormen publieke investeringen een basis voor marktpartijen en burgers voor hun investeringen in de ontwikkeling van een regio en van het land. Ten derde liggen er – bij alle goede bedoelingen – steeds onbedoelde effecten op de loer. En ten vierde blijkt dat – ook al hebben we collectief het einde van de maakbare samenleving afgekondigd – er nog heel wat maakbaar is door bestuurders, ontwerpers, ontwikkelaars, ambtenaren, die het verschil maken. Zij zorgen ervoor dat een ruimtelijke verandering tot meer ruimtelijke kwaliteit leidt, of niet.

Het belang van terugkijken werd ook bevestigd door professor Harry Dimitriou (Professor of Planning Studies at University College London (UCL) op de eerste 'Kennis voor Ruimte'-bijeenkomst op 6 februari 2014 in Pakhuis de Zwijger in Amsterdam). Hij doet onderzoek naar megaprojecten en toonde dat er veel meer aandacht voor een project is in de fase van verkenning en besluitvorming dan in de fase na de realisatie. Hij toonde ook dat projecten die bij de start vaak matig scoorden in kostenbaten termen, eenmaal gerealiseerd vaak veel gunstiger blijken uit te pakken, ondanks vertraging en kostenoverschrijding tijdens de uitvoering.

Het mooie van het werk van Dimitriou is dat zijn onderzoek zich op het heden richt en uitgaat van een steeds veranderende context. Dat is voor mij ook de sleutel naar de toekomst. Het is duidelijk dat de toekomst niet zondermeer kan worden afgeleid uit het verleden, daarvoor verandert de maatschappelijke context te veel en te snel. De overheid heeft inmiddels een geheel andere positie in de samenleving. En de opgaven zijn anders dan 25 jaar geleden. In wat voor een tijd we dan nu beland zijn is moeilijk te duiden; in ieder geval een tijd met grote onzekerheden en veel sociale, ecologische en economische spanning.

De toekomst kan niet zondermeer worden afgeleid uit het verleden

In IJsland staat Verdandi voor 'wordend'. Dat vind ik nu mooi: door goed te kijken (en te luisteren) kan je ontdekken wat er zich aan het ontwikkelen is. Goed om ons heen kijken lijkt mij dan ook het belangrijkst wat ons in het Jaar van de Ruimte te doen staat. Opdat we aan het eind van dat Jaar kunnen duiden: "Nederland – en Vlaanderen - in 2040: daar wordt nu aan gewerkt!"

Hans Leeflang is initiatiefnemer van het Jaar van de Ruimte. Van 2011 tot 2014 was hij directeur Kennis, Innovatie en Strategie bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tevens is hij bestuursvoorzitter van de Eo Wijersstichting.

Nieuwe geschiedenis in oude steden

CASUS Ries van der Wouden

De afgelopen vijfentwintig jaar is er fors gebouwd in Nederlandse steden. Belangrijke katalysator was het verschijnen van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening in 1988, een paar jaar later gevolgd door de Vierde Nota Extra, kortweg Vinex. Daarin werd de nieuwbouwopgave gezocht in en rondom de bestaande steden. Die stonden er op dat moment niet best voor.

Vanaf de jaren zestig waren de drie grootste steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bij elkaar met een half miljoen bewoners gekrompen. En bewoners waren niet het enige dat ze kwijtraakten: in de jaren zeventig en tachtig verdween ook veel werkgelegenheid, met name uit de industrie. Het nieuwe ruimtelijk concept van de 'compacte stad' moest de investeringen weer naar de stad brengen. Dat was een breuk met de voorgaande periode, waarin in feite de suburbanisatie werd gefaciliteerd in groeikernen op enige afstand van de stad. Het was ook in een ander opzicht een breuk. In plaats van sociale woningbouw kreeg de ontwikkeling van koopwoningen voor middeninkomens de meeste prioriteit. Nu waren naast de gemeente, marktpartijen aan zet. Het tijdperk van de projectontwikkelaar begon.

Het grootste deel van de in het kader van de Vinex gestarte bouwgolf is inmiddels gerealiseerd. In en om steden zijn nieuwe woonwijken, kantoorlocaties en winkelgebieden gebouwd. De stedelijke woningvoorraad is fors toegenomen, de daling en stagnatie van de bevolkingsomvang is omgezet in een stijging. In het debat over de resultaten is verreweg de meeste aandacht uitgegaan naar de nieuwe buitenwijken, de naar de nota genoemde 'Vinex-wijken'. Dat geldt ook voor de waardering van de nieuwe woningen in historische, vaak 'jaren-dertig'-stijl, of voor hele in historiserende stijl gebouwde wijken zoals Brandevoort bij Helmond. Echter, wat eigenlijk veel interessanter is dan de buitenwijken, is de band van nieuwe binnenstedelijke gebieden met de historie. De reden hiervoor is de complexiteit van deze relatie. In de binnenstedelijke gebieden is er doorgaans sprake van een driedubbele relatie met de geschiedenis. Ten eerste zijn de binnenstadslocaties vaak ontwikkeld op 'historische' grond in of nabij het centrum: oude havengebieden of industriegebieden. Ten tweede is in deze gebieden vaak waardevol industrieel erfgoed hergebruikt en hebben deze gebouwen een nieuwe functie gekregen. En ten derde is er, net als in een aantal buitenwijken, in sommige gebieden gebruik gemaakt van een historiserende wijze van stadsontwikkeling, soms in de stedenbouwkundige vorm, soms in de gebouwen zelf, of allebei. Deze band tussen stadsontwikkeling en geschiedenis bespreek ik in dit artikel aan de hand van twee grote binnenstedelijke projecten: het Oostelijk Havengebied in Amsterdam en De Resident in Den Haag.

Oostelijk Havengebied in Amsterdam

Nergens zijn de veranderingen in de stedelijke herstructurering van de afgelopen dertig jaar zo goed zichtbaar als in het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. Tot de jaren zeventig nog gebruikt als havengebied, maar met gestaag afnemende intensiteit vanwege de verplaatsing van havenactiviteiten in westelijke richting. Het Oostelijk Havengebied werd verkocht aan de gemeente, die het in 1978 in onderzoek nam als potentieel nieuw woongebied. Het werd daarmee het grootste herontwikkelingsgebied van Amsterdam binnen de Ring. Het gebied heeft de structuur van door smalle verbindingsdammen met elkaar verbonden schiereilanden met langgerekte kades. Van groot belang voor het bewaren van het historisch karakter van het gebied was het besluit die structuur intact te laten en verkeerproblemen op te lossen door extra bruggen. Waar 'wonen aan het water' in Amsterdam vooral was voorbehouden aan de grachtenbewoners bood nu de kadestructuur nieuwe mogelijkheden. De kadestructuur voorzag de wijk van openbare ruimte en uitzicht op het water, en bood zo compensatie voor het gebrek aan groen. Het gebied bestaat in feite uit acht verschillende buurten: het Veemarktterrein, het Abattoirterrein, Borneo, Sporenburg, KNSM-eiland, Java-eiland (pas later toegevoegd vanwege problemen rond vrijkomende erfpacht) en de Oostelijke Handelskade met aansluitend de Rietlanden.

De stedelijke herontwikkeling startte in de jaren tachtig op het Veemarkt- en het Abattoirterrein. Daar zijn de sporen van de crisis uit de jaren tachtig en de nadagen van de volkshuisvesting nog zichtbaar: veel sociale huurwoningen in de strokenbouw die de vroeg-naoorlogse periode kenmerkt. Maar tegelijkertijd zijn de historische pakhuizencomplexen Maandag t/m Zaterdag bewaard gebleven en omgebouwd tot appartementen. In de periode daarna veranderden de opvattingen over stedelijke herstructurering. Het KNSM-eiland en het Java-eiland kregen een geheel ander en sterk stedelijk karakter, mede door de keuze van de architecten Jo Coenen en Sjoerd Soeters voor het stedenbouwkundig ontwerp. Zij braken met de volkshuisvestelijke kleinschaligheid van de stadsvernieuwing en met de stedenbouwkundige traditie van het modernisme. Stadsappartementen zijn er dominant, in een mix van koop- en huurwoningen, waarvan een aanzienlijk deel in de vrije sector. Het KNSM-eiland kreeg monumentale grote blokken en een brede laan in het midden. De bebouwing op het Java-eiland staat juist langs de kades aan de buitenzijde, met parkachtige tuinen in de binnenhoven en nieuwe grachten tussen de bouwblokken. Met die nieuwe grachten werd verwezen naar de historische, kleinschalige grachtenstructuur van Amsterdam. Borneo en Sporenburg onderscheiden zich met deels grondgebonden laagbouw, veelal patiowoningen die rug aan rug zijn geplaatst. Deze woningen waren vooral bedoeld voor gezinnen met kinderen. Een deel is gebouwd onder particulier opdrachtgeverschap. Als laatste waren de Oostelijke Handelskade en Rietlanden aan de beurt, met veel publieke en culturele voorzieningen, kantoren, woningen en de passagiersterminal. In deze fase ging het hergebruik van de oorspronkelijke bebouwing een grotere rol spelen, zoals het kenmerkende Lloydhotel waar ooit emigranten wachtten op de grote overtocht en een aantal pakhuizen langs de Piet Hein-kade. Zo is het Oostelijk Havengebied een woonwijk geworden met ruim 8000 woningen, waar de historie van Amsterdam als stad aan het water nieuw leven is ingeblazen.

Het grootste deel van de Vinex is nu gerealiseerd

De Resident in Den Haag

Op 18 december 1964 verwoestte een brand het Haagse Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen uit 1874 aan de Zwarteweg, nabij het Centraal Station. De leemte werd opgevuld met kantoren voor de rijksoverheid, zonder noemenswaardig stedenbouwkundig plan. Op de plaats van het gebouw voor Kunst en Wetenschappen kwam als eerste het Transitorium, een grauwe kantoorflat voor tijdelijke huisvesting van rijksdiensten. Enkele jaren later verschenen een eindje verderop in dezelfde stijl de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie. Dit deel van het centrum werd een desolaat kantorengebied met veel parkeerruimte, dat niets van doen had met het historisch centrum van Den Haag.

In de loop van de jaren tachtig werden twee besluiten genomen die het aanzien van het gebied drastisch zouden veranderen. In 1983 werd besloten het Ministerie van VROM niet buiten Den Haag te bouwen, maar vlak bij het Centraal Station. Vervolgens loodste de toenmalige Haagse wethouder Adri Duivesteijn in 1986 de plannen voor bouw van een nieuw stadhuis en bibliotheek aan het Spui door de Haagse gemeentepolitiek. In deze situatie was een nieuw stedenbouwkundig plan voor het gebied nodig. Dat werd een plan van de Oostenrijker Rob Krier. Het stuitte op veel weerstand, met name uit de door modernisten gedomineerde Nederlandse architectenwereld. Die beschouwden Krier als een hopeloze romanticus met een sterke neiging tot historiserend bouwen. Maar de grote aantrekkingskracht van het plan van Krier was dat het drie doelstellingen van de gemeente Den Haag aanvatte. Ten eerste het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum. Die was aangetast door verkeersdoorbraken en slordige bouwprojecten. Ten tweede het versterken van de woonfunctie in het centrum. Het aantal bewoners was in de tweede helft van de twintigste eeuw sterk verminderd. Ten derde het maken van een verbinding tussen de historische binnenstad en de 'city', de kantorenstad van Den Haag. Die functioneerden als parallelle werelden zonder noemenswaardige verbindingen.

Aanvankelijk zag het er naar uit dat het plan van Krier door de weerstand van de tekentafel zou verdwijnen. Door ingrijpen van rijksbouwmeester Kees Rijnboutt werd het proces nieuw leven ingeblazen, onder meer door het plangebied te verkleinen. Dat verkleinde plangebied ging uiteindelijk De Resident heten. Het plan bleef ook overeind door de steun van wethouder Peter Noordanus (die Adri Duivesteijn was opgevolgd) en Ton Meijer van de ontwikkelaar MAB. Het werd nog vele malen aangepast en uiteindelijk gerealiseerd met tal van andere architecten. Voor de openbare ruimten werden tal van vormen uit de historische stedenbouw benut, zoals het hoefijzervormige centrale plein, de smalle verbindingsstraten en niveauverschillen tussen de openbare ruimten. In het multifunctionele plan was plaats voor kantoren, winkels, horeca en vooral ook woningen. Door de integratie van die functies kwam ook een verbinding tot stand tussen de historische binnenstad en de kantorenstad. Enkele markante historische panden bleven behouden en werden in het plan geïntegreerd, zoals het oude gebouw van de Staatsdrukkerij aan de Fluwelenburgwal. Het historiserende karakter van De Resident werd bovendien versterkt door de vrijmoedige historische verwijzingen van de architecten Soeters en Graves in het ontwerp voor het Ministerie van VWS. Enorme puntdaken geven het door Graves ontworpen Castalia het aanzien van reusachtige Hollandse grachtenpanden. Maar een belangrijke historische erfenis zit onzichtbaar in Castalia verborgen: het is gebouwd rondom het skelet van het verder verdwenen Transitorium.

Nieuwe ruimte voor geschiedenis

In de stedelijke herontwikkeling van beide steden zijn nieuwe banden met de stadsgeschiedenis gelegd en oude banden gerevitaliseerd. Dat kwam allereerst tot uiting in de aansluiting van de herontwikkelingsgebieden aan de structuur van het bestaande stadscentrum. In het Oostelijk Havengebied werd met behoud van de historische havenstructuur de Amsterdamse traditie van het wonen aan het water nieuw leven ingeblazen. In De Resident werden nieuwe verbindingen gelegd tussen de Haagse kantorenstad en het historisch centrum, onder ander door een sterke focus op de openbare ruimte. Ten tweede is er in beide gebieden weliswaar veel nieuwbouw gekomen, maar zijn tegelijkertijd historische panden bewaard gebleven door ze een andere functie te geven.

Historische woonschepen langs nieuwe bebouwing op het Java Eiland, Amsterdam. Foto: Daria Scagliola en Stijn Brakkee.

En ten derde is in beide projecten vrijmoedig gebruik gemaakt van historische stedenbouwkundige vormen en architectonische verwijzingen naar het verleden van de steden. Via de stedenbouw en architectuur is zo 'nieuwe geschiedenis' gemaakt. De Amsterdamse en Haagse projecten zijn hierin niet uniek. Ook in ander Nederlandse steden zijn stedelijke gebieden op een vergelijkbare wijze herontwikkeld: in Rotterdam de Kop van Zuid en de Lloyd- en Mullerpier, in Maastricht Céramique en in 's Hertogenbosch het Paleiskwartier. En over de Nederlandse grens Het Eilandje in Antwerpen, HafenCity in Hamburg en Sydhavn in Kopenhagen, waar Sjoerd Soeters het concept van het Amsterdamse Java-eiland op grotere schaal heeft toegepast.

Het paradoxale is dat deze vorm van 'nieuwe geschiedenis maken' in de stad pas mogelijk is geworden door een breuk met het recente verleden. In de voorgaande decennia domineerden twee tradities de Nederlandse stadsontwikkeling: de volkshuisvestelijke bouw van relatief goedkope huurwoningen en de modernistische stedenbouw met een sterke nadruk op functionaliteit in de vorm en op functiescheiding in de stad. De breuk met deze tradities heeft in beide steden gezorgd voor nieuwe stedelijke gebieden, waarin juist veel ruimte is gelaten voor de geschiedenis van de stad.

Ries van der Wouden (ries.vanderwouden@pbl.nl) is sinds 2010 werkzaam bij het Planbureau voor de Leefomgeving en daar verantwoordelijk voor het werkprogramma, projecten en publicaties van de sector Ruimtelijke Ordening en Leefomgevingskwaliteit. in het verleden werkte hij voor het Sociaal en Cultureel en Ruimtelijk Planbureau. Hij was tevens hoofdredacteur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening.

Literatuur

Abrahamse, J.E., Lahr, M. en Gauthier, C. (2003) Oostelijk Havengebied Amsterdam: stedenbouw en architectuur. Rotterdam: NAi uitgevers

Misset, C. (2009) De haven van Amsterdam, zeven eeuwen van ontwikkeling. Bussum: Thoth

Rossem, V. van (1996) Stadbouwkunst: de stedelijke ruimte als architectonische opgave. Rob Krier in Den Haag: De Resident. Rotterdam: NAi uitgevers

Wouden, R. van der (2015) De ruimtelijke metamorfose van Nederland 1988-2015. Het tijdperk van de Vierde Nota. Rotterdam: NAi010 uitgevers, te verschijnen in mei 2015

Toenemende padafhankelijkheid

ESSAY Hugo Priemus

De patronen die in verschillende stadia van de Nederlandse ruimtelijke ordening zijn nagestreefd hebben de condities geschapen voor de toekomst. Deze bijdrage beschrijft de doorwerking van keuzes uit het verleden op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende decennia. Stedelijke netwerken en netwerksteden bekleden daarin een centrale plaats want zij kunnen heel goed worden beschouwd als de ruimtelijke neerslag van beleid in het recente verleden.

Land van stedelijke regio's

Na de Tweede Wereldoorlog was de ruimtelijke ordening in Nederland vooral een exponent van growth management. De Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1960/1966) bracht het groeikernenbeleid. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1990) introduceerde de Vinex-locaties. Voorts werd veel aandacht besteed aan de herstructurering van stadscentra en voor- en naoorlogse stadswijken.

Als we de neerslag van deze verschillende ruimtelijke beleidsconcepten superponeren, doemen stedelijke regio's op met netwerksteden en stedelijke netwerken als ruimtelijke patronen. Hierin wordt de synergie tussen infrastructuren en bebouwingspatronen steeds belangrijker. De volgende fase in de Nederlandse ruimtelijke ordening zal in toenemende mate in het teken staan van het pad dat is ingeslagen op basis van keuzes in het verleden. In krimpgebieden zullen de dorpen en steden compacter worden. De expansiegebieden, met name de Randstad, zullen nog meer worden gekenmerkt door de ontwikkeling van intraregionale netwerksteden en interregionale stedelijke netwerken. Een blik op de geschiedenis van het naoorlogs Nederlandse ruimtelijke ordeningsbeleid identificeert deze padafhankelijkheid.

Twintig miljoen inwoners

Het begon allemaal met de Eerste en de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1960/1966). Daarin werd allereerst een demografische prognose gehanteerd die iedereen op het verkeerde been heeft geplaatst: 20 miljoen inwoners in Nederland in 2000. Voorts werd in deze Nota's een ruimtelijke spreiding op een hoog schaalniveau voorgestaan. De bedrijvigheid en de werkgelegenheid dreigden zich te zeer in de Randstad te concentreren. Dat was aanleiding om een overheveling van bedrijven en arbeidsplaatsen te bepleiten van de Randstad naar de meer perifere regio's, met name Groningen en Limburg. De Rijksoverheid gaf het voorbeeld door uitplaatsing van de grote overheidsorganisaties voor telecom KPN, statistische analyse CBS en ambtenarenpensioenen ABP vanuit de Randstad naar elders. Maar het bedrijfsleven volgde niet: het ruimtelijk spreidingsbeleid zakte als een pudding in elkaar en is later nimmer herrezen.

Vinex in voormalige groeikern Purmerend. Foto: Martijn van Exel

Groeikernenbeleid

Meer succes had het ruimtelijk beleid op intraregionaal niveau. Het groeikernenbeleid werd geformuleerd en uitgevoerd. Voor een belangrijk deel stond het ruimtelijk beleid in het teken van de vraag: waar moesten de woningcomplexen worden gelokaliseerd die nodig waren om de nijpende woningtekorten in te lopen? Het idee was dat nieuwe groeikernen moesten worden ontwikkeld op enige afstand van de bestaande stadskernen. Daardoor zouden in de stadsregio groenzones kunnen worden vrijgelaten en zouden grootschaligheid en congestie vermeden kunnen worden. Men ging uit van woningbouwprogramma's, voor een groot deel bestaande uit ruim gesubsidieerde woningen in de sociale huursector. Gemeenten en woningcorporaties namen het voortouw. Het groeikernenbeleid was de vrucht van een vèrgaande synergie tussen woningbouw en ruimtelijk beleid. Achteraf blijken de groeikernen de automobiliteit sterk te hebben gestimuleerd, doordat het openbaar vervoer in en naar de groeikernen veel later werd gerealiseerd dan de woningbouw. Het groeikernenbeleid ging dan ook niet samen met een krachtige stimulans van groene recreatiegebieden. Opvallend is dat het groeikernenbeleid nagenoeg volledig is gerealiseerd zoals het was voorgenomen. De samenleving was toen nog in vérgaande mate maakbaar.

Marktwerking en uniform resultaat

In de Derde en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening spelen milieu-overwegingen een grote rol. Nu werd de nadruk gelegd op locaties vlakbij de grote stad, soms in de stad (zoals de Kop van Zuid in Rotterdam) als locaties voor nieuwe woningen en bedrijven. Er waren nu veel minder subsidies beschikbaar dan ten tijde van het groeikernenbeleid. De regering vond dat de ruimtelijke ordening zichzelf zou moeten kunnen bedruipen, onder meer door marktpartijen te interesseren. Er werd een beroep gedaan op projectontwikkelaars en vastgoedbeleggers om in woningen te investeren. Om het bouwen van Vinex-woningen aantrekkelijk te maken, werden enkele maatregelen genomen. Het Rijk stelde per locatie een maximum van 30 procent sociale woningen vast: marktpartijen moesten nu het voortouw nemen; de Vinex-locaties werden precies afgebakend zodat marktpartijen (en woningcorporaties) meteen concrete grondposities konden innemen; het in de periode 1995-2005 te realiseren aantal woningen werd vastgesteld, daarmee lag ook per regio de gemiddelde woningdichtheid vast in een bereik van 30-35 woningen per hectare; tenslotte werd in de regionale woningbouwprogrammering een structureel woningtekort ingebouwd waardoor de leegstand werd beperkt en prijzen werden opgestuwd.Voorts werden per regio afspraken gemaakt over de te verstrekken subsidies. Deze subsidies voorzagen in het passend vormgeven van de woonomgeving, maar opnieuw niet in de bekostiging van een grootschalige groenvoorziening.

De partijen die de Vinex-locaties hebben gerealiseerd, hebben alle geluk van de wereld gehad

Al gauw bleek dat de marktpartijen de nadruk wilden leggen op de bouw van eengezinshuizen en op de bouw van koopwoningen. Uiteindelijk bestaat circa 80 procent van de Vinex-woningen uit eengezinshuizen, en ook 80 procent bestaat uit koopwoningen (die grotendeels de productie van eengezinshuizen overlappen). Het gevolg was dat de openbare ruimte er overal bekaaid van afkwam en dat de parkeercapaciteit op vele plekken erg beperkt is. De Vinex-projecten zijn prachtig gedocumenteerd in de Vinex-Atlas van Boeijenga en Mensink. Daaruit blijkt dat ondanks het kleine aantal spelregels het resultaat overal uniform is en dat de variatie vooral aan de buitenkant zichtbaar is, door een architectonisch sausje. Evenals bij het groeikernenbeleid, bleek ook nu de realisatie van de OV-infrastructuur flink achter te lopen op de woningbouwproductie.

Opvallend is dat de gemiddelde woningdichtheid de leidraad vormde voor elke Vinex-locatie afzonderlijk, zodat er binnen de stadsregio's weinig contrastwerking en woningbouwdifferentiatie gerealiseerd werd. Ook programmatisch pakten de Vinex-locaties eenzijdig uit: de doelgroepen waren vooral de traditionele huishoudens met en zonder kinderen. Jongeren en al of niet zorgbehoevende ouderen worden op Vinex-locaties weinig waargenomen.

Achteraf moet worden geconstateerd dat de risicodragende partijen die de Vinex-locaties hebben gerealiseerd, alle geluk van de wereld hebben gehad. De realisatieperiode van Vinex was 1995-2005. Toen de financieel-economische crisis in 2008 Nederland bereikte, waren alle Vinex-locaties geheel of grotendeels gerealiseerd. Dat was een prettige zaak, want het Vinex-woningbouwprogramma (veel – niet zelden dure – koopwoningen, weinig sociale woningbouw) was uitgesproken crisisgevoelig. Dat blijkt bijvoorbeeld bij de Waalsprong te Nijmegen waar de Vinex-locatie na een reeks stagnaties voor het grootste deel nog niet is gerealiseerd. De positieve Vinex-ervaringen hebben overigens

veel marktpartijen en woningcorporaties overmoedig gemaakt: zij verwierven nieuwe grondposities na de positieve ervaringen op Vinex-locaties. Sinds 2008 hebben zij daarover forse verliezen geleden.

Ruimtelijk- en infrastructuurbeleid

Zowel het groeikernenbeleid als het Vinex-beleid zijn het product van een onbevredigende onderlinge afstemming tussen ruimtelijk beleid en infrastructuurbeleid. Bij de start van het Kabinet Balkenende 4 (in 2006) werd voor het eerst het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gevormd, dat voor is te beschouwen als een fusie tussen de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, met dien verstande dat de portefeuille Volkshuisvesting is overgeheveld naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en de portefeuille Ruimtelijke Ordening binnen I&M sterk is gemarginaliseerd.

Het bedrijfsleven volgde niet het ruimtelijk spreidingsbeleid

Stedelijk netwerk en netwerkstad

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening van PvdA-minister Jan Pronk, welke nimmer het Staatsblad haalde, en in de Nota Ruimte van VVD-minister Sybilla Dekker wordt het perspectief geschetst van netwerksteden (op regionaal niveau) en stedelijke netwerken (op bovenregionaal niveau). De netwerkstad en het stedelijk netwerk zijn nooit een vast bestandsdeel van de ruimtelijke planningsdoctrine in Nederland geworden. Toch zou dat een voor de hand liggende gedachte zijn, omdat netwerksteden heel goed kunnen worden beschouwd als de ruimtelijke neerslag van beleid in het recente verleden. Als we de centrale steden, groeikernen en Vinex-locaties per regio superponeren, en als de synergie tussen stedelijke bebouwingspatronen en infrastructuurnetwerken (autowegen, openbaar vervoer) zou worden versterkt, manifesteert zich hier bijna automatisch de netwerkstad. Hierbij zouden ook ICT-netwerken, energienetwerken en ondergrondse pijpleidingen kunnen worden betrokken. Stedelijke netwerken passen bij een hoger schaalniveau, waarop het bebouwingspatroon vaak wordt getypeerd als polynucleaire stedelijke regio's. Deze lijn vinden we terug in publicaties van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Ruimtelijke neerslag van beleid

Het ruimtelijk beleid, zoals dat na de Tweede Wereldoorlog is gevoerd, laat zeer concrete sporen na op de kaart van Nederland. Dat geldt zeker voor het groeikernenbeleid en het Vinex-beleid, die beide conform de ruimtelijke visies van de Rijksoverheid zijn uitgevoerd, in tijden waarin er relatief veel is gebouwd. De komende decennia wordt een rustiger bouw- en ontwikkelingstempo verwacht. De ruimtelijke neerslag van dat beleid zal vooral de vrucht zijn van padafhankelijkheid: de keuzes uit het verleden, vertaald in de locaties van de huidige woonkernen, bepalen voor een groot deel de nieuwe patronen. Alles wijst erop dat de netwerkstad en de stedelijke netwerken de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland en vele andere Europese landen in de komende decennia zal bepalen. Stedelijke netwerken stoppen niet bij landsgrenzen, maar hebben zich ontwikkeld tot grensoverschrijdende mega city regions.

De dienst Rijksstudietoelagen kwam in 1969 naar Groningen als gevolg van het spreidingsbeleid in de eerste Nota's Ruimtelijke Ordening. Als DUO zit ze daar nog steeds, inmiddels in een nieuw kantoorgebouw dat wordt gedeeld met de Belastingdienst. Foto: Xperia2day.

Hugo Priemus (h.priemus@tudelft.nl) is emeritus hoogleraar Systeeminnovatie Ruimtelijke Ontwikkeling en van 2003 tot 2007 decaan van de faculteit Techniek, Bestuur en Management van de TU Delft. Zijn publicaties maken een omvangrijk oeuvre op het gebied van woningbouw, volkshuisvesting en ruimtelijke ordening.

Toekomstvrees: stadsvernieuwing in de jaren zestig

ESSAY Tim Verlaan

Bij het beoordelen van naoorlogse stadsvernieuwingsprojecten zouden we meer aandacht moeten besteden aan de mentaliteit waarmee bestuurders de stad van de toekomst trachtten vorm te geven.

In de jaren zestig was de Nederlandse politiek in de ban van een explosieve bevolkingsgroei en een ongekende welvaartstoename. De wederopbouw van de jaren vijftig was voorbij; overal verzetten gemeentebestuurders de bakens naar het magische jaar 2000. Gemeentebestuurders, stedenbouwkundigen, planologen, architecten en andere experts stonden voor de uitdagende opgave om de binnensteden te faciliteren voor de vestiging en uitbreiding van kantoren, grootwinkelbedrijven en vooral de snel groeiende automobiliteit. Hoewel dit proces van cityvorming al sinds de late negentiende eeuw gaande was, namen de ontwikkelingen in de jaren zestig een hoge vlucht. Om voorbereid te zijn op de toekomst lanceerden lokale overheden voor hun binnensteden grootschalige stadsvernieuwingsprojecten. De klinkers en bakstenen moesten hier plaatsmaken voor het staal, glas en beton van moderne kantoortorens en overdekte winkelcentra.

Het bekendste voorbeeld van deze vooruitgangsdrang uit de jaren zestig is het Utrechtse winkel- en zakencentrum Hoog Catharijne – onlangs nog uitgeroepen tot de lelijkste plek van Nederland. Dit waardeoordeel is niet voorbehouden aan de vox populi. Academici hebben Hoog Catharijne en soortgelijke stadsvernieuwingsprojecten beschreven als afschrikwekkende drama's en grandioze mislukkingen, die het werk zouden zijn geweest van enge mannen in donkere pakken.

De opgave en ervaring van de naoorlogse moderniteit

Dit is een ahistorische benadering van de geschiedenis, die buiten beschouwing laat dat Hoog Catharijne ooit het summum van de vooruitgang was. Belangrijker voor de strekking van dit essay echter is de blik waarmee bestuurders en deskundigen in Utrecht en andere Nederlandse steden in de jaren zestig naar de toekomst keken. Hun plannen waren niet het product van een zelfverzekerd en lineair denken, maar het resultaat van vertwijfeling en ambivalentie over 'het nieuwe' en dat wat nog komen ging. Zoals de Amerikaanse filosoof en publicist Marshall Berman stelt, brengt een breed gedragen vernieuwingsdrang een samenleving in een maalstroom van voortdurende desintegratie, strijd, contradictie, ambiguïteit en angst. Deze overwegend negatieve ervaring van de moderniteit was niet voorbehouden aan hen die actief verzet boden tegen het moderne project van de stadsvernieuwing. Ook de deskundigen, ambtenaren en politici die deze operatie gestalte moesten geven, toonden zich in de jaren zestig ambivalent over de offers die ermee gepaard zouden gaan.

> Klinkers en bakstenen moesten plaatsmaken voor staal, glas en beton

De stad van de toekomst was in de jaren zestig gebaseerd op het doortrekken van contemporaine ontwikkelingen naar het jaar 2000. In de eerste plaats was daar een aanhoudende bevolkingsgroei. De ruimtelijke ordenaars gingen ervan uit dat Nederland in het jaar 2000 minimaal 20 miljoen inwoners zou tellen – in werkelijkheid zou dat aantal nog geen 16 miljoen bedragen. Het bracht de auteurs van een publicatie met de veelzeggende titel 'Op zoek naar leefruimte' in 1966 tot de conclusie dat de ontembare voortplantingsdrift zou leiden tot mentale verstikking en nationale claustrofobie.

In de tweede plaats leidde de enorme naoorlogse welvaartsgroei tot een explosieve toename van het autobezit, resulterend in radicale voorstellen om de auto ook in historische binnensteden ruim baan te geven. Het bezit van een auto en ermee gaan en staan waar de bestuurder maar wilde, was in de ogen van politici een democratisch recht. Of de

Hoog Catharijne in de vroege jaren zeventig. Bron: Utrechts Archief.

groei van het autoverkeer ooit het hoofd kon worden geboden, was echter nog maar de vraag. Zo verklaarde een verkeerskundige in 1962 in het vaktijdschrift 'Stedebouw en Volkshuisvesting' dat hij inzake verkeerszaken op zoek was naar het licht, maar dat de zaken "voortdurend van karakter en omvang veranderden, zodat wij hen nauwelijks in ons vizier kunnen krijgen."

Plannen van bestuurders waren het product van vertwijfeling en ambivalentie

In de derde plaats kondigde de welvaartsgroei van de jaren zestig de komst aan van een volwaardige consumptie- en dienstverlenings-maatschappij. Het economisch belang van de dienstensector nam exponentieel toe, het banken- en verzekeringswezen voorop. Deze instellingen wilden hun kantoorvestigingen in de oude binnensteden graag behouden en uitbreiden, maar konden vaak de ruimte niet vinden. Onder invloed van deze onstuimige en onvoorspelbare ontwikkelingen kregen Nederlandse binnensteden te kampen met moderne welvaartsziekten: een groeiende verkeerscongestie, toenemende suburbanisatie en dreigende deconcentratie van winkel- en kantoorlocaties. Om de binnensteden in leven te houden was het dominante idee in de jaren zestig dat de welvaartsgroei en nieuwe economie, met name de auto, hier de ruimte moesten krijgen. Immers, de mens van het jaar 2000 zou in het centrum nog steeds willen werken en winkelen; wonen deed hij of zij in moderne tuinsteden.

Ambivalentie en twijfel in de lokale politiek

Stadsvernieuwingsprojecten als Hoog Catharijne waren maar één voorbeeld van de expansie- en vernieuwingsdrang in de ruimtelijke ordening van de jaren zestig. Zo voorzag het Pampusplan een stad van 350.000 inwoners in het IJmeer (1964), moest de futuristische satellietstad Bijlmermeer woonruimte bieden aan meer dan 100.000 inwoners (1965), adviseerde een Amerikaanse stedenbouwkundige algehele vervanging van de Amsterdamse negentiende-eeuwse wijken (1968) en stelde het Plan 2000+ voor om een Rotterdamse satellietstad van 500.000 inwoners te bouwen op één van de Zeeuwse eilanden (1969). Hoewel deze plannen niet of slechts gedeeltelijk tot uitvoer zijn gekomen, gaat het hier om moderniseringsexperimenten zonder precedent, bedacht en uitgevoerd door een stedenbouwkundige en planologische professie die in Nederland voor de Tweede Wereldoorlog vrijwel non-existent was.

Aan de basis van deze plannen stond niet een rotsvast vertrouwen in de maakbare samenleving of het geloof in een betere toekomst. Zo verklaarde de Amsterdamse PvdA-wethouder voor Publieke Werken Joop den Uyl in 1962 dat de toekomst over zijn generatie heen kwam in plaats van dat zij deze actief vormgaf. Hoewel voor Den Uyl alles in het teken stond van groei en modernisering, dacht hij de maatschappelijke ontwikkelingen wel te kunnen faciliteren, maar niet te kunnen sturen. Zijn fractiegenoot Ed van Thijn riep gedurende het decennium bij herhaling op tot oprichting van een gemeentelijk centrum voor toekomstontwikkeling. Inzake het autoverkeer en expanderende zakenleven vroeg hij zich vertwijfeld af hoe beleid het monumentale verleden, de verkeersmoloch en de leefbaarheid van de toekomst met elkaar in overeenstemming kon brengen.

De oplossing voor deze ingewikkelde kwesties kwam in de jaren zestig steeds vaker van projectontwikkelaars, die over de financiële middelen, kennis en durf beschikten waaraan het bij gemeentebestuurders vaak ontbrak. Ook het Utrechtse Hoog Catharijne was het geesteskind van een projectontwikkelaar. Het gedurfde plan kon in 1962 rekenen op een warm onthaal van politiek en pers. Bouwonderneming Bredero bood het college van Burgemeester en Wethouders met dit ultramoderne winkel-, zaken- en vervoerscentrum een totaaloplossing aan voor de groeistuipen van de stad. Een faustiaans pact tussen kapitalistische bouwheren en socialistische bestuurders was geboren.

PvdA-wethouder Theo Harteveld kwalificeerde het project als "van een grootstedelijke allure", terwijl vaktijdschrift 'Bouw' stelde dat "ieder realistisch gemeentebestuur uiterst verheugd zal zijn als een initiatiefnemer opstaat met zoveel kennis, geld en doorzettingsvermogen". De kritiek op Hoog Catharijne kwam later, maar ging in tegenstelling tot de oppervlakkige observaties van vandaag over een gebrek aan inspraak en socialistische principes bij het gemeentebestuur. Esthetiek speelde nauwelijks een rol, of zoals een bezoeker bij de opening van het complex in 1973 tegen een journalist sneerde: "Ja, wat mot je nou? Het staat er toch. Eerst stond er nog iets veel lelijkers." In Den Haag kwamen projecten als Hoog Catharijne niet verder dan de tekentafel. PvdA-wethouder Willem Nuij gaf in 1969 een opmerkelijke verklaring voor het mislukken van de binnenstedelijke toekomstvisioenen uit voorgaande jaren: "De gemiddelde Hagenaar geeft zich niet over aan dromen over de Haagse agglomeratie van het jaar 2000. De schroom voor het risico en voor het avontuur, die aan de Haagse geest eigen is, is ook aan het stadsbestuur niet vreemd. Het geloof van Den Haag in zichzelf wankelt."

Stadsvernieuwingsingerepen blijven achter als fossielen van een verouderd stedenbouwkundig denken

Hoewel de doelen en middelen van stadsvernieuwing getuige vorengenoemde uitspraken in de jaren zestig altijd onderwerp van discussie zijn geweest onder gemeentebestuurders, roerden in de tweede helft van het decennium ook actiegroepen zich steeds vaker. De kritiek van actievoerders – een bont gezelschap van monumentenbeschermers, buurtbewoners, kritische raadsleden, krakers en jonge architecten – kwam op het moment dat een haperende economie de precaire haalbaarheid van grootschalige stadsvernieuwing steeds verder onder druk zette. Hoewel de opkomst van actiegroepen en structurele economische veranderingen de omslag in het denken over de toekomst van de stad hebben bespoedigd, is het opvallend hoe snel beleidsmakers rond 1970 het roer omgooiden. Hun ambivalente ervaring van de moderniteit, onder andere zichtbaar in de opluchting waarmee het Utrechtse gemeentebestuur zich overleverde aan Bredero en de Haagse schroom voor de toekomst, heeft in belangrijke mate bijgedragen aan deze omslag.

Sporen van onzekerheid in het huidige stadslandschap

De beleidsomslag heeft overal in de Nederlandse binnensteden fysieke sporen nagelaten. In Amsterdam versmalt de vierbaans Weesperstraat zich via de tweebaans Jodenbreestraat tot het eenrichtingsverkeer van de Sint Antoniesbreestraat, terwijl bestuurders dit tracé aanvankelijk als een snelweg over de Nieuwmarkt naar het Centraal Station wilden doortrekken. In Utrecht voorkwam muziekcentrum Vredenburg een uitbreiding van Hoog Catharijne richting de Oude Gracht, terwijl in Den Haag het half afgebouwde Prins Bernhardviaduct en kaalgeslagen Spuikwartier een fysiek overblijfsel zijn van de vertwijfelde moderniseringsdrang uit de jaren zestig. Nadat de vernieuwingsmachine begin jaren zeventig piepend en krakend tot stilstand kwam, bleven deze ingrepen achter als fossielen van een verouderd stedenbouwkundig denken. In hun plaats kwam onder druk van de bestuurlijke zelftwijfel en economische crisis, en in wisselwerking met het opkomende actiewezen, een compromis met de moderniteit tot stand, bestaande uit sociale woningbouwprojecten, cultuurpaleizen en ontmoetingscentra.

Op het eerste gezicht waren de stadsvernieuwingsprojecten uit de jaren zestig stoutmoedige, zelfverzekerde plannen die de toekomst van Nederland gestalte moesten geven. Dit beeld vereist bijstelling. De plannen voor de binnensteden gingen hier niet gepaard met vertrouwen en bravoure, integendeel, het waren ambivalentie en twijfel die de boventoon voerden, met name in de voorbereidingsfase. Deze gevoelens werden versterkt door het besef dat binnensteden de eeuwenoude leef- en werkomgeving van tienduizenden mensen waren. Academici en dan met name historici zouden zich dan ook niet moeten concentreren op de functionaliteit of esthetiek van de naoorlogse stadsvernieuwing, maar op de politieke en maatschappelijke discussies die hieraan vooraf gingen.

Tim Verlaan (t.verlaan@uva.nl) is sinds oktober 2011 als promovendus en docent verbonden aan de afdeling Geschiedenis van de Universiteit van Amsterdam, waar hij werkt aan een proefschrift over de modernisering van Nederlandse binnensteden in de periode 1960-1980.

Literatuurselectie

Berman, M. (2011) All that is solid melts into air: The experience of modernity. New York: Verso

De Liagre Böhl, H. (2012) Steden in de steigers: Stadsvernieuwing in Nederland 1970-1990. Amsterdam: Bert Bakker

Verlaan, T. (2012) De in beton gegoten onwrikbaarheid van Hoog Catharijne: Burgers, bestuurder en een projectontwikkelaar 1962-1973. Stadsgeschiedenis 7, nr. 2, 183-205

Land van betekenis

ESSAY Jaap Evert Abrahamse & Frank Strolenberg

De uitvoeringstermijn van de Vinex is na 25 jaar geëindigd – in mineur, met een flinke bouw- en vastgoedcrisis. Dat is een van de aanleidingen voor het Jaar van de Ruimte. Hoe nu verder met de ruimtelijke ordening van Nederland? Die vraag staat centraal in het Jaar van de Ruimte. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed levert als kennisinstituut graag een bijdrage aan de discussie, maar denkt dat het vertrekpunt verder terug moet dan 25 jaar als we iets willen leren van het verleden.

Het Nederlandse landschap maakt snelle veranderingen door. Dat is niet voor het eerst. Uit de geschiedenis is gebleken dat de Nederlanders in staat zijn om – met wisselend succes – ogenschijnlijk tegenstrijdige doelen met elkaar te verbinden. Stedelijke ontwikkeling gaat al heel lang gepaard met modernisering van het platteland. Groei wordt verbonden met duurzaamheid. De ontwikkeling van nieuwe 'natuur' wordt betaald door het tegendeel te doen: door te bouwen.

Ook nu liggen er grote opgaven op het gebied van energie, klimaat en waterveiligheid. Terwijl ambities en doelen over elkaar heen buitelen kan het geen kwaad om even een pas op de plaats te maken om de kracht en betekenis van Nederland nader te analyseren en preciezer te onderzoeken. Want teruggrijpen op de laatste Nota Ruimtelijke Ordening plaatst de actualiteit weliswaar in enig perspectief, maar als we het DNA van Nederland echt willen begrijpen moeten we verder terug – naar de tijd vóór de geleide planeconomie die de ruimtelijke inrichting van Nederland na de Tweede Wereldoorlog in zijn greep hield. Ruimtelijke ontwikkeling is langetermijnwerk – waarin padafhankelijkheid een grotere rol speelt dan velen denken; de ontwikkeling van het landschap, het stedenpatroon en de hoofdinfrastructuur werkten in de loop der tijd op elkaar in. De discussies van vandaag zijn geworteld in eerdere gedachtevorming en vooral in de opgedane praktijkervaring. Die wortels vormen lange lijnen in de geschiedenis van Nederland. Het gaat dan om zaken als de betekenis en rol van de stad, de verhouding tussen centraal en lokaal bestuur en de rol van de overheid ten opzichte van het particulier initiatief. Maar ook om het streven naar economische groei, de betekenis van technologische en bestuurlijke innovatie, de groeiende aandacht voor welzijn, gezondheid en voedsel, en de rol van productie en distributie.

Wat kan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed daaraan bijdragen? Erfgoed werd tot voor kort in de eerste plaats gezien als een cultureel fenomeen. De erfgoedzorg begon ooit als een uitsluitend op behoud gerichte bezigheid met een wat elitair publiek, maar werd in de loop van de tijd breder, dynamischer en veel meer op ontwikkeling gericht: in de woorden van Hans Renes c.s. ontwikkelde de erfgoedzorg zich van een zelfstandige sector tot factor in de ruimtelijke ordening, tot een vector, die richting geeft aan ruimtelijke maar ook aan economische en sociale ontwikkelingen.

Laten we de mogelijke rol van erfgoed als vector nader beschouwen door een aantal posities in de tijd in te nemen en de belangrijkste ontwikkelingen beknopt en grofkorrelig te beschouwen, op een aantal betrekkelijk willekeurig gekozen momenten en plekken. In die langetermijnontwikkeling ligt immers het DNA van plekken besloten en zijn veel kwesties van vandaag en morgen terug te lezen.

Hoge middeleeuwen – de grote ontginning

Rond het jaar 1000 bestond het westen van Nederland, het land achter de strandwallen en duinenrijen, uit een ontoegankelijke veenwildernis. In relatief korte tijd onderging dit woeste landschap een onwaarschijnlijk ingrijpende transformatie. Tienduizenden nieuwe bewoners betrokken het terrein en werden de nieuwe eigenaren. Zij veranderden de wildernis in een keurig ingedeeld en geordend bouwland – een eindeloze, strakke structuur van kavels en sloten. Rond 1200 was de veenwildernis onherkenbaar veranderd. Dit landschap imponeert veel bezoekers nog voordat ze landen op Schiphol: de regelmatige, verspringende slotenpatronen van de middeleeuwse veenontginningen, oplichtend in de zon. Een uitgestrekt maar tegelijkertijd kleinschalig productielandschap dat getuigt van innovatie, autonomie, ondernemerschap en organisatiekracht. In dat landschap lag de basis voor de latere ontwikkeling van Holland.

Late middeleeuwen – stedenland

Tussen 1000 en 1400 kwamen verspreid over heel Nederland steden tot ontwikkeling; het middeleeuwse stedenpatroon vertoont alleen lege plekken waar het landschap echt geen verstedelijking toeliet, zoals op de Brabantse zandgebieden, Drenthe of de Veluwe. De infrastructuur was leidend bij de keuze van een plek voor stadsontwikkeling, en de beste plekken waren het eerst weg. De oudste steden kwamen tot stand aan de grote rivieren. De landsheren in de verschillende streken trachtten hun positie te versterken door nieuwe steden te stichten en hun bewoners rechten te geven in ruil voor geld. Uiteindelijk ging dit ten koste van hun macht en werden de steden autonoom. Lang niet alle steden hadden op de lange termijn echter evenveel groeikracht. Veel steden die uit berekening top down gesticht werden, zoals Heusden, Ommen of Harderwijk, bleken relatief zwakker dan de steden die voortkwamen uit een combinatie van lokaal initiatief en de medewerking van een landsheer. Bestuurlijke autonomie, burgerschap en ondernemerschap gaven vorm aan de steden. In 1400 was Nederland een van de meest verstedelijkte gebieden van Europa. Het stedenpatroon zoals wij dat nu kennen, is toen ontstaan. Tot in de twintigste eeuw werden geen nieuwe steden meer gesticht.

Gouden Eeuw – landschap als onderneming

De tomeloze ambitie waarmee de veenwildernis in West-Nederland was opengelegd leidde aanvankelijk tot welvaart, maar tegelijkertijd werd door de ontwatering van het veen een onomkeerbaar proces van bodemdaling ingezet. Het water kreeg vrij spel. De ene transformatie leidde onontkoombaar tot de volgende. Het veenweideland, de dure investering uit de middeleeuwen, moest worden bedijkt. De waterhuishouding werd verbeterd door kanalen te graven en sluizen te bouwen.

De dijken bleken bruikbaar als wegen door het steeds drassiger veenland, en de afwateringskanalen werden benut als vaarten. Zo ontstond onbedoeld een onwaarschijnlijk dichte vervoersinfrastructuur: een basis voor bloei in de Gouden Eeuw. Het gevolg was een golf van verstedelijking in het Hollandse veen. Het economische zwaartepunt verschoof naar Holland. Dat is goed te zien in de verandering van het stedenpatroon: er kwamen geen nieuwe steden bij en de steden buiten Holland kenden eeuwen van stagnatie. Een klein aantal Hollandse steden groeide echter heel snel in de zestiende en zeventiende eeuw.

Ondanks de bedijkingen en de latere invoering van bestuurlijke en technische innovaties als poldervorming en molenbemaling was het steeds verder dalende veenland steeds drassiger geworden. Het was al snel niet meer geschikt voor akkerbouw. Boeren stapten vanaf de late middeleeuwen over op veeteelt voor de stedelijke markt. Graan moest worden geïmporteerd uit het buitenland. Zo was Holland voorafgaand aan de Gouden Eeuw een centrum geworden van intensieve veehouderij – een bio-industrieel landschap – maar ook een centrum van scheepvaart en daarmee een vooraanstaand distributieland. Rotterdam en meer nog Amsterdam lagen zeer gunstig ten opzichte van de 'vaart binnen dunen' de transportroute door de Hollandse en Zeeuwse binnenwateren die de Zuiderzee verbond met Vlaanderen. Amsterdam groeide uit tot een van de machtigste steden in Europa en de Republiek (of liever: het gewest Holland) tot factor van betekenis in internationale handelsnetwerken. De vrijwel autonome steden bepaalden het beleid zonder bemoeienis van buiten. De Amsterdamse grachtengordel, maar ook de grote droogmakerijen als de Beemster of de Purmer (en als je het ruim wil zien ook de inhoud van het Rijksmuseum) zijn getuigen van de ruimtelijk-economische veranderingen die plaatsvonden in het Hollandse veen, en van de samenhang tussen de stad en het landschap waarin die is verankerd. De opkomst van het vroegmoderne kapitalisme leidde tot ondernemerschap op alle niveaus: bij de stadsbesturen die als projectontwikkelaar optraden, de kleine en grote beleggers die aandelen namen in droogmakerijen en bedijkingen en de kopers van bouwkavels die op kleine of grote schaal vastgoed ontwikkelden, voor zichzelf of voor de vrije markt.

Door dijken en kanalen ontstond onbedoeld een onwaarschijnlijk dichte vervoersinfrastructuur

Negentiende eeuw – opkomende natiestaat

In de vroege negentiende eeuw werd de Republiek na een lange periode van economische en ruimtelijke stagnatie een koninkrijk: van een los federatief verband naar natiestaat. In de Franse tijd werd voor het eerst op nationale schaal nagedacht over ruimtelijke vraagstukken. Er werd een landsdekkend wegenstelsel gepland, naar Frans voorbeeld. Vanaf 1860 werd gewerkt aan een nationaal spoorwegnet. De verstedelijking vond ook nu plaats aan de hoofdinfrastructuur verspreid over het land. In het laatste kwart van de negentiende eeuw begon Nederland op grote schaal te industrialiseren langs het spoornetwerk. Niet alleen in de grote steden in Holland, maar nu ook in de zandgebieden in het oosten en het zuiden kwam de industrie op – aanvankelijk nauwelijks gepland, met alle gevolgen van dien. Een van de reacties op de ongebreidelde verstedelijking was de revolutionaire Woningwet van 1901. Niet alleen de woningkwaliteit en welstand, maar ook zorg en welzijn waren sectoren die geleidelijk steeds meer onder de regie van de overheid kwamen. Deze stond aan het begin van een planningstraditie waarin uiteindelijk de rol van de rijksoverheid in de twintigste eeuw centraal kwam te staan.

Twintigste eeuw – Nederland beleidsnotaland

In de jaren 1920 en 1930 kwam de regionale planning op gang, die de groei van steden en dorpen in banen moest leiden en de alom gehate lintbebouwing langs uitvalswegen moest tegengaan. Tegelijkertijd kreeg de planning van de infrastructuur een flinke impuls, hoewel de uitvoering nog even op zich zou laten wachten; het eerste Rijkswegenplan dateert uit 1927. In 1935 werd het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) opgesteld en aangenomen, een innovatief plan dat de bestemmingen vastlegde voor het gehele grondgebied van de gemeente – zowel stad als buitengebied – en een strenge scheiding van stedelijke functies (wonen, werken, recreatie, verkeer) introduceerde. Het AUP had een nauwelijks te onderschatten invloed op de naoorlogse praktijk. Het zou niet alleen model staan voor veel andere uitbreidingsplannen, maar het gedachtengoed dat eraan ten grondslag lag werd ook op nationale schaal toegepast. Na de Tweede Wereldoorlog werd Nederland in snel

Het landschap van de veenontginning was door de aanleg van dijken en vaarten zeer goed bereikbaar. Een groot aantal steden kwam op, gelegen aan die nieuwe infrastructuur. Amsterdam groeide in de Hollandse Gouden Eeuw uit tot het dominante economisch centrum van de Republiek. Foto: Siebe Swart

tempo een gepland land – tot in detail bedacht en gereguleerd door de rijksoverheid. De wederopbouw was een centraal geleide, minutieus geplande operatie, en dat gold evenzeer voor de Deltawerken, de IJsselmeerpolders en de ruilverkavelingen die Nederland als productieland een grote impuls gaven, welvaart bracht en internationaal op de kaart zette. De uitbreiding van steden verliep volgens vaste stramienen met de wijkgedachte als centraal thema. De architectuur werd echter steeds uniformer door de toepassing van industriële bouwsystemen en de schaalvergroting in de ontwerpende disciplines – steeds minder en grotere bureaus werkten aan steden overal in Nederland. Net als in de ruilverkavelingen op het platteland werd bij stadsuitbreidingen het onderliggende landschap grotendeels uitgewist om nieuwe structuren te kunnen aanleggen.

Een eindeloze huizenzee in laagbouw spreidde zich uit over Nederland langs een zich snel ontwikkelend stelsel van rijkswegen. De Nota's Ruimtelijke Ordening volgden elkaar op, met als laatste echte planningsnota de Vinex, waarvan de resultaten ondanks het motto 'compacte stad' en de inspanningen om architectonische variatie aan te brengen en op sommige plekken zelfs de historische onderlegger te benutten, feitelijk volgens dezelfde principes zijn gebouwd als de oudere naoorlogse wijken. Net als de eerdere nota's werd de Vinex daarmee vooral een suburbanisatienota. Er ontstond daarbij een bouwsector die geheel op eigen benen leek te staan en als een zelfsturend perpetuum mobile doordraaide. Door het afschuiven van risico's leek deze zich te kunnen onttrekken aan marktwerking; tijdens de crisis van de jaren 1980, en op sommige plekken zelfs nu nog, wordt gewoon doorgebouwd voor de leegstand – tot uiteindelijk de wal het schip lijkt te keren. De projectontwikkeling en de bouwsector hielden zichzelf in stand. Inmiddels staan miljoenen vierkante meters kantoorruimte, maatschappelijk vastgoed en winkels leeg.

Land van betekenis

De vraag is wat we de komende jaren gaan doen, als de (vastgoed)crisis voorbij gaat. Daarbij is het volledig afschaffen van planning – zoals vaak wordt gezegd – overigens evenmin wenselijk als een terugkeer naar de hegemonie van de Rijksoverheid. Je kunt het Nederlandse landschap reduceren tot een configuratie van vlakken, lijnen en punten, en zoals in de recente periode, de planeconomie centraal stellen om het landschap verder te vullen met meer asfalt, woningen, winkels en kantoorruimte. Het is voor veel partijen aantrekkelijk de toekomst van Nederland te zien als bouw(technische) opgave. Zij hebben er belang bij zo snel mogelijk terug te keren naar de oude praktijk: weiland volbouwen met eengezinswoningen en bedrijventerreinen onder het (valse) motto van de 'compacte stad'.

Of je kunt je hoop vestigen op de techniek. De inrichting en het gebruik van onze steden zal volgens sommigen bepaald worden door de ontwikkeling van slimme informatietechnologie en het verzamelen en toepassen van data. In sommige opzichten lijkt dit geloof in het probleemoplossend vermogen van techniek op het geloof dat na de Tweede Wereldoorlog werd gehecht aan de automobiliteit waarvoor volgens veel stedebouwkundigen stadscentra drastisch moesten worden aangepast.

Maar er is hier en daar ook een ander geluid te horen, waarin het moderne idee van de tabula rasa of het geloof in oplossingen van

buitenaf terzijde worden geschoven en het complexe, veelgelaagde stelsel van structuren dat geleidelijk is ontstaan, en dat de geest van eeuwen technische, bestuurlijke en maatschappelijke innovatie in zich draagt, ziet als de basis voor de ontwikkeling van Nederland. Of, om met Maarten Hajer, directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving, te spreken: het debat over de toekomst van onze steden kan niet worden gevoerd zonder inzicht in de geschiedenis van de stedenbouw.

Daarbij past wellicht een nieuw, of liever: een heel oud sturingsmodel, waarin overheden een kleinere rol spelen, door soms infrastructurele projecten uit te voeren, alleen private initiatieven te faciliteren of door zelfs in het geheel niets te doen. Een model waarvan onderdelen kunnen worden afgekeken van de zeventiende-eeuwse koopmanselite die de Hollandse steden bestuurde, die een groot inzicht had in de vastgoedmarkt en er alles aan deed om overbodige (lees: onrendabele) investeringen te vermijden. Daarbij is niet alleen het resultaat van hun inspanningen het erfgoed waar we dagelijks mee te maken hebben, maar kan de manier waarop het tot stand kwam worden ingezet als methode. Dat vergt een nieuw soort planning en misschien ook wel verschuivingen in de bestuurlijke organisatie. Uiteindelijk gaat het, bijvoorbeeld bij de locatiekeuze door bedrijven steeds meer om de ruimtelijke kwaliteit van plekken. Als regio's moeten concurreren om bedrijven en bewoners binnen te halen zal kwalitatieve profilering een voor de hand liggend middel zijn. Daarbij is de leegstand misschien een last, maar misschien ook een luxe, zoals sommige stadsuitbreidingen in de geschiedenis voldoende overmaat hadden om honderden jaren van stedelijke ontwikkeling op te vangen.

Op sommige plekken wordt zelfs nu nog doorgebouwd voor de leegstand

De winnaars van nu zijn steden die hun verleden weten in te zetten als een asset ten behoeve van het woon- en vestigingsklimaat, city marketing en leefbaarheid. Telkens weer blijkt uit onderzoek dat de inzet van erfgoed het verschil kan maken, dat plekken met een gelaagde geschiedenis in trek zijn bij bewoners en bedrijven. Niet door het erfgoed als geïsoleerd fenomeen in te zetten, maar door het centraal te stellen in het ruimtelijk gebruik van de stad. Door het samenspel van publieke én private partijen en belangen op te zoeken die werken aan een betekenisvolle transformatie van gebouwen en gebieden binnen de bestaande stad. Daar waar verleden, heden en toekomst slim worden gecombineerd in ruimtelijke opgaven op het gebied van economie, water, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling ontstaat klinkende meerwaarde. Daar waar concurrentie op onderscheidend vermogen bevorderd wordt en er een (gezonde) spanning is tussen private en publieke belangen ontstaat bloei. En als we terug kijken in de geschiedenis, moet geconstateerd worden dat dit feitelijk is wat er altijd al gebeurd is; met of zonder (centrale) planning.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zal dit denkspoor in het kader van het Jaar van de Ruimte verder verkennen: wat zijn de dominante lijnen in de ruimtelijk-economische ontwikkeling, en hoe kan erfgoed in brede zin worden ingezet in de discussie over de inrichting van Nederland en de concurrentiepositie van regio's? Geëxperimenteerd zal worden met kwalitatieve scenarioplanning, geworteld in het verleden, om te werken aan een land van vele betekenissen, aan een complex landschap dat steeds transformeert door nieuwe lagen toe te voegen.

Jaap Evert Abrahamse (j.abrahamse@cultureelerfgoed.nl) werkt als senior onderzoeker historische stedenbouw bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Recentelijk publiceerde hij samen met Reinout Rutte de 'Atlas van de Verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling'.

Frank Strolenberg (f.strolenberg@cultureelerfgoed.nl) is zo'n 25 jaar werkzaam in het erfgoed. Sinds 2010 zet hij zich vanuit de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed als programmamanager in voor de bevordering van herbestemming van leegstaand monumentaal vastgoed. Daarnaast is hij programmamanager van de 'Nationale Agenda Toekomst Religieus Erfgoed'.

Literatuurselectie

Bade, T. en Smid, G. (2008) Eigen haard is goud waard; over de economische waarde van cultuurhistorisch erfgoed. Projectbureau Belvedere

Borger G., Horsten F., Engel H., Rutte R., Diesfeldt O., Pané I. en Waaijer, A. de (2011) Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden: landschap, bewoning en infrastructuur in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000, OverHolland nr 10/11, 4-101

Hajer, M en Dassen, T. (2014) Slimme Steden. Opgaven voor de 21e eeuw in beeld. Den Haag/ Rotterdam: NAi/PBL

LAGroup Leisure & Arts Consulting (2005) Wat cultuur verdient; kunst, cultuur en creativiteit in economisch perspectief. Amsterdam: LAGroup

Marlet, G. (2011) De aantrekkelijke stad, Atlas Nederlandse Gemeenten: Kunst & Cultuur, Kosten of Opbrengsten. Nijmegen: VOC Uitgevers

Marlet, G. en Poort, J. (2005) Cultuur en creativiteit naar waarde geschat. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek

Netwerk Erfgoed & Ruimte (2014) Karakterschetsen. Nationale onderzoeksagenda Erfgoed en ruimte. Deel 1: Kennisagenda, 11-1

Rutte, R. en Abrahamse, J.E. (red.)(2014) Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling. Bussum: Thoth

Sociaal Cultureel Planbureau (2005) Cultuurminnaars en cultuurmijders. Den Haag: SCP

Witteveen+Bos (2004) Economische waardering van cultuurhistorie case studie Tieler- en Culemborgerwaard. Projectbureau Belverdere/Provincie Gelderland

geografie

Hèt tijdschrift voor geografen en studenten geografie

| informatie over actuele ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten | reisverhalen | opinies | achtergrondinformatie | recensies | columns | geografische agenda | interviews | nieuwsberichten | boekbesprekingen | aanbiedingen ...

Geografie verschijnt negen keer per jaar en kost studenten slechts € 35 per jaar, aio's en oio's betalen € 71,50 (normale prijs € 95,50 per jaar). Het lidmaatschap van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in Nederland, is bij de prijs inbegrepen.

Kijk op www.geografie.nl of bel
030 7115 110 voor een abonnement.
Een welkomstcadeau ligt klaar!

KNAG

Scriptierecensie

Een dorp in de grote stad

Jorn Koelemaij

Amsterdam-Noord verandert in rap tempo. Waar het stadsdeel jarenlang weinig vleiend werd aangeduid als ´het Siberië van Amsterdam', wordt 'Noord' tegenwoordig in toenemende mate geïdentificeerd met hippe creatieve projecten zoals EYE, de Tolhuistuin, de Ceuvel en de NDSM-werf. Dit leidt ertoe dat een nieuwe generatie hoogopgeleide stedelingen meer en meer de weg over het IJ begint te vinden, voor zowel wonen en werken als recreatie. De tuindorpen die de laatste decennia vooral berucht waren vanwege hun sociale problematiek staan derhalve onder behoorlijke 'gentrificeringsdruk'.

Misschien wel de meest unieke wijk binnen het stadsdeel is Floradorp: een buurtje met relatief veel kleine sociale huurwoningen, dat in tegenstelling tot haar omliggende wijken een overwegend autochtone volksbuurt is gebleven. Het is een buurt met een sterke eigen identiteit dat prat gaat op haar tradities en haar 'ons kent ons'-mentaliteit. Tegelijkertijd is het een buurt die in een continue strijd is verwikkeld met de hardnekkige stigma's die al vanaf het prille begin aan 'het dorp' kleven. Zo wordt het in de rest van Amsterdam vaak afgeschilderd als een 'aso-' of 'tokkiedorp', of noemt men het 'de Rimboe'. Lisa Christiaanse deed voor haar bachelorscriptie Culturele Antropologie en Ontwikkelingssociologie aan de Universiteit van Amsterdam onderzoek in de buurt, en onderzocht op basis van verschillende kwalitatieve methoden de Floradorpse processen van placemaking, identificatievorming en de manier waarop oude en nieuwe bewoners in de buurt met elkaar omgaan.

Deze tweedeling tussen bewonersgroepen komt bijvoorbeeld tot uiting bij de jaarlijkse kerstbomenfik. Deze oudejaarsavondtraditie was voor Christiaanse het startpunt van haar onderzoek. Aan de hand van levendig beschreven observaties wordt geïllustreerd dat de opbouw van het vuur voor de bewoners van Floradorp een sterk gevoel van 'eigenheid' creëert, waarbij ze zich zichtbaar bewust zijn van iedere 'buitenstaander' die voorbij komt om polshoogte te nemen. Hierdoor versterkt het evenement de interne saamhorigheid tussen de 'oude bewoners', terwijl het tegelijkertijd de grenzen juist versterkt tussen hen en andere groepen, zoals de nieuwere bewoners van Floradorp of mensen uit omliggende wijken. Hierdoor, zo betoogt Christiaanse, kan het vuur steeds meer worden beschouwd als een in- en uitsluitingsmechanisme.

Een andere interessant thema dat in de scriptie naar voren komt, is hoe de bewoners van Floradorp omgaan met de eerder genoemde stigma's. De meerderheid van zowel oude als nieuwe bewoners verzet zich hevig tegen de bestaande stereotyperingen en bijnamen. Die gemeenschappelijke afkeer tegen een gecreëerd beeld van buitenaf blijkt de onderlinge cohesie tussen alle bewoners te versterken.

Christiaanse koos voor Floradorp als casus omdat ze zelf opgroeide in Amsterdam-Noord. Hierdoor was het voor haar relatief eenvoudig binnen te dringen in diverse relevante netwerken en zodoende aan respondenten te komen. Een mogelijk nadeel bij deze 'insider-positie' is dat een eerder gevormde bias onvermijdelijk is, hetgeen vraagtekens kan plaatsen bij haar objectiviteit als onderzoekster. In haar scriptie besteedt ze echter herhaaldelijk aandacht aan zelfreflectie, en laat dus blijken zich goed bewust te zijn van haar positie.

De scriptie is op een vlotte etnografische manier geschreven, en wordt verder verlevendigd met interessante quotes uit interviews met zowel oude als nieuwe bewoners. Zo is er een bewoonster die beweert dat "heel veel mensen nooit in de stad komen", en dat "er wel een beetje een plattelandsmentaliteit heerst hier". Er wordt verder ruim aandacht besteed aan historische ontwikkelingen in Floradorp waardoor het ook voor lezers zonder voorkennis gemakkelijk is zich er een beeld van te vormen. Wat soms mist in het verhaal, is een duidelijke rode draad. Het is een beschrijvend onderzoek waarbij veel uiteenlopende thema's de revue passeren. Het zou interessant zijn geweest om een nog beter gestructureerde analyse te lezen wat betreft het spanningsveld tussen de oorspronkelijke Floradorper en de 'bakfietsyuppen', die, volgens een van de respondenten, voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor de 'verpaupering' van de buurt.

Het is duidelijk dat de onzichtbare muren die Floradorp omringen, de instroom van 'nieuwelingen' van buitenaf niet kunnen tegenhouden. Hoe lang het gevoel van 'een dorp in de grote stad' nog kan blijven bestaan zal in de komende jaren moeten blijken. Amsterdam is sinds een aantal jaar in de greep van een gentrificeringsgolf waar ook Noord niet aan ontkomt. De tussenfase waarin veel Noordse wijken, inclusief Floradorp, zich nu bevinden en de spanningen die dit met zich meebrengt, bieden veel interessante casussen voor sociaalruimtelijk onderzoek.

Lisa Christiaanse (2014) Een dorp in de grote stad: een antropologisch onderzoek naar opvattingen over Amsterdams Floradorp. Bachelorthesis Culturele Antropologie en Ontwikkelingssociologie Universiteit van Amsterdam

Toekomst van de Nederlandse winkelstraat

CASUS Lizzy Butink

De Nederlandse binnenstedelijke winkelmarkt is volop aan verandering onderhevig. Door afnemende detailhandelsomzetten, almaar oplopende internet-bestedingen en de kracht van perifere winkellocaties is de toekomstbestendigheid van binnensteden in het geding. Voor binnensteden is het daarom extra belangrijk geworden om in te zetten op aantrekkelijkheid. Maar welke karakteristieken maken een binnenstedelijk winkelgebied aantrekkelijk?

De Nederlandse binnenstad. Oorspronkelijke locatie van handel en tot op de dag van vandaag dé vestigingsplek voor bijna de helft van alle winkels. Bijzonder door haar esthetische schoonheid, het grote en diverse winkelaanbod en de aanwezigheid van culturele en ontspannende voorzieningen. Echter, huidige ontwikkelingen zoals een enorme daling van detailhandelsomzetten (10 procent vanaf 2008), de opkomst van e-shopping en de kracht van perifere winkellocaties blijken van grote invloed op de aantrekkelijkheid van Nederlandse binnensteden als winkelgebied. Dit heeft als gevolg dat retailers hun omzet zien dalen en vastgoedeigenaren te kampen hebben met lagere rendementen en een oplopende leegstand. Er is sprake van een permanente overcapaciteit aan fysieke winkels en wellicht zelfs aan winkelcentra.

Bovengenoemde ontwikkelingen leiden tot de nodige kopzorgen bij de lokale overheid. Toch hebben zij maar beperkte mogelijkheden om bovenstaande ontwikkelingen te sturen. Van grotere invloed is het handelen van de eigenaren en huurders van het binnenstedelijke winkelvastgoed. Zij beheren het vastgoed, dragen bij aan de identiteit en bepalen grotendeels of een consument zich aangetrokken voelt om een binnenstad te bezoeken en aankopen te doen. Daarom is het juist nu voor vastgoedeigenaren en retailers van groot belang de juiste locaties voor hun winkels te kunnen herkennen. Belangrijk is te weten welke karakteristieken een bepaalde locatie aantrekkelijk maken. Spelen karakteristieken als bereikbaarheid, verzorgingsgebied, passantenaantal en winkelvoorraad bijvoorbeeld een rol?

Om hier inzicht in te verschaffen worden in dit artikel de belangrijkste karakteristieken van de zestig grootste Nederlandse binnensteden uiteen gezet welke voor vastgoedeigenaren en huurders bepalend zijn voor de aantrekkelijkheid. Om de huidige situatie in de Nederlandse binnensteden beter te kunnen begrijpen worden eerst de historische en huidige ontwikkelingen behandeld.

Er is sprake van een permanente overcapaciteit aan winkels

Historische marktpleinen

De markt op het centrale plein van een stad of dorp is eeuwenlang de locatie voor het drijven van handel geweest. Het straatnaambordje Marktplein, Melkmarkt of Kaasmarkt is anno 2014 nog in veel steden en dorpen te ontdekken. De eerste fysieke winkels ontstonden rondom deze markten. Langzaamaan verdween voor winkels echter steeds vaker de directe band met het ambacht en fungeerden ze vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw voornamelijk nog als doorgeefluik van goederen uit fabrieken.

Door de bloei van de handel en de industrialisatie breidden winkelstraten zich beetje bij beetje uit en veranderden de binnensteden langzamerhand van producer cities naar consumer cities. Opvallend is dat het totale winkeloppervlak sterk groeide, namelijk met 70 procent tussen 1968 en 1981, terwijl het aantal winkels ongeveer gelijk bleef (125.000). Er was sprake van substantiële schaalvergroting waarbij kleinere winkels het vaak moesten ontgelden. De kleine zelfstandige winkelier werd meer en meer van haar troon gestoten door de filiaalwinkels en grootwinkelbedrijven.

Binnenstad blijvend populair

Door de vergaande suburbanisatie in de jaren zeventig ontstond er wrijving tussen enerzijds de decentralisatie van het winkelbestand en

Opheffingsuitverkoop. Foto: Lizzy Butink

anderzijds de wil van de overheid om de binnenstedelijke winkelstructuur te waarborgen. Door de opkomst van alternatieve winkellocaties buiten het historische centrum zoals in woonwijken en woonboulevards, werd het voor binnensteden namelijk een uitdaging retailers in de binnenstad te behouden. Desondanks bleven retailers het centrum altijd als een aantrekkelijke vestigingslocatie beschouwen. Het waren met name retailers met grotere producten zoals meubelzaken die zich in toenemende mate op perifere locaties gingen vestigen, waar ruimte en bereikbaarheid als belangrijkste pullfactoren gelden.

Het winkelbestand in de binnensteden breidde in de jaren tachtig verder uit door de stijgende consumentenbestedingen en bevolkingsgroei. Door de voortdurende behoefte aan grotere winkels ontstonden er winkels met meerdere verdiepingen en werden naastgelegen panden aan elkaar verbonden. Vanaf de jaren negentig wonnen binnensteden meer terrein door het Vinex-beleid: hun verzorgingsgebieden vergrootten hierdoor aanzienlijk. Tevens werd in deze periode het aanbod van andere voorzieningen zoals horecagelegenheden en bioscopen in de binnenstad uitgebreid. Hierdoor werden consumenten in toenemende mate aangemoedigd om niet alleen te komen winkelen, maar dit te combineren met een lunchafspraak of een filmpje. Binnensteden zijn verblijfsgebieden geworden. De groei van winkels in Nederlandse binnensteden bleef toenemen. Dit in tegenstelling tot andere Europese landen, die de ontwikkeling van grootschalige shoppingmalls aan de randen van steden toestaan. Waar in de meeste landen de historische binnenstad slechts nog een relatief klein deel van het winkellandschap beslaat, bleef deze in Nederland een belangrijke en goed presterende winkellocatie.

Zwaar weer

Vanaf de eeuwwisseling sloeg de trend van een groeiende bevolking en toevoeging van winkeloppervlak om. Sindsdien kampen verschillende regio's met een serieuze bevolkingskrimp, dalen bestedingen door de crisis en is online winkelen van negatieve invloed op het presteren van binnenstedelijke winkelgebieden. Vooral de verkoop van niet-dagelijkse producten zoals schoenen en elektronica lopen terug terwijl deze sterk vertegenwoordigd zijn de binnensteden (92,5 procent van alle winkels). Sinds 2005 is het aantal vierkante winkelmeters dan ook niet meer gestegen en is in sommige, met name perifeer gelegen, binnensteden rond de 10 procent gedaald. Ook passantenstromen zijn in de meeste steden met 20 procent afgenomen.

Als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen neemt de leegstand al jaren toe. Eind 2014 werd gemiddeld 6,8 procent van de winkelvoorraad te huur of te koop aangeboden in tegenstelling tot 4,6 procent in 2005. De binnensteden die vooral kampen met hoge leegstandscijfers (> 10 procent) zijn met name gelegen in perifere gemeenten als Almelo, Venlo en Heerlen. Ondanks dat elke binnenstad leegstand kent, zijn er ook steden waar de leegstand relatief laag is gebleven en de afgelopen jaren zelfs is gedaald. Zo ligt de leegstand in Amsterdam, Utrecht, maar ook Purmerend al jaren onder de 4 procent.

Concluderend kan gesteld worden dat er, ondanks interstedelijke verschillen, in nagenoeg alle Nederlandse steden sprake is van een permanente overcapaciteit aan winkels en wellicht zelfs aan hele winkelcentra. De vraag is daarom welke karakteristieken een winkelgebied nu aantrekkelijk en daarmee toekomstbestendig maken.

Horeca

De aanwezigheid van voldoende horecavoorzieningen is zeer belangrijk voor een binnenstedelijk winkelgebied. Een binnenstad met een hoge dichtheid van koffietentjes, broodjeszaken en restaurants is namelijk aantrekkelijker te worden bezocht dan een stadscentrum die dat niet heeft. In deze binnensteden gaat de consument nog met plezier winkelen. Retailers willen hier graag gevestigd zijn en zijn bereid hier flink voor te betalen. De combinatie van retail en horeca sluit aan bij de gedachte van het funshoppen: mensen combineren winkelen graag met een hapje of een drankje. Naast het kopen wordt de algehele beleving steeds belangrijker. Verschillende retailers spelen hier goed op in door bijvoorbeeld het openen van flagshipstores of het toevoegen van horeca aan hun winkel. In steeds meer boekenwinkels kun je terecht voor een cappuccino met een stuk appeltaart.

Een aantrekkelijk verblijfsklimaat waarbij veel plaats is voor horeca

De aanwezigheid van horecagelegenheden is de afgelopen jaren vrij stabiel geweest, namelijk één vijfde van alle binnenstedelijke panden met een commerciële bestemming behoort tot deze categorie). Steden met een relatief groot aantal toeristen dan wel studenten, zoals Amsterdam, Delft, Eindhoven en Den Haag scoren goed op de aanwezigheid van horeca. Het zijn de binnensteden van kleinere, vaak op perifere locaties gelegen steden die relatief weinig horecagelegenheden aanbieden. Om deze binnensteden aantrekkelijker te maken voor de consument, is het toevoegen van meer horecagelegenheden het overwegen waard voor zowel de winkeliers, vastgoedeigenaren als de lokale overheid.

Kracht van filiaal- en modewinkels

Al vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw werden zelfstandige winkels op de proef gesteld door de kracht van filiaalbedrijven. Ondanks dat voor een binnenstad beleving een belangrijke rol speelt en er door consumenten geklaagd wordt over 'de eenheidsworst' aan filiaalwinkels in binnensteden, men 'verrast wil worden' en er een verlangen heerst naar 'een authentieke binnenstad met kleinschalige specialistische winkeltjes', blijkt de consument toch vooral haar aankopen te doen bij de bekende merken als Hema, Blokker en Zara. Hierbij zijn herkenbaarheid en prijs de toverwoorden. Filiaalwinkels kunnen hier doorgaans beter op inspelen dan kleine speciaalzaakjes. Een krachtig aanbod van filiaalwinkels is dan ook een grote aantrekkingskracht voor een binnenstad. Daarnaast is de komst van grote internationale retailers zoals de Amerikaanse kledingzaken Urban Outfitters en Forever 21, door hun grote populariteit bevorderend voor de passantenstromen en daarmee voor de aantrekkelijkheid van de desbetreffende binnenstad.

Hobby- en sportwinkels maken een binnenstad onaantrekkelijk

Tijdens het shoppen in de binnenstad, speelt de zoektocht naar een nieuwe outfit voor veel mensen een rol. Wanneer een binnenstad relatief veel winkels in de branche 'mode & luxe' herbergt, wordt deze dan ook aantrekkelijker beschouwd. Gemiddeld valt één op de vier winkels in binnensteden onder deze branche. Binnensteden zouden er echter goed aan doen deze groep nog verder uit te bereiden. De aanwezigheid van hobby- en sportwinkels heeft een tegengesteld effect op de aantrekkelijkheid van een binnenstad. Fysieke speelgoedwinkels, kantoorartikelenzaken en game- en muziekwinkels kunnen vaak niet langer meer opboksen tegen The World Wide Web en de sterk teruggelopen consumentenbestedingen. Free Record Shop, Polare, E-plaza en Halfords hebben in 2014 het bijltje erbij neer moeten gooien omdat te weinig mensen hun handelswaren nog wisten te waarderen. Om over het aantal faillissementen onder de zelfstandige ondernemers in deze branche nog maar te zwijgen.

Grote winkelvoorraad en weinig concurrentie

Zoals uit vele onderzoeken naar voren komt, blijkt: the bigger, the better. Ondanks de algehele overcapaciteit aan winkels, is de omvang van de winkelvoorraad bepalend voor de aantrekkelijkheid van een binnenstad. Hoe groter het aanbod waaruit de consument kan kiezen, des te aantrekkelijker is het om dat winkelcentrum te bezoeken en hoe hoger daardoor de passantenstromen. De meeste binnensteden tellen op het drukste punt op een zaterdag tussen de 20.000 en 50.000 passanten. Dit aantal is in de afgelopen 9 jaar in drie vierde van alle binnensteden met gemiddeld 20 procent afgenomen. Kortom, er wordt minder fysiek gewinkeld. Bij een gelijkblijvend aantal winkels nemen hierdoor detailhandelsomzetten en daarmee samenhangend de vraag naar winkelruimte af, wat gepaard gaat met afnemende huurprijzen en leegstand. Vooral zelfstandige retailers houden hun hoofd vaak nog maar moeilijk boven water. Qua locatie zijn het met name de aanloopstraten en binnensteden in perifere gemeentes die het hardst worden getroffen.

Van invloed op de aantrekkingskracht van binnensteden is tot slot het aandeel vierkante winkelmeters elders in de gemeente. De aanwezigheid van relatief veel alternatieve winkelmogelijkheden binnen dezelfde gemeente, zoals wijk- en stadsdeelcentra maar ook woonboulevards, is van negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van het winkelvastgoed in de binnenstad. De trend is dat vooral binnensteden van perifeer gelegen steden als Drachten en Heerlen letterlijk terrein aan het verliezen zijn. Kortom, om een binnenstad aantrekkelijk te houden moeten er niet te veel vierkante winkelmeters elders in de gemeente worden bijgebouwd. Hier kan de overheid op inspelen bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen.

Aanpassen aan een veranderende binnenstad

Dat het winkellandschap drastisch aan het veranderen is staat vast. Binnensteden krijgen het moeilijker en actoren moeten slim inspelen op de huidige ontwikkelingen om een aantrekkelijk winkelgebied te blijven. Het bieden van een aantrekkelijk verblijfsklimaat waarbij veel plaats is voor horeca en daarmee beleving spelen hierbij allereerst een grote rol. Daarnaast moet een binnenstad voldoende filiaal- en kledingwinkels huisvesten en een groot en vernieuwend winkelaanbod aanbieden. Ook het beschermen van binnensteden tegen te veel vierkante winkelmeters elders in de gemeente is een belangrijke aanbeveling. Zet als binnenstad ook vooral in op de trend van funshoppen waarbij beleving en klantgerichtheid een grote pre zijn. Dít is waar de fysieke winkels in kunnen uitblinken ten opzichte van het internet. Blijf als binnenstad vernieuwen door bijvoorbeeld het openen van flagshipstores en het aantrekken van bekende internationale merken. Dit alles om zoveel mogelijk consumenten te blijven enthousiasmeren voor de binnensteden. Retailers, vastgoedeigenaren en lokale overheden moeten er samen zorg voor blijven dragen dat de binnenstad nog decennia, zo niet eeuwenlang dé winkelplek van Nederland blijft.

Lizzy Isabel Butink (lizzy.butink@asr.nl) studeerde economische geografie aan de Universiteit Utrecht en is nu werkzaam als researcher op de woningafdeling bij a.s.r. vastgoed vermogensbeheer. Dit artikel is gebaseerd op haar masterthesis 'De aantrekkelijkheid van Nederlandse binnensteden als investeringsmilieu voor institutionele vastgoedbeleggers'. Met haar scriptie won ze de Marc de Smidt-scriptieprijs 2014.

Literatuurselectie

ABN AMRO (2013) Retaillocaties in 2020. De nieuwe winkelkaart vanNederland. ABN AMRO.

Evers, D., Kooijman, D. en van der Krabben, E.(2011), Planning van winkels & winkelgebieden in Nederland.Den Haag: Sdu Uitgevers BV.

Locatus (2012) Database Locatus, Verkooppunt Verkenner. Locatus 2012.

Nozeman, E., van der Post, W. en Langendoen, M. (2012) Het Nederlandse winkellandschap in transitie. Actoren op een dynamisch speelveld. Den Haag: Sdu Uitgevers BV.

PBL (2010) De staat van de ruimte 2010. De herontwikkeling van stedelijk Nederland. H1: De economische transformatie van historische binnensteden. Den Haag: PBL

PLANDAG 2015

Maak Ruimte

Tijdens de PlanDag 2015 staat de vraag centraal of we de ruimte kunnen, willen en moeten maken, onder het thema 'Maak Ruimte'. De PlanDag, het jaarlijks terugkerend evenement waar Nederlandse en Belgische ruimtelijke professionals elkaar ontmoeten, wil weten hoe u 'ruimte maken' ziet. Iedereen die dat wil kon een paper indienen. Op basis van deze papers wordt ruim de tijd genomen om te debatteren, gelijkaardige ervaringen toe te lichten en nieuwe inzichten uit te wisselen. Want leren van elkaar, over de grenzen heen, daar draait het om bij de PlanDag.

De Stichting Planologische Diskussiedagen organiseert de jaarlijkse dialoog tussen Nederlandse en Vlaamse planologen op de PlanDag. Deze PlanDagen vormen al meer dan 20 jaar een forum voor ruimtelijke professionals uit Nederland én Vlaanderen, uit wetenschap én praktijk. De thema's van de verschillende jaren weerspiegelen wat het vakgebied de afgelopen decennia heeft bezig gehouden.

Wanneer? 21 mei | Waar? Vlaams Administratief Centrum Leuven (B)
Toegang: 115€ lid BNSP of VRP; 150€ geen lid; 30€ studenten
Meer informatie: www.plandag.net

Van stadsspoorweg tot Noord/Zuidlijn

CASUS Florian Langstraat & Andrew Switzer

Definitief plan van het Bureau Stadsspoor uit 1968. Bron: Dienst Infrastructuur

De jaren zestig en zeventig waren voor de Amsterdamse metro de tijd van opgaan, blinken en, zo leek het, verzinken. Maar de grootse plannen die na 1975 taboe werden verklaard zijn vandaag juist opvallend actueel. Een terugblik op de Amsterdamse metroperikelen van de jaren zestig en zeventig.

Vergeleken met andere steden functioneert het vervoer in Amsterdam heel behoorlijk: de populairste vervoersmiddelen zijn de fiets en de benenwagen, waardoor de files binnen de perken blijven. Maar vergeleken met bijvoorbeeld Rotterdam (78,3 km) is de omvang van de Amsterdamse metro met 42,5 km altijd bescheiden gebleven. Tot aan 1990 moest Amsterdam het zelfs met één enkele 'Oostlijn' stellen.

Deze relatief beperkte ontwikkeling van de Amsterdam metro vindt haar oorsprong in de roerige periode tussen 1960 en 1975. Begin jaren zestig deed de metro zijn intrede in een aantal ambitieuze toekomstplannen. In de jaren zeventig verdween de metro echter even snel als hij was opgekomen. De metro werd taboe, de sneltram het nieuwe dogma. Althans, tot voor kort. In de actuele uitbreiding van de Amsterdamse metro vinden we namelijk veel ideeën uit de zestiger jaren weer terug. Sterker nog, de huidige Noord/Zuidlijn zou toen eigenlijk als eerste worden aangelegd. Tijd dus om nog eens terug te kijken naar die oude, verguisde, plannen van toen.

We analyseren de transitie die de Amsterdamse metroplanning onderging tussen 1960, het jaar waarin het eerste metroplan werd gepresenteerd, en 1975, toen de Nieuwmarktrellen een einde maakten aan de Amsterdamse expansiedrift. Daarbij maken we gebruik van 'transitiestudies', een jong onderzoeksgebied dat historische transitieprocessen probeert te begrijpen. Het onderzoek is gebaseerd op drie bronnen: archiefmateriaal, planologisch-historische publicaties en

r Verkeer en Vervoer, Gemeente Amsterdam.

interviews met zes deskundigen van de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening en Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (waarvan twee de jaren zeventig direct als gemeenteambtenaar meegemaakt hebben).

Transitiestudies: landschap, regime en niche

Transitiestudies proberen veranderingsprocessen in sociaal-technische systemen te verklaren: bijvoorbeeld de transitie van zeilschepen naar stoomschepen, of van propellervliegtuigen naar straalvliegtuigen. Hiervoor gebruiken transitieonderzoekers een model, het 'multi-level perspective'. Volgens dit meerlaags-perspectief bestaat ieder systeem uit drie niveaus, namelijk niche, regime en landschap. Niches zijn het domein van innovatie, waarin nieuwe ideeën ontstaan. Het regime bestaat uit de dominante technologie, met een specifieke set actoren en beleid. Het landschap ten slotte bestaat uit maatschappelijke macro-trends

In dit artikel bestuderen we het 'regime' van de Amsterdamse vervoersplanning, bestaande uit politici en planologen van de Gemeente Amsterdam. Het 'landschap' bestaat uit bredere trends, zoals economische en demografische ontwikkelingen. 'Niches' zijn de ideeën van mensen buiten het regime, zoals de provobeweging en de nieuwe generatie jonge planologen.

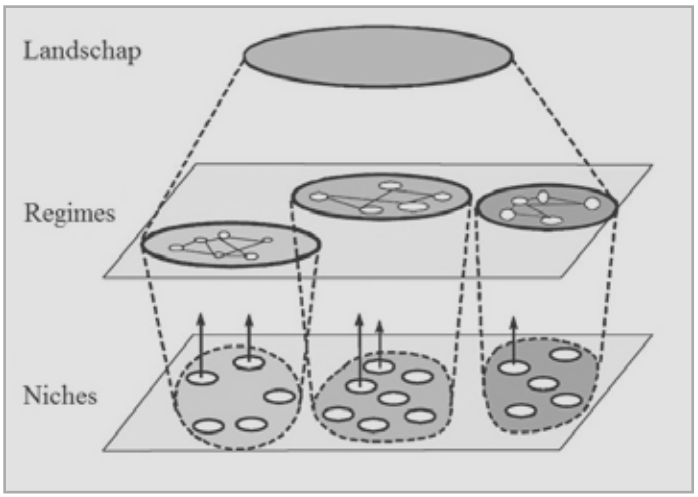
Grootse plannen

Het Amsterdamse metrotijdperk begint in 1960, met de 'Interimnota over het Stedelijk Openbaar Vervoer' van de commissie-Clerx. Deze groep ingenieurs constateerde dat de grachtengordel dicht dreigde te slibben door het sterk gestegen autoverkeer en stelde daarom een uitgebreid metronetwerk voor (zie kaart). Het advies: zo snel mogelijk beginnen met bouwen, de Noord/Zuidlijn het liefst eerst.

De ideeën van de commissie-Clerx groeiden snel uit tot het dominante planningsparadigma. Onder de naam 'Bureau Stadsspoor' werd in 1963 een nieuwe organisatie opgetuigd, dat tot dezelfde conclusies kwam: alleen een uitgebreid metrostelsel kon het centrum bereikbaar houden. Het eindrapport uit 1968 bevatte slechts één wijziging: vanwege de geplande aanleg van het nieuwe stadsdeel Bijlmermeer werd aangeraden niet de Noord/Zuidlijn, maar de Oostlijn als eerste aan te leggen. De gemeenteraad nam de plannen met een overweldigende meerderheid van 38 tegen 3 (!) aan. De bouw begon in 1970. De metro leek Amsterdam definitief te hebben veroverd.

De vijftig jaar oude schets van het Bureau Stadsspoor lijkt veel op de nieuwe kaart van de Amsterdamse metro

De snelle opkomst van de metro kan door een combinatie van factoren worden verklaard. Het autobezit was sinds de Tweede Wereldoorlog veel sneller gestegen dan voorzien. Bovendien leidde grootscheepse nieuwbouw aan de rand van de stad er toe dat de verplaatsingsafstanden sterk toenamen; zo sterk zelfs, dat verwacht werd dat de fiets langzamerhand zou gaan verdwijnen. Het Bureau Stadsspoor verwachtte



Het 'multi-level perspective'. Bron: Geels en Schot.

verder dat de stad zou groeien tot een miljoen inwoners; een simpel tramnetwerk zou daarvoor onvoldoende zijn.

Bovendien waren centraal gelegen buurten als de Pijp en de Dapperbuurt toch rijp voor stadsvernieuwing: een uitgelezen kans. Het paste goed in de cultuur van de Amsterdamse Dienst Publieke Werken, die door technisch ingestelde ingenieurs werd gedomineerd. Een van de geïnterviewde experts omschreef dit dominante regime als volgt: "Het was een erg ingenieursachtige club. Meten, weten, ontwerpen. Ingenieurs verzonnen plannen in opdracht van wethouders, wethouders waren machtig, en als je de grootste partij bent, dan kan dat jaren goed gaan."

De 'oude krotten' in volksbuurten als de Pijp begonnen steeds meer als monumenten gewaardeerd te worden

Regimewissel

Toch zou het helemaal niet zo lang goed gaan. De bouw van de Oostlijn vanuit het zuidoosten naar de rand van het centrum verliep zoals gepland, maar het laatste, ondergrondse stuk zou een enorm obstakel blijken. Daarvoor was grootschalige sloop in de centraal gelegen Nieuwmarktbuurt gepland. Totaal onvoorzien voor de Amsterdamse gemeenteraad kwam een brede protestbeweging op gang, die zou uitmonden in de beroemde Nieuwmarktrellen van 1975. De metro was zo onpopulair geworden dat de gemeenteraad werd gedwongen 180 graden te draaien. De Oostlijn werd nog afgemaakt, maar de geplande vierbaans autoweg erbovenop geschrapt, en de andere lijnen werden publiekelijk naar de prullenbak verwezen. In slechts vijf jaar tijd was de metro van symbool van moderniteit in een volkomen taboe veranderd.

Achter de neergang van het metroregime in de jaren zeventig liggen zowel landschaps-, regime-, als nicheveranderingen ten grondslag. Op landschapsniveau bleek dat veel grote bedrijven zich toch niet in de grachtengordel wilden vestigen, en door suburbanisatie nam de bevolking niet toe maar juist scherp af. Daarmee vielen twee belangrijke argumenten voor de metro weg. Ten derde vond er een geleidelijke cultuuromslag plaats ten aanzien van het ideaal van 'moderniteit': de 'oude krotten' in volksbuurten als De Pijp begonnen juist steeds meer als monumenten gewaardeerd te worden.

Tegelijkertijd veranderde het regime zelf. De oude generatie ingenieurs die aan de wieg van de metroplannen had gestaan maakte plaats voor een nieuwe generatie planologen binnen de Dienst Publieke Werken, die veel minder vertrouwen had in het oude 'plannen van bovenaf': "Die jongere generatie zag er niet zoveel in dat allerlei panden moesten worden gesloopt. Dat botste wel."

Van onderaf werd het metroregime ondermijnd door protestgroepen. De protesten werden voor het grootste deel geleid door studenten en provo's, maar werden al snel veel breder. De studentengroepen slaagden er uitstekend in om grote delen van de bevolking te mobiliseren: "De studenten gingen als spreekbuis optreden voor de zittende bevolking. Als er inspraakavonden werden georganiseerd, die maakten wel wat los."

Achteraf zien we dat de maatschappijkritiek van deze protestgroepen op haar beurt ook weer veroorzaakt werd door landschapsveranderingen: de babyboom, de economische groei en de snelle groei van de studentenpopulatie leidden tot het ontstaan van een kritische, sociaal mobiele generatie. Er was dus sprake van een wisselwerking tussen landschaps-, regime- en nicheontwikkelingen, die voor bestuurders pas goed zichtbaar werd toen in de Nieuwmarktbuurt de vlam in de pan sloeg.

In de periode na 1975 was het woord 'metro' volledig taboe. Tegelijk werd er vanaf de jaren tachtig stilaan toch weer aan hoogwaardig OV gewerkt. Nu heette deze geen 'metro', maar 'sneltram'. Het taboe dat op het woord 'metro' rustte, blijkt duidelijk uit de geschiedenis van de in 1990 in gebruik genomen Amstelveenlijn, officieel een sneltram. Een metro was politiek onbespreekbaar, maar de lijn werd gedeeltelijk toch geschikt gemaakt voor metromateriaal: "De tunnels zijn op [een metrobreedte van] 3 meter voorbereid. Dat is er allemaal stiekem ingestopt, want dat mocht men niet weten. Zodra je het over 3 meter had of metro, dan werd je de kamer uitgezet."

Vanaf 1988 stond ook de Noord/Zuidlijn weer op de agenda, een ingreep die zou bijdragen aan de leefbaarheid van de stad en aan een bloeiend centrumgebied. Het taboe van 1975 brokkelde zo langzaam af. Natuurlijk staat de Noord/Zuidlijn ondertussen weer in een bedenkelijk daglicht vanwege de technische problemen en kostenoverschrijdingen. Maar in het licht van de huidige snelle bevolkingsgroei van Amsterdam zijn nog meer lijnen op langere termijn waarschijnlijk best weer denkbaar.

Tijd voor een herwaardering

Was de Amsterdamse metro een slachtoffer van landschapsveranderingen in de jaren zeventig? Als de aanleg van de metro toen tien jaar eerder was begonnen, zou Amsterdam er vandaag dan anders uitzien? Ons voorzichtige antwoord luidt: deels wel. De wisselwerking tussen de suburbanisatie, de generatiewissel binnen de Dienst Publieke Werken en de studentenprotesten die de metro uiteindelijk een halt toeriepen, was er dan immers niet geweest.

Met de kennis van nu zien we bovendien dat wat in 1975 een radicale ommezwaai in het regime leek, dat misschien toch niet echt was. Het

woord 'metro' werd dan wel taboe verklaard, maar het sneltramconcept bood de nieuwe generatie de mogelijkheid om – weliswaar in iets gewijzigde vorm – aan hetzelfde netwerk verder te bouwen. Het landschap is sinds de jaren zestig nog het sterkst veranderd: de werkgelegenheid heeft zich uiteindelijk niet in het centrum geconcentreerd, maar zich juist over het hele metronetwerk uitgespreid.

Een belangrijke les voor hedendaagse planologen

Daarmee vond dezelfde metro in een nieuw landschap een nieuwe functie. De transitie van de jaren zeventig was daarom niet zozeer een volledige substitutie van het ene planningsregime door het andere, maar wat transitiewetenschappers 'transformatie' noemen: het regime verandert wat onder druk van buitenaf, de functie van de metro verandert mee, maar alle actoren blijven uiteindelijk bestaan.

Sterker nog, wie nog eens goed naar de oude plankaart uit 1968 kijkt, zou best kunnen stellen dat zelfs dat te veel gezegd is. De vijftig jaar oude schets van het Bureau Stadsspoor komt immers opmerkelijk dicht in de buurt van de nieuwe kaart van de Amsterdamse metro, als de Noord/Zuidlijn straks open is. Een Oost/Westlijn is er nog altijd niet, maar als Amsterdam de komende decennia inderdaad doorgroeit naar een miljoen inwoners, zou ook dat lijntje uit 1968 wel eens werkelijkheid kunnen worden.

Een belangrijke les voor hedendaagse planologen dus: plannen uit het verre verleden zijn vaak lang niet zo verouderd als we misschien denken. Bepaalde delen van de metroplannen passen evengoed bij het Amsterdam van nu als het Amsterdam dat men in de jaren zestig voor ogen had. Natuurlijk, het is nog de vraag of de overige delen van het oude plan echt verwezenlijkt zullen worden. En om Amsterdam op regionaal niveau goed bereikbaar te houden moet de metro zeker ook in samenhang met trein en fiets gezien worden. Maar toch: laten we plannen uit het verleden niet te snel als achterhaald veroordelen. Die oude, grijze en verguisde heren van vroeger konden best wel eens alsnog gelijk krijgen.

Florian Langstraat (florianlangstraat@gmail.com) is transportplanoloog en redacteur van AGORA. Andrew Switzer is promovendus aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuurselectie

Beuckens, J., van der Heijden, B. en Kuik, F. (2012) De aanpasbare stad: robuuste keuzes in de Amsterdamse planning. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 22-23 November 2012, Amsterdam

Davids, K. (2000) Sporen in de stad: de metro en de strijd om de ruimtelijke ordening in Amsterdam. Historisch Tijdschrift Holland 32, 157-182

Geels, F.W. en Schot, J. (2007) Typology of transition pathways in socio-technical systems. Research Policy 36, 399-417

Poelstra, H. (2003) Eerst infrastructuur, dan beleid. In: Dienst Ruimtelijke Ordening Gemeente Amsterdam, Stadsplan Amsterdam: Toekomstvisies op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, 1928-2003. Rotterdam: NAi Uitgevers

Terhorst, P. en Van de Ven, J. (2003) The Economic Restructuring of the Historic City Center. In: S. Musterd en W. Salet (red.), Amsterdam Human Capital. Amsterdam: Amsterdam University Press

Rellen in de Nieuwmarktbuurt, 1975. Bron: H. Peters / Anefo.

Boekrecensie

Een ander Brussel

Nicolas Van Puymbroeck

Vijf decennia geleden stuurden de eerste Turkse en Marokkaanse gastarbeiders per post de boodschap 'On est là' naar het thuisfront. Vrij vertaald lieten ze weten dat 'ze er geraakt waren' en dat alles goed ging met hen. In de veronderstelling dat hun verblijf tijdelijk zou zijn, zochten de mannelijke pioniers onderdak en werk. Met hard labeur hoopten ze snel veel geld te verdienen om dan gefortuneerd terug te keren naar hun familie en geboorteplaats. De plot van dit verhaal is echter bekend: gezinnen werden herenigd in Europa, en voor hun kinderen is 'daar' vandaag 'thuis' geworden. Als gevolg van die migratie zou de Belgische hoofdstad uitgroeien tot 'een ander Brussel', namelijk de multiculturele metropool die ze vandaag is.

Het duurde niet lang vooraleer in de onthaalmaatschappij organisaties werden opgericht om migranten te helpen bij hun oriëntatie in de samenleving. Eén daarvan was het integratiecentrum Foyer, gesticht in 1969. Zoveel jaar na datum gaf Foyer aan het historisch onderzoeksbureau 'Geheugen Collectief' de opdracht om de eerste tien jaar van het integratieproces van de eerste nieuwkomers eindelijk te boekstaven. Dit mondde uit in de monografie 'On est là' die op basis van de getuigenissen van bijna vijftig migratiepioniers het verloop van de reis, het werken en wonen, en de vrijetijdsbesteding van de eerste nieuwkomers beschrijft. De vele citaten zorgen voor een doorleefd boek dat je het gevoel geeft alsof je in een teletijdmachine stapt naar 1964.

Vergeleken met Nederland, waar historici als Leo Lucassen of Ruud Penninx al langer met dit thema werken, bleef deze mondelinge geschiedenis in Vlaanderen lang ongeschreven. In het kader van de herdenking van de akkoorden die België met Marokko en Turkije exact vijftig jaar geleden afsloot over de rekrutering van gastarbeiders, komt daar echter verandering in. De monografie 'On est là' sluit het rijtje van recente onderzoeken zoals 'Turkije aan de Leie' van Tina De Gendt, 'In Brussel' van Joost Vandecadelaere, en mijn eigen bescheiden poging 'Migratie en de Metropool' over het thema. Wat opvalt, is dat elk van deze boeken een stad als referentiepunt neemt. In tegenstelling tot wat Paul Scheffer 'het land van aankomst' noemt, is er dus eerder sprake van de 'arrival city' van Doug Saunders.

De focus op de stad brengt tijd en ruimte bij elkaar, waardoor deze groeiende literatuur ook voor geografen verrijkend kan zijn. Als discipline heeft de geografie een bevoorrechte relatie met het verleden omdat de ruimte een schat aan informatie over gebeurtenissen uit lang vervlogen tijden herbergt. Toch sedimenteert niet alles wat verleden is in materiële structuren. Vooral mondelinge geschiedenis is erg gevoelig om in de loop van de jaren samen met haar vertellers te verdwijnen. Dat is des te meer het geval voor verhalen over migratie die per definitie de grenzen van ruimtelijke verankering tarten. Vandaar dat het verhaal over de stad beschreven door migratiepioniers een aanvulling kan betekenen op geografische beschrijvingen van stedelijke structuren.

De geografie heeft andersom echter ook veel te bieden aan deze reeks boeken. Auteurs hebben tot dusver de stad voornamelijk benaderd als een container of verzamelplaats van mensen en hun ervaringen. Geografen zouden op hun beurt de meer actieve rol kunnen belichten die uitgaat van een stad. Bijvoorbeeld de aard van het woonpatrimonium, de economische infrastructuur en de bestuurlijke organisatie van een stad zouden samen het integratieproces van de eerste migranten en hun nakomelingen sterk sturen. Dat Brussel tijdens de jaren zestig veel leegstand kende door suburbanisatie, dat er een bloeiende industriële en diensteneconomie was en dat de stad uit negentien verschillende gemeenten bestond waar Nederlands en Frans gesproken werd, heeft onmiskenbaar een vormend effect gehad op de integratie.

Je krijgt het gevoel dat je in een teletijdmachine stapt naar 1964

Terwijl 'On est là' erin slaagt het verhaal van de eerste generatie in Brussel te vertellen, biedt het boek toch ook de basis voor vergelijkend onderzoek dat de eigenheid van stedelijke aankomstplaatsen in historisch perspectief kan plaatsen. Dit is een kans voor grensoverschrijdend onderzoek tussen Nederland en Vlaanderen, die gelijkaardige migratiestromen kenden, maar die toch een heel andere stedelijke traditie hebben. Voor geografen is dit boek daarom een uitdaging om mondelinge geschiedenis te betrekken in de discipline, alsook een uitnodiging om vergelijkend onderzoek naar migratie en place-making op te zetten.

Foyer Brussel vzw, Regionaal Integratiecentrum (2014) 'On est là' De eerste generatie Marokkaanse en Turkse Migranten in Brussel (1964-1974). Antwerpen - Apeldoorn: Garant

AGORA

Doe mee!

AGORA is altijd op zoek naar nieuwe redacteuren
en
staat open voor ingezonden artikelen.

Heb je een vlotte pen of een geniaal idee voor een artikel? Of wil je naast je werk, studie of promotie interessant redactiewerk doen? Laat het ons weten door een mail te sturen naar onderstaand adres, dan nemen we contact met je op.

Mail naar: agora.secretaris@gmail.com

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

Vrije ruimte

Belasten eigen woning 'onrechtvaardig'?

Sien Winters

In Vlaanderen kan je deze dagen geen krant meer openslaan zonder op de discussie over de 'tax shift' te botsen. Iedereen lijkt het er over eens te zijn dat de lasten op arbeid omlaag moeten om werkgelegenheid te creëren. De overheid heeft middelen nodig om ons welvaartssysteem in stand te houden, dus wordt er gezocht naar andere inkomsten, uit consumptie en uit vermogen. De nieuwe belasting moet rechtvaardig zijn, moet zo weinig mogelijk impact hebben op de koopkracht en mag niet aanzetten tot de vlucht van kapitaal naar het buitenland. Consumptiebelasting laten we hier terzijde. Wat is mogelijk met vermogen?

Piketty wijst erop dat de ongelijkheid in vermogen de basis vormt van een toenemende ongelijkheid. Er circuleren in België voorstellen voor een 'vermogensbelasting' die alleen de allerhoogste vermogens zou treffen, een 'rijkentaks' dus. Een 'vermogenswinstbelasting', geheven bij verkoop van vermogens, kreeg de afgelopen maanden veel steun en komt mogelijk dit voorjaar op de tafel van de federale regering. Beide vormen van belasten van vermogen sluiten aan bij het gevoel dat het rechtvaardig is inkomsten te belasten waarvoor de vermogensbezitter weinig inspanningen heeft moeten leveren. Een 'rijkentaks' heeft daarbij het potentieel van brede steun bij de bevolking omdat maar een kleine minderheid er door wordt getroffen. Toch moest Frankrijk de pas ingevoerde 'rijkentaks' (niet op de vermogens, maar op de hoogste inkomens) omwille van protest weer afschaffen, onder andere nadat acteur Depardieu verhuisde naar Rusland.

Woonbonus is herverdeling in omgekeerde richting

In de discussies over vermogensbelasting wordt steevast de eigen woning uitgesloten van de belastingbasis. Ook dit sluit aan bij het rechtvaardigheidsgevoel. Zorgvuldig spaargedrag voor een eigen woning mag niet 'bestraft' worden, zo meent de Belg. Een eigen woning is niet iets van rijken, maar ook van de kleine man. In deze logica wordt sinds 2005 in België de woning van eigenaars-bewoner die maar over één woning beschikken, vrijgesteld in de personenbelasting. Meer zelfs, deze eigenaar ontvangt hier bovenop een omvangrijkbelastingvoordeel, gekend als de 'woonbonus'. Inkomsten uit verhuur daarentegen blijven belast en de belastingvermindering hiervoor is veel minder voordelig. Dit vertaalt zich enerzijds in een hogere huurprijs, anderzijds in een lager aanbod aan huurwoningen.

Maar is dit fiscaal zo gunstig behandelen van de eigen woning echt wel rechtvaardig? Laat ons daarvoor ook eens kijken naar de effecten op de verdeling van inkomens tussen wie wel en niet een eigen woning heeft. Simulaties wezen uit dat in Vlaanderen nagenoeg drie kwart van de voordelen van de woonbonus naar de 40 procent hoogste inkomens gaat. Er zijn sterke aanwijzingen dat de woonbonus wordt gekapitaliseerd in de woningprijs en dus netto geen voordeel oplevert voor de koper. Maar de woonbonus betekent dus wel een herverdeling, en dit in de omgekeerde richting van wat we als rechtvaardig beoordelen. Daarnaast, wie een onvoldoende hoog inkomen heeft om eigenaar te kunnen worden, blijft vaak ook verstoken van andere overheidssteun (onder de vorm van sociale huisvesting of huursubsidies). Anderzijds draagt de huurder mee de genoemde negatieve gevolgen van de minder voordelige behandeling van de huurwoning.

Jazeker, er zijn argumenten te geven om als overheid de eigen woning te bevoordelen. Bijvoorbeeld de (wat paternalistische) aanmoediging van de burger tot veilig sparen. Want de eigen woning van de hand doen om minder 'nuttige' uitgaven mee te financieren, zal niemand snel doen. Huishoudens bouwen zo mee hun eigen sociale zekerheid. Hoe beter ze dit doen, hoe minder een overheid moet tussenkomen om na de pensionering het inkomen op peil te houden. Alleen, ook hier weer, als dit leidt tot een lager pensioenpeil, zijn de huurders de dupe. Zij moeten immers levenslang huur blijven betalen, terwijl de gepensioneerde eigenaars intussen hun woning hebben afbetaald.

In kort: als 'rechtvaardigheid' mede wordt gedefinieerd in termen van verdeling tussen huurders en eigenaars, moet dan het inkomen uit woningen van eigenaars-bewoners en verhuurders niet gelijker worden belast? In vergelijking met andere vormen van vermogensbelasting heeft dergelijke belasting ook het voordeel een zeer brede belastingbasis te hebben, zodat kleine wijzigingen in de aanslag grote opbrengsten genereren. Tot slot, de kans dat de woning naar het buitenland vlucht, lijkt niet zo heel groot.

Sien Winters (sien.winters@kuleuven.be) is onderzoeksleider wonen bij het HIVA – KU Leuven en coördinator van het Steunpunt Wonen. De auteur putte voor deze column uit het onderzoek: Goeyaerts e.a. (2014) Onderzoek naar de Vlaamse

AGORA - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken
2015 - 2 - jaargang 31
een uitgave van de Stichting Tijdschrift AGORA - ISSN 1380-6319

REDACTIEADRES
Redactie Tijdschrift AGORA
Departement Sociale Geografie en Planologie
Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht
Postbus 80.115
3508 TC Utrecht
[e] info@agora-magazine.nl
[i] www.agora-magazine.nl
[IBAN nummer] NL23INGB0006165799

REDACTIE
Marianne de Beer (hoofdredactie), Ineke Deelen (hoofdredactie), Jorn Koelemaij (hoofdredactie), David Bassens, Annelies Beek, Wouter Bervoets, Maartje Bodde, Federica Bono, Siegrit Brands, Nynke Burgers, Dieter Bruggeman, Tim Cassiers, Lisa Christiaanse, Valerie De Craene, Ineke Deelen, Clemens de Olde, Jonas De Vos, Tim Devos, Nicolas Dewulf, Toon Dirckx, Nico Dogterom, Mellanie van Doleweerd, Koen Elzerman, Giovanna van den Ham, Annelore Hofman, Marijke Jansen, Koen Janssen (productie en vormgeving), David de Kool, Valerie van Lieshout, Martijn van der Linden, Michiel van Meeteren, Thijs Olthof, Richard Rijnks, Tom Storme, Bianca Szytniewski, Evelien Taira Idrissi-Beckers, Koen Tieskens, Trijntje Tilstra, Mirjam Turk, Nicolas Van Puymbroeck, Sofie Vermeulen, Kirsten Visser, Ruth Wauters, Malou Weber (productie en vormgeving), Gertjan Wijburg, Christel van Wijk (secretaris), Lisanne de Wijs (penningmeester), Barend Wind, Boris van Zanten, Egbert van der Zee.

THEMAREDACTIE RUIMTE EN GESCHIEDENIS
Katrijn Apostel, Bart Tritsmans, Clemens de Olde.

REDACTIEADVIEZEN
Justin Beaumont, Marco Bontje, Henk Donkers, Heidi Hanssens, Henk van Houtum, Ilse van Liempt, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Bruno Meeus, Ben de Pater, Nick Schuermans, Bas Spierings, Casper Stelling, Justus Uitermark.

GRAFISCHE VORMGEVING
Koen Janssen & Malou Weber

ONTWERP HUISSTIJL
Maarten Mieras & Jeroen Sikma

DRUK
AD Mercurius - Almere

(DIGITALE) VERSPREIDING
Deze uitgave valt onder de Creative Commons BY-NC-ND licentie.

ABONNEMENTEN (per jaar, vanaf 1 juni 2012)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen	€63,00
Studenten	€21,00
Overigen	€32,00
KNAG-leden krijgen een korting van	€ 5,00

Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd uiterlijk 1 maand voor het verstrijken van de abonnementsperiode.

ARTIKELEN/RECENSIES
Artikelen, recensies, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres of via info@agora-magazine.nl. Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn beschikbaar via de website.

ADVERTENTIES
Informatie via info@agora-magazine.nl.

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van het Departement Sociale Geografie & Planologie (UU), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), de Vakgroep Geografie (UGent), de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen (RUG) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).

Het volgende nummer: Post-socialistische stad

Het volgende nummer zoomt in op Centraal- en Oost-Europa. Wat voor impact heeft de val van het communisme, nu ruim 20 jaar geleden, gehad op de stedelijke ontwikkeling? Hoewel Centraal- en Oost Europese steden door veel West-Europeanen als grauw en eentonig worden gezien, komen er allerlei spannende initiatieven van de grond. Het 'postsocialisme' is een bijna ondefinieerbaar containerbegrip dat deze ontwikkelingen nauwelijks kan beschrijven.

In dit themanummer besteden we aandacht aan de verscheidenheid die achter het voormalige IJzeren Gordijn is ontstaan, en tonen we aan dat de ene 'postsocialistische stad' de andere niet is. Hierbij gaat de reis langs Dresden en Belgrado, en van Tirana tot Boekarest. Waar communistisch erfgoed op sommige plekken wordt uitgewist, wordt het elders gekoesterd. Politiek gezien hebben sommige landen het neoliberalisme omarmd, terwijl anderen er een sociaal-nationalistische ideologie op nahouden. Hoe ziet de toekomst van stedelijk Centraal- en Oost-Europa eruit? En wat kunnen stedelijke beleidsmakers in Nederland en Vlaanderen leren van deze steden?

Groei van Snelwegen in Nederland en België

AGORA
MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN