

From Flux to Frame;

Designing Infrastructure and Shaping Urbanization in Belgium, Leuven University Press, Leuven; ISBN 9789058679581 – 464 p.p.

Dit boek is de publiëksuitgave van een onderzoek, waarop Maarten Van Acker in december 2011 aan de Katholieke Universiteit van Leuven promoveerde. Het handelt over de interactie tussen infrastructuurontwikkeling en ruimtelijke ordening; meer bepaald over de bewuste infrastructuurinzet van planners om beoogde ruimtelijke ontwikkelingen te bereiken. En alhoewel een dergelijke inzet elders al gebruikelijk of in ieder geval veel besproken is, lijkt dat in België zelden het geval. Dit is het land dat doorgaans toch bekend staat als een 'ingenieursland', alwaar steenwegen en doortochten heersen, alwaar bruggen worden gebouwd zonder aansluitende op- en afritten (laat staan verstedelijking), alwaar tunnels worden aangelegd om vervolgens snel te vergeten en alwaar snelwegen verdwijnen in een 'Vlaamse nevel' of openbaar vervoerlijnen ogenschijnlijk willekeurig ontstaan, zonder een duidelijke motivatie; enkel als compensatie voor een vergelijkbare investering in een andere taalgemeenschap. Wat dat betreft is dit boek een welkome aanvulling op een wellicht hardnekkig vooroordeel. Het behandelt drie regio's en daarmee eigenlijk ook drie perioden in de Vlaamse planningeschiedenis, waarin volgens Maarten van Acker (en zijn promotoren: Marcel Smets en Bruno De Meulder) wel degelijk sprake is geweest van een bewuste interactie tussen infrastructuur en ruimtelijke planning: de kolonialisering van de Kempen vanaf de onafhankelijkheid van België van de Nederlanden van koning Willem I, de ontwikkeling van de Belgische kust gedurende grofweg het tijdperk van koning Leopold II, en het stedelijk expanderen van Antwerpen gedurende de 20^e eeuw.

In een mooi geïllustreerde studie naar de ontwikkeling van de Kempen laat Van Acker zien dat de aanleg van de kanalen van Luik naar Herentals en van Hasselt naar Antwerpen niet zomaar bedoeld waren om de haven van Antwerpen met zijn achterland te verbinden. Eerder in tegendeel, de aanleg van de kanalen was vooral ook gericht op militaire doelen, als een eerste verdedigingslinie tegen Nederland, alsmede op de agrarische kolonisering van de toen nog ongerepte Kempen, via irrigatie van het omliggende land. In vergelijkbare zin argumenteert Van Acker dat de aanleg van IJzeren Rijn vooral ook, al dan niet bewust, grootschalige, vervuilende industrialisering mogelijk maakte in een vooralsnog leeg land. Waterweg- en spoorwegontwikkeling zouden elkaar onderling versterken. Met een beetje goede wil wordt op deze wijze tevens de aanleg van het Albertkanaal gekoppeld aan de ontwikkeling en uitbating van het Belgisch Limburgs kolenbekken van Beringen tot aan de Nederlandse grens.

Eenzelfde betoog ontwikkelt Van Acker met betrekking tot de ontwikkeling en toeristische exploitatie van de Belgische kust. Bekend is het verhaal dat de uitbouw van Oostende grotendeels te danken is aan de initiatieven van de België-Congo 'Bouwkoning' Leopold II. Maar al spoedig werden vanuit die Hub Oostende (en later Blankenberge, Nieuwpoort en Heist) paardentrans uitgebaat om hotels te ontsluiten voor een steeds meer gegoede Belgische burgerij. Met de uitbreidende toeristische betekenis van de kust en de modernisering cq. elektrificering van die lokale stelsels, ontstond ook de behoefte de kuststeden onderling te verbinden. Daaraan bijgedragen hebben de behoefte tot ontsluiting van het tussengelegen boerenland, alsmede de behoefte om bouwmaterialen te vervoeren voor de noodzakelijke verbetering van de kustverdediging. Een en ander

groeide uit tot een uniek 67 kilometer lang lightrail/tramstelsel langs de gehele kust, inclusief een flankerende royal autoroute, die beide een katalysator waren voor de voortgaande lineaire verstedelijking van die kust.

Tenslotte Antwerpen. Hier verhaalt van Acker over de transitie van de voormalige concentrische militaire verdedigingslijnen rond de stad, tot de plannen voor urbane concentrische boulevards, die zowel voor, tijdens, als na de Tweede Wereldoorlog een rol in de stadsontwikkeling hebben gespeeld; eigenlijk ook tot nu, indien we, zoals ook Maarten Van Acker beschrijft, de huidige Ringland-discussie in deze traditie plaatsen.

Maar is met deze drie verhaallijnen nu werkelijk de interactie tussen multi-modale infrastructuur plannen en daarmee geïntegreerde ruimtelijke ontwikkeling in België aangetoond. Ik betwijfel het zeer. Daartoe liggen de gerealiseerde landlopers- en landbouwkolonies (op een enkele uitzonderingen na) in de Kempen nu werkelijk té ver verwijderd van de zo gedachte 'irrigatie' kanalen; waren de leidende actoren voor de aanleg van de IJzeren Rijn, via de Compagnie du Grand Central Belge, nu werkelijk teveel bepaald door de belangen van Antwerpen en het Ruhrgebied; kwamen de eerste zinkfabrieken zowel vanuit het Luikse Kolenbekken, als het Duitse industriële complex, inclusief hun Cité's, nu werkelijk té toevallig hier van de grond, en heeft het Albertkanaal nu werkelijk geen doorslaggevende rol in de ontsluiting van het Limburgs Kolenbekken gespeeld. In dit verband is het jammer dat de studie zich weer beperkt tot Vlaanderen, aangezien aan de andere kant van de grens een vergelijkbare ontwikkeling afspeelde. Zo ook was er in de Belgische kustontwikkeling nu niet echt sprake van een geïntegreerde of daadwerkelijk geplande Transit Oriented Development (TOD) ontwikkeling, maar kwam de infrastructuur autonoom van die latere ruimtelijke impact tot stand; met verschillende spelers, in wisselende tempi en met een eigen budget; zo sterk dat men nu kan afvragen of die kusttram, op dat smalspoor nu werkelijk nog rendabel kan worden. Dat is wel wat anders dan de succesvolle TOD-voorbeelden in Japan, Hong Kong en zelfs de USA. En tenslotte zie ik, anders dan blijkbaar OMA of Neutelings, niet echt hoe de Antwerpse Ring nu werkelijk het resultaat van geïntegreerde ruimtelijke en infrastructuurplanning is. Daaraan veranderen al die recente en ook door Maarten van Acker opgevoerde Spartacus-, Neptunes- en Ringland plannen helemaal niks. Integendeel al deze plannen staan helemaal in het teken dat de financiering vooral van de overheid – let wel het infrastructuurdepartement - moet komen en niet van echt fundamenteel betalende ruimtelijke partners.

Het woord dat bij mij opkwam na lezing van dit boek was dan ook '*wishful-thinking*'. Maarten van Acker heeft in deze studie zijn uiterste best gedaan om ons in dit boek prominente voorbeelden van de interactie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling voor te schotelen. Maar aan het eind blijft toch de indruk hangen dat alles wel heel veel niet geïntegreerd gepland is; en dat België gewoon een 'ingenieursland' blijft, waar ruimtelijke en infrastructuur planning weinig met elkaar van doen hebben.

Luuk Boelens, hoogleraar, AMRP Universiteit Gent