

Film & de horizontale metropool

Hoe draagt film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte?

case study: de Vlaamse steenwegen?

Annelies Staessen

Stellingen

- Film als invloedrijk medium kan ingezet worden om een ander perspectief te bieden op de culturele context en gedrag in de Vlaamse horizontale metropool.
- Verder onderzoek naar de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte in tal van andere films kan bijdragen tot het maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte.

Film & de horizontale metropool

Hoe draagt film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte? case study: de Vlaamse steenwegen?

Instrumentarium

Na een halve eeuw suburbanisatie vormt de Vlaamse ‘horizontale metropool’ een complex vraagstuk voor zowel planners, architecten als beleidsmakers. Deze ruimtelijke professionals worstelen al jaren om grip te krijgen op de ongecontroleerde suburbanisatie. Terwijl in de dagelijkse praktijk, die sterk beïnvloed wordt door de culturele context en gewoonteregels, de versnippering van de open ruimte ongehinderd verder gaat.

Het huidige aangescherpte beleid, met sterke nadruk op de verdichtingsopgave, en de bijhorende stedenbouwkundige plannen lijken weinig effect te hebben. Dagelijks verdwijnt in Vlaanderen zes hectare open ruimte, waarmee de suburbanisatie gewoon doorgaat. Deze praktijk zorgt ervoor dat het cliché, het stereotype beeld van de Vlaming met de ‘baksteen in de maag’ overeind blijft. De bestaande omgang met de ruimte houdt geen rekening met de schaarse open ruimte die opgeofferd wordt, de afstanden die men moet afleggen, vaak in lange files, de hoge infrastructuurkosten, Het discours van de stedenbouwkundige die het ruimtebeslag wil terugdringen vindt blijkbaar onvoldoende aansluiting bij de gedragspatronen om breed gedragen te worden.

Mogelijk komt dit doordat stedenbouwkundigen geen inzicht hebben in de werkelijke beweegredenen. Blijkbaar is er nog onvoldoende kennis van de alledaagse leefwereld bij planologen waardoor de omgang met de ruimte door burgers en ontwikkelaars veelal afwijkt van het vooropgestelde ‘plan’. Het ontbreken van inzicht in de dagdagelijkse omgang met de ruimte zorgt ervoor dat planologische maatregelen blijkbaar (een groot) draagvlak missen en dus niet tot uitvoering komen.

De vraag hoe we tot een beter begrip van de cultuur en gedragspraktijken kunnen komen dringt zich op. Het huidige instrumentarium van de planologie mag dan wel erg uitgebreid zijn, toch blijkt het net op dit vlak ontoereikend. Veel methoden vertrekken vanuit onderzoeksmateriaal op basis van planmatige gegevens, statistiek, GIS-kaarten, citizens science met interviews en enquêtes, ontwerpend onderzoek, terreinbezoeken, Toch blijken deze middelen het ‘echte’ Vlaamse leven niet te kunnen vatten waardoor ze tekort schieten om vraagstukken ruimtelijk planologisch goed aan te pakken.

Film kan misschien een beter perspectief bieden op dagelijkse leefwereld en bijdragen om tot een meer genuanceerd beeld van de Vlaamse suburbane context te komen. Door de manier waarop een filmmaker bepaalde gebieden in beeld brengt, onthult hij immers niet alleen de eigenschappen van het gebied zelf, maar ook de betekenis ervan voor de personages van het verhaal. Dit onderzoek gaat in op de vraag of film een medium kan zijn om kennis en inzicht te verwerven in de intrinsieke kenmerken, de beleveniswaarde en de typische dynamiek van het Vlaamse verstedelijkte landschap en zo de planologische opinie kan nuanceren.

Bovendien kunnen de visualisaties in films waarschijnlijk ook bijdragen tot het maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte. Misschien schuilen er potenties in de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte om publieke opinie te beïnvloeden en op die manier een groter draagvlak voor planologische besluitvorming te creëren.

Om te onderzoeken hoe film kan bijdragen aan een meer genuanceerd beeld wordt de weergave-analyse van steenwegen als case study ingezet. In de context van uiteengelegde stedelijkheid ontwikkelde het fenomeen ‘de steenweg’ een bijzondere positie. Door de duidelijke manifestatie van de Vlaamse verstedelijking – verspreid en ongeordend zonder veel ruimtelijke kwaliteit - langs deze verkeersaders, wordt dit fenomeen doorgaans erg negatief benaderd door ruimtelijke professionals. Nochtans lijken bewoners en gebruikers ongestoord in hun gedrag en omgang met deze ruimte, waarbij net de variatie, flexibiliteit en dynamiek geëxploiteerd worden. Door persistente negatieve framing van de verspreide verstedelijking en meer specifiek de steenwegen verliezen ruimtelijke professionals wellicht de typische dynamiek en kwaliteit van deze gebieden uit het oog. Dit verschil in perceptie belemmert dan ook een adequaat en efficiënt beleid.

Betekenis van film voor ruimtelijke percepties

Daar percepties, de denkbeelden over de stad en de ruimte, invloed hebben op de evoluties van die steden en ruimtes is het belangrijk net die verschillen en overeenkomsten te onderzoeken. Cordula Rooijendijk definieert 'stedelijke percepties' als de verzameling van 'stedelijke beelden' en 'stedelijke ideaalbeelden'. Hierbij wordt hoe de huidige stad eruit ziet, wat dus deels gebaseerd is op feiten, gevat in de stedelijke beelden terwijl de stedelijke ideaalbeelden alle ideeën omvatten over hoe de stad eruit zou moeten zien. De ideaalbeelden vormen de basis voor het menselijk handelen en bepalen 'hoe de huidige stad wordt beoordeeld en in hoeverre deze dient te worden aangepast. Ideaalbeelden zijn het kompas voor gedrag.' (Rooijendijk, 2005, p.469-470)

Het bronmateriaal uit de film vormt voor dit onderzoek de basis om de stedelijke percepties te onderzoeken. De projecties van regisseurs zijn stedelijke beelden, gebaseerd op beeldmateriaal uit de feitelijke omgeving, maar door de bewerkingen – montage, kadrering, belichting, ...- worden ze tegelijk ook ideaalbeelden. De filmmaker construeert een specifieke wereld, een stedelijke perceptie, die de positie en het functioneren van de omgeving in relatie tot het verhaal, de encenering, illustreert. De filmische verbeelding wordt hier beschouwd als perspectief op de omgang met de ruimte, meer bepaald het gebruiks- en beleveniskarakter van de 'nevelstad'.

Bovendien wordt de manier waarop we een beeld vormen van de wereld en hoe we ermee omgaan erg beïnvloed door films. Als medium is film erg breed en gemakkelijk toegankelijk, waardoor het bereik van films aanzienlijk is en ze dus mogelijk ook invloed hebben op de publieke opinie en gedrag.

Er zijn tal van voorbeelden hoe film een bijdrage kan leveren aan het veranderen van publieke percepties. Zo heeft België sinds 2000 het 'Rosettaplan', een startbanenplan waarvan de naam verwijst naar de fictiefilm 'Rosetta' van de gebroeders Dardenne uit 1999. De wet en het plan om werkende tieners te beschermen en/of een bijkomende opleiding te verschaffen kwam er naar aanleiding van de schrijnende strijd van de jonge werkloze vrouw in de film.

Ook internationaal zijn er concrete en minder concrete voorbeelden hoe cinema niet alleen bewustwording kan initiëren maar zelfs het gedrag van mensen beïnvloedt. In de documentaire film 'Supersize me' uit 2004 toont Morgan Spurlock met zijn 'fast food-dieet' bij McDonald's de fysieke en psychologische schade van dergelijk menu. De film was een groot succes en amper zes weken na de première op het Sundance filmfestival elimineerde McDonald's zijn supersize-porties. De directe impact van 'An inconvenient truth' uit 2006, waarin Al Gore de consequenties van 'global warming' duidelijk in beeld brengt, was reeds het voorwerp van verschillende studies met uiteenlopende resultaten. De bewustwording over klimaatverandering na het zien van de film vertaalt zich in gedragsverandering en een toename aan koolstofcompensaties. Maar er zijn ook voorbeelden van minder positieve effecten. Zo ondervond de natuur en vooral het koraal aan het strand Maya Bay op het Thaise Koh Phi Phi Leh, wereldberoemd door de film 'The Beach' met Leonardo DiCaprio, veel schade door jarenlang intensief toerisme, waardoor de autoriteiten onlangs besloten het strand af te sluiten voor vakantiegangers.

De veronderstelling dat de invloed van film aanzienlijk is, betekent dat ook de stedelijke percepties uit de film doorwerken op de publieke opinie en gedrag. Bovendien verbeelden Vlaamse films met veel aandacht gebieden van de diffuse 'horizontale metropool'. Deze paper is een eerste verkenning van de cinematografische ruimte als reflectie op de planologische omgeving.

Beknopte evolutie vanuit ruimtelijk perspectief

De conditie van diffuse verstedelijking waardoor Vlaanderen gekenmerkt wordt is grotendeels het resultaat van een langzame evolutie waarbij een sterk mobiliteitsnetwerk gecombineerd met een gebrek aan planning, territoriale verstedelijking van een van oudsher verspreide nederzettingenstructuur mogelijk maakte.

Al sinds de middeleeuwen werd het landschap in Vlaanderen gecultiveerd en opgedeeld in kavels waardoor het grondgebied al snel een versnipperde eigendomsstructuur en heterogeen grondgebruik kende. Rurale gehuchten, kleine dorpen en steden ontwikkelden zich verspreid over het landschap en kregen bovendien na de Belgische onafhankelijkheid een verregaande autonomie. (De Meulder e.a., 1999, p.81)

Met de aanleg van stedelijke verbindingsassen, de steenwegen, werden de meest belangrijke provinciesteden reeds in de late 18^{de} eeuw met elkaar verbonden. Ook de realisatie van een dicht spoorwegennetwerk volgde al snel tijdens de industrialisatie en de lokale buurtspoorwegen (vanaf 1884) maakten de fijnmazige transportinfrastructuur compleet. Gestimuleerd door de wet op goedkope spoorabonnementen vestigden Vlamingen zich in nabijheid van trein- en tramhaltes en pendelden naar het werk. De eerste volkshuisvestingswet van 1889 was dan ook gericht tegen een dreigende plattelandsvlucht door middel van individuele eigendomsverwerving van een nieuwbouwwoning voor de arbeider. Dit instrument uit katholieke kring beoogde op die manier ook sociale opstanden in de steden te voorkomen. (De Meulder en Dehaene, 2002, p.42)

Na de Tweede Wereldoorlog zal de Wet De Taeye (1948) dit beleid bestendigen en genereuze bouwpremies voorzien voor kandidaat-bouwers, zonder ordenende restricties. Er kon dus gebouwd en gewoond worden waar en hoe men wilde. (Coppens en Lauwers, 2012, p. 51) Deze subsidies, samen met de democratisering van het autobezit maakten van de klassieke steenweg een aantrekkelijke woonlocatie. Gemakkelijk bereikbaar, voldoende parkeergelegenheid en doorgaans zicht op open ruimte waren de voordelen van wonen langs de steenweg en initieerden de typisch Vlaamse lintbebouwing. Dit betekent dan ook het startschot van een ongecontroleerde inname van het gebied langs de verbindingswegen waardoor de ruimte stelselmatig dichtslibt zonder (veel) ruimtelijke kwaliteit.

Het dichte wegennet werd verder aangelegd, verbreed en geasfalteerd en vanaf midden jaren '60 in de 20^{ste} eeuw uitgebreid met een omvangrijk snelwegennetwerk. Hiermee werd de definitieve suburbanisatie mogelijk: niet alleen de rafelige linten werden geleidelijk verder volgebouwd maar ook het rurale achterland werd aangesneden. (De Meulder en Dehaene, 2002, p.35) Allerhande baanwinkels – grootwarenhuizen, tuincentra, doe-het-zelfzaken, meubelpaleizen, modeketens, ... - vestigden zich langs de steenwegen terwijl het achterliggende gebied verkaveld werd voor villawijken. Het landschap met een in oorsprong reeds verspreide nederzettingenstructuur evolueerde op die manier geleidelijk tot het nagenoeg volledig verstedelijkte landschap dat we vandaag kennen.

De uitgespreide ruimtelijke inname van het gebied werd niet geremd door regelgeving. Het sturend karakter van de gewestplannen die als instrumenten voorzien waren in de eerste wet op de stedenbouw uit 1962 bleef lange tijd eerder beperkt (Boussauw en Boelens, 2014, p.45). De goedkeuring van de gewestplannen liet lang op zich wachten (tot 1980), de woonzones en zones voor woonuitbreiding in de gewestplannen werden erg genereus afgebakend en lokale besturen konden bovendien nog decennialang afwijken door middel van lokale bestemmingsplannen en verkavelingsvergunningen.

De 'opvulregel' uit 1972 is een dergelijke uitzonderingsbepaling op de algemene voorschriften van de gewestplannen. Hierbij werd toegestaan om te bouwen in buitengebied, ondanks de bestemming van het gebied, indien het ging om het opvullen van open ruimte van maximaal 70 meter tussen twee gebouwen. Ook deze regel werd erg soepel en courant toegepast, bleek al snel meer regel dan uitzondering, en werd een stimulans in de ontwikkeling van linten langs de steenwegen.

Ook de uitvoering van het ambitieuze Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) uit 1997 bleek al snel te lijden onder een vergelijkbare reeks moeizame besluitvormingsprocessen (Boussauw en Boelens, 2014, p.49-50) en kon ook geen trendbreuk realiseren.

In ruimtelijke planning domineerde langzaam aan een negatieve perceptie van dit fijnmazige netwerk van peri-urbane gebieden. Het ideaalbeeld van het compacte of dichte stadsmodel werd traditioneel vooropgesteld in de beschrijving en waardering van de Vlaamse ruimte door ruimtelijke professionals (architecten, planologen, ...) en beleidsmakers. Bijgevolg werd het diffuse stadslandschap dat helemaal niet beantwoordde aan die norm, vooral in architectuur-, stedenbouwkundige en planologische milieus weinig positief benaderd. Renaat Braem uitte reeds in 1968 kritiek op de Belgische wildgroei in zijn manifest 'Het lelijkste land ter wereld'. Na een jarenlange 'laissez faire, laissez passer'-politiek, is er ook op bestuursniveau nood om door middel van planning te komen tot een meer geconcentreerde ruimtelijke schikking.

De negatieve gevolgen van deze zeer verspreide verstedelijking worden duidelijk zichtbaar langs de Vlaamse steenwegen. In oorsprong zijn de steenwegen louter een verkeerskundige verbinding tussen twee steden, ze negeren daarbij landschap en landbouw, maar door uitbreiding met stedelijke activiteiten – wonen, commerciële functies, ... - sublimeren er zich veel problemen. De weg zelf kent naast uren file veel verkeersongevallen, terwijl de rommelige ontwikkelingen langs de weg de kosten voor

nutsleidingen (rioleringen, waterleiding, gas, bekabeling, ...) de hoogte in jagen en bovendien diensten als postbedeling, huisvuilophaling en thuiszorg ook erg duur worden. De lintbebouwing heeft de natuur verdrongen en de pollutie tast de biodiversiteit verder aan. Vooral planners en beleidsmakers concentreren zich op dergelijke demografische, economische en ecologische problemen als structurele files, fijn stof, vervuiling, lawaaihinder, veiligheidsproblemen, chronische overstromingen, pollutie, ... De minpunten van ons grootschalig en tegelijk versnipperd ruimtegebruik waren eveneens de uitgangspunten voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving, 2017) dat vandaag aan de orde is. Mobiliteitsproblemen, CO₂-uitstoot, overstromingen en zelfs hittestress – waarbij de volksgezondheid te lijden heeft onder de opwarming van de verharde zones in steden, dorpen en woonlinten - worden aangehaald naast de maatschappelijke impact van ons verspreid wonen. Want bijvoorbeeld ook de economie zou gestimuleerd worden door een hogere densiteit. (Departement Omgeving, 2017, p.10). Al met al overheerst er in de planologische beleidswereld een steevast negatieve perceptie van de steenweg.

Enkele cinematografische perspectieven

Cineasten hanteren een heel andere blik. Waar planologen, onderzoekers en ontwerpers vertrekken van kaartmateriaal, gebruiken regisseurs en cineasten hun camera's om uitspraken te doen, bijvoorbeeld over sociale kwesties, maar ook over de gebouwde of onbebouwde omgeving. Bovendien kunnen de ruimtes die belangrijk zijn dikwijls over het hoofd gezien worden door beleidsmakers en planners net frequent in beeld gebracht worden. Vanwege weinig planmatig of politiek interessant verdwijnen deze 'blinde vlekken' gemakkelijk van de radar, waardoor die plekken veelal een triviaal, informeel, open, ongedetermineerd gebruik kennen. Vaak zijn het plekken, zoals restruimtes tussen infrastructuur of binnengebieden tussen garageboxen, met een sterke, verbeeldende sfeer en expressie. Het gebruik van beeldmateriaal, geproduceerd in een andere context dan de planologische, namelijk die van de Vlaamse fictie en documentaire, geeft ons de mogelijkheid om het traditionele stedenbouwkundig en planologisch discours te verruimen met aandacht voor de dagelijkse leefwereld en gedragspatronen.

Een eerste verkenning van de cinematografische ruimte als reflectie op de planologische ruimte vertrekt van drie films met de steenweg als centraal thema. Deze kleine en eerder arbitraire selectie van films heeft niet de ambitie volledigheid na te streven. Het is eerder de bedoeling hiermee enkele specifieke exploraties van het Vlaamse landschap op verschillende momenten te onderzoeken.

De hieronder beschreven films werden niet alleen op een ander tijdstip gemaakt, ook in genre verschillen de films van elkaar, meer bepaald documentaire en fictie. Uiteraard zijn er fundamentele verschillen tussen de documentaire film en fictiefilm wat betreft opzet, registratie, inscenering, impact ... Daar waar de documentaire of non-fictiefilm een op feiten gebaseerd deel van de werkelijkheid laat zien, verbeelden fictiefilms verhalen die (grotendeels) verzonnen of gedramatiseerd zijn. Toch blijft ook de documentaire een subjectieve weergave van de realiteit en is het dus interessant beide genres hier nader te bekijken. De korte toelichting per film hieronder gebeurt in chronologische volgorde.

Rijksweg N°1 - Jef Cornelis - 1978

De documentaire 'Rijksweg N°1' uit 1978 werd gemaakt door Jef Cornelis op basis van een scenario geschreven door kunst- en architectuurtheoreticus Geert Bekaert, en uitgezonden op televisie.

In zeven hoofdstukken belicht de film verschillende aspecten van de rijksweg die Brussel met Antwerpen verbindt tussen de brug van Kontich en de brug van Walem. Het drukke verkeer is er op dat moment stilgevallen door de komst van de snelweg in de jaren '70, waardoor het landschap er verlaten bij ligt. Vooral in de eerste hoofdstukken wordt de desolate sfeer benadrukt door 'verstilde' beelden: figuurlijk want er lijkt geen spoor van leven te zijn, er komen slechts enkele mensen en heel sporadisch wat verkeer in beeld, maar ook letterlijk want er is ook geen achtergrondmuziek. Beide, menselijke aanwezigheid en achtergrondmuziek, worden gradueel doorheen de film opgebouwd.

Ondanks deze verlaten sfeer scheidt 'Rijksweg N°1' een duidelijk beeld van een steenweg met erg typerende bijhorende ontwikkelingen. De ongeordende rand met zijn 'Villa's - *het prototype van de rand*' - *bedrijfsgebouwen, tankstations, toonzalen, bordelen, baancafés, restaurants en woningen*' krijgt in de documentaire extra aandacht in een apart hoofdstuk. Na de visuele opsomming van wat de rand van de steenweg inhoudt, is er ook aandacht voor de tekens – *'elk gebouw een teken dat stad of dorp niet bestaat'*. Door te focussen op details zoals bloemenperken, brievenbussen, afsluitingen, neergelaten

rolluiken, ... benadrukt de regisseur dat er geen gemeenschappelijk leven is langs deze weg: *'de weg is geen plaats, de weg is verbinding van ene plaats naar andere'*.



Tankstation (still, 13:45)



bordeel (still, 15:12)



frietkot (still, 16:43)

Daarna verschijnt 'het gebied' achter de rand voor de lens, er wordt ook gefilmd vanop een parallelweg langs de achterkanten en koterijen, gevolgd door het randgebied, waar de rijksweg en 'het gebied' elkaar ontmoeten in de rand. *'Het gebied is verloren, de rand vreet het aan'*



Parallelweg (still, 9:09)



reuzen (still, 35:13)

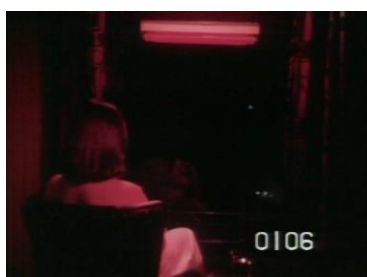


spelende kinderen (still, 37:38)

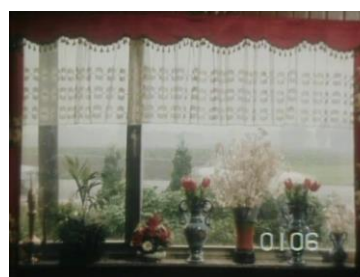
Pas op het einde komt de mens echt in beeld: op zondagmiddag is de weg vrij en zien we achtereenvolgens parachutisten op de weg landen, een wandelend koppel, de boerenkar, racewagens, twee reuzen, wagens, boeren met hun koeien en spelende kinderen de weg innemen. De slotscène van de film is opgenomen in een café: mensen praten, drinken en biljarten. Dit in contrast tot de 'doodse' interieurbeelden die eerder aan bod kwamen. Toen werd telkens het zicht op de steenweg van binnenuit getoond met voor het raam erg statische scènes van een gedekte restauranttafel zonder mensen, een prostituee voor het raam onder het rode neonlicht, bloemen op een vensterbank, ...



Restaurant (still, 11:41)



bordeel (still, 11:32)



vensterbank (still, 11:11)

De film is in meerdere opzichten interessant. Zo is het een historisch document van een specifiek moment van deze steenweg. De drukke weg die Brussel met Antwerpen verbindt werd op dat moment minder gebruikt door de aanleg van de autosnelweg in de jaren 70. *'Rijksweg N1 tussen de brug van Kontich en de brug van Walem is een weg die de weg kwijt is'* wordt aan het begin van de documentaire gezegd. Ondertussen is ook deze steenweg terug een drukke verbindingsweg.

Maar er is ook het scenario van Geert Bekaert die een duidelijk kritisch standpunt inneemt: de rommelige rand die de open ruimte aanvreet wordt aangekaart, het gebrek aan een 'echte plaats' met gemeenschapsleven wordt benadrukt, Helemaal in overeenstemming met de kritiek van Braem. En toch wist Cornelis de weg en het bijhorende landschap met veel empathie in beeld te brengen. De afstand door die de hoge camerabeelden creëren samen met de verstilde sfeer zorgen voor een bijna surreëel beeld van de archetypische steenweg.

Steve + Sky – Felix van Groeningen - 2004

‘Steve en Sky’, het regiedebuut van Felix Van Groeningen (*De helaasheid der dingen*, *The broken circle breakdown*) uit 2004, vertelt het liefdesverhaal van kleine crimineel Steve en interim-prostituë Sky dat zich volledig afspeelt langs de steenweg. De film won de Plateauprijs voor Beste Belgische film in 2004. Naast de twee protagonisten neemt de steenweg, meer bepaald de Kortrijksesteenweg tussen Deinze en Sint-Martens-Latem net buiten Gent, in deze film de derde hoofdrol op zich. Het is een aparte wereld waarlangs het leven zich afspeelt zonder enige verwijzing naar het traditionele stadscentrum. Sky werkt als raam-prostitutuee in één van de vele bordelen en later als danseres in de stripclub aan de steenweg, terwijl Steve er motorfietsen steelt en verhandelt. Als ontspanning zwemmen ze in het modelzwembad van de baanwinkel langs de weg of loopt Steve rondjes op het rondpunt.



zwembad (still, 1:20:11)

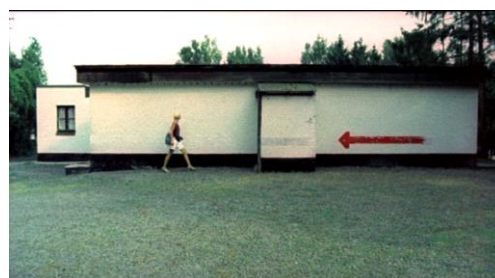


rondpunt (still, 1:03:50)

Ondanks de rauwheid waarmee dit alles in beeld gebracht wordt, straalt de film ook een haast surreële poëzie uit. Vergelijkbaar met de verbeelding van Jef Cornelis, voelt ook hier het drukke (verkeers)landschap bij momenten erg desolaat aan. We ervaren de harde realiteit van een wereld die zich afkeert van zijn origine. De straatzijde volledig afgesloten terwijl de ingang bijna onvindbaar langs de achterzijde gesitueerd is, aangeduid met een gigantische pijl. Het korrelige beeld met gesatureerde kleurzetting versterkt de indruk van de alledaagse lelijkheid van de omgeving die mede daardoor erg realistisch geportretteerd wordt.



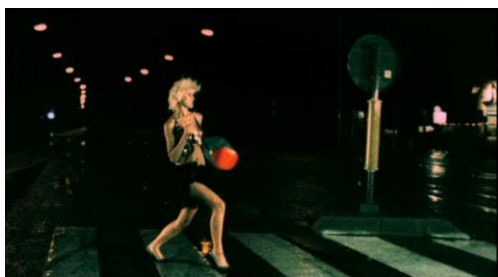
(still, 25:50)



(still, 24:16)

Daartegenover staat de poëzie van het sprookjesachtig en teder verhaal over de liefde tussen twee kleurrijke figuren in een al even kleurrijke omgeving vol neonverlichting. De soundtrack van Soulwax geeft hierbij een extra dimensie aan deze prent die als het ware drijft op muziek. De song ‘Beats of love’, vermeld als subtitel van de film, vat de relatie vol twijfels tussen Steve en Sky mooi samen. Sky zingt het lied doorheen de film regelmatig mee met haar walkman.

Deze dualiteit vindt zijn apotheose in het contrast tussen de eindeloze opeenvolging van baanwinkels, bordelen, woningen, interieurzaken, Chinese restaurants, tankstations, ... waaraan Steve voorbij scheurt op zijn moto, ondersteund door pompende beats, en Sky die zonder muziek over het zebrapad danst. Beide beelden worden afgewisseld tot de twee elkaar rakelings kruisen.



(still, 1:30:04)



(still, 1:30:41)

In de aaneenschakeling van functies langs de steenweg, die ook duidelijk aanwezig is in de opsomming in 'Rijksweg N°1', krijgt het tankstation in deze film een speciale plaats. De film begint en eindigt met dezelfde anekdote over een vader en zoon die ruzie hebben aan een tankstation. Tijdens de openingsscène horen we dit verhaal op de voice-over zonder beeld. De verfilming krijgen we pas tijdens de slotscène te zien terwijl Sky hetzelfde verhaal op haar manier vertelt. Het tankstation als archetype van de steenweg.

Ook in deze film wordt de steenweg bijna poëtisch in beeld gebracht. Ondanks de rauwe, troosteloze omgeving spreekt er toch een zekere schoonheid en poëzie uit de beelden. Ook de prominente rol van de steenweg, geportretteerd met een hoog gehalte aan realisme, is opmerkelijk. Er is in de film geen sprake van een stadscentrum, de personages hebben genoeg aan de steenweg.

Steenweg – reeks van verschillende regisseurs – 2016

Passe-Partout – Tim De Keersmaecker | Extreme – Fien Troch | Between the devil and my deep blue skin – Eva Küpper | Luxe Limburgse Sunshine Hand Car wash – Bart Maes | Cornered in Molenbeek – Sahim Omar Kalifa

'Steenweg' is een vijfdelige documentairereeks naar een idee van Bart Maes waarbij niet de steenweg op zich maar het leven langs deze verbindingswegen in beeld gebracht wordt. Elke aflevering, telkens door een andere regisseur, focust op een andere subcultuur gelokaliseerd in de marge van de steenwegen. De sans-papiers, de raamprostituees van een typisch steenwegbordeel, de leden van de beruchte motorbende 'Blue Angels MC', de immigranten uit de krakkemikkige carwash en het cliënteel van de kapperszaak in hartje Molenbeek, allen gebruiken ze de steenweg om hun plaats te vinden. Een plaats waar buitenstaanders doorgaans aan voorbij rijden omdat ze geen deel uitmaakt van hun leefwereld. Plaatsen en culturen die zich niet alleen letterlijk in de marge van de steenwegen situeren maar ook in de marge van de maatschappij.

In de eerste aflevering 'Passe-Partout' zien we hoe sans-papiers voor dag en dauw publicitair papier ronddragen. Zonder verblijfsvergunning kunnen ze niet meer doen dan met hun gammele bestelwagen in typische Vlaamse wijken reclamebladen huis-aan-huis rondbrengen. De uitzichtloze situatie van de Congolese Samuel contrasteert met de omgeving waarin hij moet werken. Op zoek naar een beter leven heeft hij door de jarenlange procedure nog steeds geen plaats in onze maatschappij. De deuren van al die huizen blijven letterlijk voor hem gesloten.



Passe-Partout (still, 09:39)



Passe-Partout (still, 07:03)

'Extreme' is de titel van de tweede aflevering en verwijst naar de naam van het baanbordeel 'American Bar Extreme' dat gerund wordt door de Griekse Elena. Met uitzondering van een uitstap naar het restaurant wat verder op de steenweg of de trip met de trein naar Brussel speelt het leven van de meisjes zich grotendeels binnenskamers af. De documentaire toont hoe ze leven en werken in het duister, letterlijk en figuurlijk. De steenweg levert klanten aan maar verder keert het bordeel zich van zijn omgeving af.

Ook de leden van de motorclub 'Blue Angels MC' uit de derde episode 'Between the Devil and my Deep Blue Skin' leven in een gesloten wereld. In een integer portret krijgen we een inkijk in hun broederschap. Voor de leden van de beruchte motorclub fungeren de steenwegen als ideale ruimte om van het clubhuis naar het baancafé te razen. Op de motor zien ze er vrij en ongenaakbaar uit, maar zonder hun verweerde leren jassen zien we hoe ook zij worstelen met het leven. De film focust hierbij op de 50-jarige Jos die tegen kanker vecht en bouwt aan de moeizame relatie met zijn zoon.



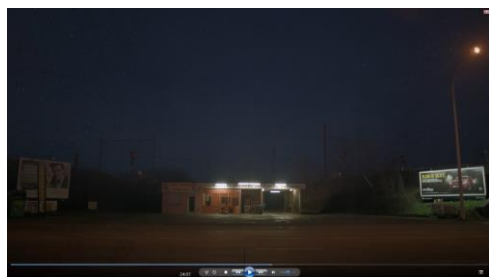
Extreme (still, 12:07)



Between the Devil and my Deep Blue Skin (still, 22:01)

De 'lowcostcarwash' aan de Kuringersteenweg in Hasselt met zijn werknemers uit alle hoeken van de wereld is het onderwerp van de vierde aflevering 'Luxe Limburgse Sunshine Hand Car wash'. Het contrast tussen de naam van de carwash 'Luxe Sunshine' in de titel en de bouwvallige barak waarin de Pakistanen, Afrikanen, Tsjetsjenen, Indiërs...in de vrieskou opereren kon haast niet groter zijn. Net als de uitbaters van de aangrenzende, schamele frituur zijn ook deze mensen op zoek naar hun plaats in de maatschappij.

De laatste aflevering 'Cornered in Molenbeek' heeft een andere setting dan de steenweg buiten de stad uit de vorige delen, namelijk een kapperszaak 'Zaïdi' in hartje Molenbeek. In de nasleep van de terroristische aanslagen in Parijs en Brussel werd Molenbeek in de internationale media geportretteerd als 'de hoofdstad van de Jihad in Europa'. De kapperzaak, net tegenover de moskee, fungeert als een ontmoetingsplaats voor locals van alle leeftijden. Door de registratie van hun gesprekken en discussies over werkloosheid, immigratiebeleid en mislukte integratie toont de regisseur dat deze mensen net zo geschokt zijn door de gebeurtenissen en weerlegt daarmee het stereotype beeld.



Luxe Limburgse Sunshine Hand Car Wash (still, 24:07)



Cornered in Molenbeek (still, 31:49)

Explicietier dan de eerste twee films besproken in deze paper focust deze documentairereeks op gedragspatronen van personen en culturen gesitueerd aan de rand van de steenweg. In de verschillende onderwerpen in de reeks vinden we de opeenvolging van functies langs de weg terug. Sommige illegaal, andere soms wat in de schemerzone, maar wel allen gekenmerkt door stereotypen en vooroordelen.

Opmerkelijk is de tegenstelling tussen de weg en de wagen als symbool van vrijheid en de uitzichtloze situatie van velen die in deze reeks voor de lens verschijnen. Ze vinden hun plaats langs de steenweg maar tegelijk zitten ze er vast. Ze willen graag weg, maar kunnen niet terwijl het verkeer aan hen voorbijraast.

Conclusie

Voorgaande delen demonstreren een verschil in planologische en cinematografische perceptie. In de films domineert niet zozeer de negatieve kijk van professionelen die beroepsmatig de ruimte analyseren en mee vorm geven. De cineasten lijken zich niet te storen aan de rommelige verschijning van het landschap, de mobiliteitsproblemen of de teloorgang van de biodiversiteit.

Ondanks de verkeersdrukke - het doorgaande verkeer is in de films ook wel altijd aanwezig - laten de drie films vooral een desolate indruk na. De grauwe, troosteloze omgeving van de steenwegen wordt zonder te romantiseren weergegeven. De typerende opeenvolging van de verschillende functies langs de steenwegen – het bordeel naast de frituur naast de carwash naast de meubelgigant naast de woning ... - komt uit elke film naar voor als een wereld op zich. Daar waar planologen vaak teruggrijpen naar de geconcentreerde stad, lijkt deze in de filmische realiteit totaal onbestaande. Geen van de films verwijst naar een stadscentrum, het planologische ideaalbeeld van de compacte stad is non-existent.

De wereld van de steenweg lijkt vooral een vrijplaats waar individuele verlangens en behoeften van subculturen met uitgesproken gedragspatronen kunnen gedijen. Van duivenmelkers tot prostituees allen vinden ze hun plaats eerder langs de steenwegen dan in de maatschappij. Hier tonen de films ons de discrepantie tussen gedrag en beleid. Deze subculturen zijn prominent aanwezig in de ruimte langs te steenwegen, maar worden door beleidsmakers en planologen steevast in de marge geplaatst.

In de cinematografisch weergave is er wel ruimte voor waardering. Vooral de eerste twee films kunnen met hun poëtische en surrealistische karakter bijna als een ode aan de steenwegen gelezen worden. Vandaar de vraag of we als ruimtelijk professional de perceptie op de steenweg niet kunnen of moeten omdraaien. Want wellicht is er nood aan een meer genuanceerde en positieve perceptie van de steenweg en bij uitbreiding de horizontale metropool. Het Vlaamse uitgespreide model mag dan al veel ruimteverkwistender zijn dan zijn verticale variant, mogelijk biedt deze horizontale metropool toch veel meer kwaliteiten op het gebied van mobiliteit, economie, ecovitaliteit en bio- en landschapskwaliteit. De kwaliteiten en mogelijkheden van het Belgische verstedelijkte landschap dat met een zeer denses en diffuus wegennet toch zeer dicht bij zijn originele landschapsstructuur is gebleven, worden weliswaar door Vlaamse planologen vaak over het hoofd gezien (Boelens, 2013, p. 9-19) maar door cineasten juist getoond en gevierd.

Vervolgonderzoek naar de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte in tal van andere films zal uitwijzen of deze visualisaties ook kunnen bijdragen aan een ander maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte. Deze paper vormt daartoe slechts een eerste aanzet. Meer inzicht in de culturele context en gedrag vanuit filmisch beeldmateriaal maakt het mogelijk om de perceptie op het dagelijkse leven en de gewoonteregels te verfijnen. Door te onderzoeken hoe film en ruimtelijk beleid elkaar al dan niet beïnvloeden gaat dit onderzoek in op de vraag of film een medium kan zijn om de planologische opinie te nuanceren. Wellicht kan film een planologisch instrument zijn om de publieke opinie te veranderen.

Referenties:

- Allaert, G. (2009). *Ruimte en planning: van planningstheorie tot Vlaamse planingspraktijk*. Gent, Academia Press
- Boelens, L. (2013). *De ontspannen versus de jachtige metropool : pleidooi voor een horizontale planning*. Gent, Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
- Boussauw, K. & Boelens, L. (2014). 'Plan in opmaak: de selectieve coproductie voor het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen', *Ruimte & Maatschappij*, 6 (2), 39-67
- Braem, R. (1968). *Het lelijkste land ter wereld*. Leuven, Davidsfonds.
- Coppens, T., Lauwers, H. & Renard, P. (2012). *'s Lands natuurschoon. 50 jaar wet op de stedenbouw: een halve eeuw ruimtelijke ontwikkelingen, 29 maart 1962-2012*. Brugge, Die Keure
- De Meulder, B., Schreurs, J., Cock, A., & Notteboom, B. (1999). 'Sleutelen aan het Belgische Stadslandschap', *OASE*, (52), 78-113
- De Meulder, B., Dehaene M. & Devisch, O., e.a. (2000). *Atlas: fascikel 1 : Zuidelijk West-Vlaanderen*. Kortrijk, Anno'02
- De Meulder, B. & Dehaene, M. (2002). 'Hybride figuren in de nevelstad: retroactieve stedenbouw van het Vlaamse stadslandschap', *De Architect*, 33 (12), 33-37
- Dehaene, M., & Loopmans, M. (2003). 'De argeloze transformatie naar een diffuse stad', *Agora*, (3), 4-6
- Departement Omgeving (2017). *Samen werken aan de ruimte van morgen. Brochure bij het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brochure. Brussel, Departement Omgeving
- Jacobsen, G. (2011). 'The Al Gore effect: An Inconvenient Truth and voluntary carbon offsets'. *Journal of Environmental Economics and Management*, 61(1), 67-78
- Nielsen, (2007). *Global Consumers Vote Al Gore, Oprah Winfrey and Kofi Annan Most Influential to Champion Global Warming Cause: Nielsen Survey*.
<http://www.eci.ox.ac.uk/publications/downloads/070709nielsen-celeb-report.pdf>, Retrieved April 18, 2018
- Rooijendijk, C. (2005). *That city is mine! Urban ideal images in public debates and city plans, Amsterdam en Rotterdam 1945-1995*. Dissertatie Universiteit van Amsterdam 2005. Amsterdam, Vossiuspers UvA