



Uit de trein tussen Gent en Brussel. [P. Uyttenhove]

Minder horizon, andere leefpatronen

Floris Alkemade (FA)

Kristiaan Borret (KB, gespreksleider)

Dirk Lauwers (DL)

Philippe Van Wesenbeeck (PVW)

Typisch Vlaams?

KB: Wanneer we de beeldenreeksen bekijken, zijn er dan plekken bij die we herkennen als typisch Vlaams met regionale verschillen? Of is dat niet zo en zijn het voor ons plaatsloze plekken?

FA: Als ik het helemaal niet zou weten, vraag ik me af of ik Vlaanderen zou herkennen, maar nu ik weet dat het Vlaanderen is, kan ik er niets anders in zien. Zo gauw je de beelden beter gaat bestuderen, herken je er toch elementen in die je typisch Vlaams zou kunnen noemen, typisch Belgisch. De Waalse regisseurs, de gebroeders Dardenne, hebben ook die triestheid van dat landschap als onderwerp. Ook het Vlaamse landschap heeft een mengeling van triestheid en een soort betovering. Het heeft een herkenbaarheid die je als het ware in je geest moet construeren.

KB: Het Vlaamse landschap of het Vlaamse 'rommeltje' wordt ook soms zeer euforisch benaderd als een rareiteitenkabinet. Jij vindt dat uit deze foto's eerder een soort melancholie spreekt?

FA: Ja, maar dat is niet per definitie een negatieve beoordeling. De vrijheid die het Vlaamse landschap kenmerkt heeft ook iets heel bevrijdends. Wat ik mis in deze beelden is toch een soort typerende lelijkheid, een bewijs van gebrek aan planning en structuur. De reeks van Massart was zorgvuldig geënceneerd. De andere twee series hebben niet dezelfde vrijheid gehad om hun standpunt zo mooi te enceneren. De tweede reeks door Charlier is wat dat betreft de eerlijkste want die heeft niet geprobeerd om een soort esthetisch verlangen toe te voegen, hij heeft echt zeer getrouw gedocumenteerd wat er veranderd is. Kempenaers heeft – wat in de fotografie 'het midden' heet – gezocht, dus weer een encenering toegevoegd waardoor er een verschuiving in de serie ontstaat. Dat vind ik nog wat wringen.

DL: De foto's tonen wat bestaat, ondanks de mobiliteit. Het is het niet-mobiele Vlaanderen dat getoond wordt. Er wordt alleen een aantal sporen van mobiliteit getoond, sporen die regionaal verschillend zijn afhankelijk van de druk van de mobi-

liteit en de verstedelijking.

KB: Zie je verschillen tussen de kust en Limburg of niet?

PVW: Er zijn vooreerst regionale verschillen die te maken hebben met de uitgangspositie. De kust heeft een heel andere structuur dan midden-Limburg of de Scheldevallei. Als je foto's van de kust bekijkt – zeker die van de IJzermonding (fotoset 14) – dan zou dat evengoed een beeld kunnen zijn uit Nederland: vooraan een natuurgebied en aan de skyline bebouwing. Hetzelfde zien we langs de Schelde met de dijken en de natuurontwikkeling, dat zou een beeld kunnen zijn dat evengoed buiten Vlaanderen werd genomen.

KB: Is dan alleen de bebouwde structuur typerend voor Vlaanderen?

PVW: Op de foto's die langs de Driftweg zijn genomen (fotoset 6) is de vormgeving Vlaams, maar de bebouwing kan ik mij evengoed in Noord-Frankrijk voorstellen, minder in Nederland. Het materiaalgebruik, de bakstenen, dat is wel Vlaams; zelfde opmerking voor de straat met de verkeersdrempel in Nieuwkerken-Waas (fotoset 29), dat is een ontwikkeling die we ook in de rest van België of in Noord-Frankrijk tegenkomen.

KB: Als de beelden niet representatief zijn voor de gebouwde werkelijkheid door de afwezigheid van infrastructuur en mobiliteit, zijn er dan nog elementen die tonen dat die beelden zijn ontstaan op basis van één gegeven, namelijk de botanische interesse van Massart? Met andere woorden zijn er nog elementen die echt flagrant ontbreken?

PVW: Massart vertrok van de geobotanica en wilde een atlas maken. Er zijn natuurlijk nog meer landschappen die een andere structuur hebben. In die zin zijn deze beelden representatief voor heel Vlaanderen. Ze zijn representatief voor de plekken die op dat moment als historische landschappen werden aanzien. De vroegere unieke structuur van deze plekken verdwijnt stilaan.

KB: Noem eens een paar kenmerkende elementen in het Vlaamse landschap.

FA: Wat ik zelf beklemmend vind, is het verdwijnen van de open horizon. De horizon verdwijnt, het blikveld wordt korter. De natuur gaat daar niet vrijuit. Je ziet ook hoe schadelijk bomen voor het landschap kunnen zijn. Op een gegeven moment nemen die juist het doorzicht op een aantal plekken weg. Ook het kader van de foto is vreemd: normaal is ons gezichtsveld dat van de autoruit. Dit soort gebieden zie je vooral van achter het stuur van een auto. Los daarvan mis ik ook de hele infrastructuur van steenwegen en de ontwikkelingen ervan. Je ziet ook de komst van de rechte lijnen in het landschap. Bij Massart ontbreken die harde lijnen nog, maar op een gegeven moment duiken die toch op.

PVW: In het begin van de twintigste eeuw waren de grote steenwegen met bebouwing er al, er lag een buurtspoorwegenet. Dat interesseerde Massart niet. Vanuit botanisch oogpunt had hij aandacht voor de meest 'zuivere' plekken. De basisinfrastructuur was nochtans al aanwezig.

DL: Je spreekt over rechte lijnen, ik zou eerder spreken over verharding van de lijnen, want in feite vind je in heel wat van de beelden de oorspronkelijke structuur en het verloop

van de wegen terug. De opnames werden gemaakt binnen een soort kamer, afgezoomd door infrastructuur. Je ziet meer de binnenkant, terwijl je als gebruiker natuurlijk een heel ander standpunt inneemt en juist langs de randen loopt.

Structuur en infrastructuur

KB: Vanuit de beelden die we hebben van Vlaanderen wil ik eens peilen naar de mate waarin die ontwikkelingen die we hier zien, overeenkomen met de vertogen, theorieën, en kennis die we hebben over het nederzettingsspatroon in Vlaanderen en de structuur en de factoren die daaraan ten grondslag liggen. Herkennen we in de foto's deze fenomenen? Zien we ze aan het werk? Kunnen we hier de vinger op de wonde leggen?

FA: Het verdwijnen van de lege horizon, is een heel duidelijk effect. In de series komt het nog redelijk onschuldig over. Ik heb vorig jaar een tocht door Vlaanderen gemaakt zonder kaart, alleen de B en C-wegen, en iedere minuut een foto gemaakt, juist om het insceneren te voorkomen. Het beeld dat je dan krijgt is uiteindelijk veel schokkender. Overal is iets, overal lijkt groei te zijn die op geen enkele manier met een structuur te duiden is. Dat continue bijbouwen en ook alle reclames, billboards, wegen... worden laag na laag aan je uitzicht toegevoegd. Die overweldigende hoeveelheid dingen die je tegenkomt, die zie je in deze foto's niet direct terug omdat dit een landschappelijk deel van Vlaanderen is waarin die ontwikkelingen minder sterk aanwezig zijn.

KB: Maar bewijzen ze dan niet een beetje de clichématige omschrijving van Vlaanderen als één uniform landschap waar alles grijs geworden is, waar het onderscheid tussen stad en platteland volledig verdwenen is? Of bewijzen ze dan net dat er wel nog een onderscheid is en dat er wel nog plekken bestaan waar het landelijker is?

PVW: Het landschap loopt dicht, er is dynamiek langs de kust, langs de IJzermonding, heel de horizon is dichtgeslibd. De structuur is fundamenteel gewijzigd als gevolg van urbanisatie en patchwork-ontwikkelingen zoals in Limburg.

DL: Het is meer die ondersteunende, secundaire laag van de mobiliteit en de infrastructuur die je nadrukkelijk overal aanwezig ziet en die heel tekenend wordt voor het landschap. Die gaat het landschap harder tekenen als het om open ruimten gaat waar de verstedelijking nadrukkelijk aanwezig is en waar een groot deel wordt opgevuld door versterking, parkings en dergelijke. We leven in een heel 'automobile' maatschappij. Maar we gebruiken de auto slechts één tot twee uur per dag en de andere uren staat die ergens stil.

Landbouwwegen werden verhard maar zelden komt er een wagen voorbij. Waar de transformatie aanvankelijk in functie van de snelheid is gebeurd, wordt sinds de jaren tachtig het aspect verkeersveiligheid sterk benadrukt. We zien verkeersdrempels, verlichting, verkeerstekens en dergelijke, die in het straatbeeld dominant worden.

KB: Bij Massart zie je bijna geen verharde wegen, terwijl er bij Charlier nagelnieuwe verharde wegen zijn verschenen in het landschap dat meestal nog op verdere ontwikkeling wacht. Er zijn weinig beelden tussen Charlier en Kempenaers waarbij in

dezelfde mate nieuwe wegen zijn bijgekomen. Wat je daar ziet gebeuren is dat de wegen complexer worden opgedeeld, beter uitgerust en met een resem ingrepen voor de verkeersveiligheid erbij. Komt dat overeen met de ontwikkeling van de infrastructuur in Vlaanderen?

DL: Er zijn maar weinig echt nieuwe lagen behalve de toegankelijkheidsinfrastructuur waar ik het daarnet over had. Hoofddragers voor mobiliteit zijn weinig toegevoegd; de laatste vijftig jaar gaat het enkel om de snelwegen en het net voor de hogesnelheidstrein. Voor het overige ging het erom de bebouwing te volgen en de bestaande wegen op te waarderen.

FA: Het is opvallend hoe de uniformiteit en de leesbaarheid van de weg is verdwenen. Nu heb je overal borden, wegwijzers, beschildering, verlichting...

PVW: Vandaag komen verkeersleefbaarheid en zichtbaarheid vooraan en dat leidt tot een complexe opbouw.

DL: Ja, tot de jaren tachtig was er een trend binnen de studie van verkeer, mobiliteit en infrastructuur, die de weg totaal isoleerde en puur functioneel als een doorstroming zag. Men keek niet buiten die verkeersruimte. Nu tracht men die infrastructuur opnieuw in te passen in het landschap.

Een dichtgeslibd beeld

KB: In de beelden van Charlier en Kempnaers ontwaart je een soort grijsheid van de weg. Het Vlaamse rommeltje, vroeger beperkt tot de privépercelen, de woningen en de materialen, heeft zich uitgebreid tot de publieke ruimte. Binnen de meeste opvattingen die wij kennen en lezen over stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke structuur, zijn het landschap, de natuur, het groen in het algemeen, verminderd in omvang, in waarde, in aanwezigheid. Uit de beelden haal je dat dit gebeurt tussen 1904 (Massart) en 1980 (Charlier). Op de beelden van Kempnaers is dat groen belangrijker aanwezig. Er lijkt mij toch iets aan de gang. Ik vraag mij af of we het cliché dat wil dat groen wijkt, niet moeten bijstellen?

FA: Je hebt gelijk. Maar ik zou graag ook een ander cliché bij willen stellen, namelijk dat groen per definitie goed is. Het is gewoon afschuwelijk groen bij Kempnaers, bijna een soort onkruid dat je vrije horizon wegneemt. Dat is van deze tijd. Die bomen zijn gewoon een misdaad. Op het moment dat je die wegdenkt, zou het beeld tien keer verbeteren. Wij moeten de natuur bemeesteren en misschien weer meer beheersen, net als onze voorvaders dat deden.

PVW: Er is een trend die te maken heeft met de verstrengde milieuregels. Vroeger werden berm en publieke aanplantingen onderhouden met pesticiden, maai enzovoort. Milieuregels verstrengen dat en wat zie je? Men laat nu de dingen op hun beloop met als gevolg dat beken niet meer worden geruimd.

KB: Maar vanuit een ecologisch standpunt dan weer politiek uiterst correct!

PVW: Er is ook nog een andere trend. Het parkbeheer grijpt minder in en laat zaken hun gang gaan om een grotere diversiteit te krijgen. Een laatste trend is de vertuining. Waar tuinen zijn krijgen die een voller karakter, en hang naar privacy,

Parkbeheer

Duurzaamheid, dynamiek en diversiteit zijn de drie basiswaarden van harmonisch parkbeheer. Dit beheer wordt steeds uitgevoerd met aandacht voor zowel de natuur, het milieu als de mens. De principes zijn de theoretische basis. Vertaald naar de praktijk wil dit bijvoorbeeld zeggen dat onkruidverdelgers geweerd worden en dat de natuur de kans krijgt om zijn gang te gaan zodat de diversiteit aan flora en fauna aanzienlijk toeneemt. Het wil ook zeggen dat bij het opstellen van een beheersplan overleg gepleegd wordt met de parkgebruiker.

cocoonen en dergelijke leidt tot het aanplanten van hagen, enz. Als je al die trends optelt krijg je een groener karakter dan wat we in de jaren tachtig hadden met alle rommelachtige effecten als gevolg.

KB: Die groene sluier ligt er inderdaad of is toegenomen sinds de jaren tachtig. Dat vraagt wat nuancering want het is niet hetzelfde groen als dat van Massart dat terugkomt, het is iets anders, exotisch, privé in plaats van publiek.

PVW: Dat geeft een spanning. Een dijklandschap is per definitie open, maar vandaag loopt er een discussie over natuurontwikkeling die er voor pleit de natuur zijn gang te laten gaan. Laat het talud maar verruigen, laat de omzetting van slikken en schorren maar gebeuren, laat weiden en beemden zichzelf ontwikkelen, laat er maar bomen groeien,... Maar het effect is dat de open valleigebieden gesloten worden als kleine kamers.

KB: Bij Massart zijn de natuurelementen die in de landschappen zitten, vaak grote gebaren: een lange rij grote bomen, het verre doorzicht, een perspectief, een bos in de verte. Daar zit een weidsheid in die beelden, terwijl veel van de nieuwe groene elementen zowel die ecologische bermachtige toestanden als die privétuinen, allemaal kleine ingrepen vertegenwoordigen. Is er sprake van een groene ruis die over het landschap heen gaat?

FA: Bij Massart heb je het idee dat je de kromming van de aarde begint te herkennen, zo ver ligt die horizon. In de recente foto's duikt een beklemming op.

FA: Wat zou het goed zijn om af en toe ook weer eens een weg weg te nemen. Maar het cultuurlandschap is bijna altijd interessanter dan het natuurlandschap. In Nederlands Brabant heb je wat het coulisselandschap heet: open velden, weiden, akkers en dan schermen. Daardoor krijgt het landschap zowel doorzicht als een soort maatvoering. En uiteindelijk zijn dat veel interessantere landschappen dan waar het helemaal dichtslibt.

Kamers, scènes en de bewegende blik

KB: De coulisse wordt gevormd door een bomenrij en als die groot en hoog op stam is, biedt dit doorzicht. Een recente bomenrij zoals in Ruislede (fotoset 18) is vanuit een gans ander oogpunt aangeplant, namelijk om als buffer te dienen en te verbergen wat er binnen die kamer zit, om als een zeer grote haag te dienen. Is er een mode van buffers ontstaan sinds de jaren tachtig?

PVW: Het is symptomatisch voor de ruimtelijke ordening vanaf de jaren zestig, zeker in West-Vlaanderen met het ombouwen van schuren tot landbouwgebouwen en alle mogelijke vormen van economische activiteit. Dat gaat bijna altijd gepaard met randen groen, buffers. Vandaag wordt daar al anders en bewuster over nagedacht.

KB: Die bufferwerking kennen we voor gebouwen, maar kennen we dat ook voor wegen, spoorwegen of snelwegen?

DL: Dat is een recente trend. In Vlaanderen en België geldt daarbij voor geluidshinder een minder strakke regelgeving dan in een aantal ons omringende landen.

Coulisselandschap

Afgesloten percelen en verspreide woonplaatsen, met veel weiden. Men vindt er vooral veehouderijen.

PVW: Daar zijn we ook een stuk achteruitgegaan. Op het moment dat de snelwegen aangelegd zijn was er een groenplan voor het landschap. Langs de oudste snelwegen zie je dat er niet veel randgroen staat, wel in de middenberm, maar niet aan de randen. Daar heb je vrij grote doorzichten, terwijl vandaag de trend net andersom is, helemaal inkapselen omwille van onder andere milieuhygiënische redenen. Aan de snelweg heeft iedereen een hekel want je bent je uitzicht kwijt, maar bij omwonenden is de keuze tussen geluidshinder of het verliezen van het uitzicht niet altijd te voorspellen. De regelgeving loopt vaak vooruit op ontwikkelingen zonder goed te beseffen wat de neveneffecten zullen zijn. En dat is wat je in die foto's ziet. Het zou goed zijn ze te koppelen aan verschillende wetgevingen en te kijken hoe het landschap daar op reageert.

PVW: Binnen vijftig jaar zal een aantal grote spoorlijnen ingekapseld zijn. Dat is een trend van de laatste jaren. Vroeger was het schitterend, een trein die door het landschap zoefde. Dat verdwijnt stilaan; je ziet enkel nog een wand. Het meest extreme voorbeeld is de hogesnelheidslijn in Nederland.

DL: Maar het werkt contraproductief. Bij de kostprijs van een tweede spoorontsluiting rond de haven van Antwerpen heeft dat meegespeeld om het project uit te stellen en te herbekijken. Als men die strakke regelgeving daar op toepast, blijkt ze niet meer efficiënt.

KB: Met enige zin voor overdrijving zou ik durven zeggen dat waar een coulisselandschap ontstaan is door bomen te planten langs wegen en grachten, we nu een bufferlandschap aan het maken zijn, waarbij kamers ontstaan. Dit heeft het nadeel dat er tussen die verschillende kamers, door het ondoorzichtige karakter van die buffers, natuurlijk geen interactie meer is.

PVW: Je kunt je afvragen wat de kwaliteit van die kamers nog is. Vroeger bestond er een zekere samenhang tussen de verschillende kamers als gevolg van de landbouw. Vandaag zit daar geen lijn meer in en heb je niet meer het gevoel dat het om een kwalitatieve structuur gaat.

KB: Verre zichtlijnen, transparantie, weten wat in de achterliggende kamer ligt, dat zijn ervaringen, belevingen, die je alleen maar kan hebben van op de grond, vanuit een zeer concrete, driedimensionale ervaring van de ruimte. Het lijkt me dat documentaire aanvullingen zoals deze fotoreeksen waardevol zijn. In de praktijk van de ruimtelijke planning vallen we echter vaak terug op zenitale beelden en kaartbeelden.

PVW: De laatste vijf jaar worden hoe langer hoe meer perspectieven, tekeningen, fotosimulaties en dergelijke van op de grond gemaakt. Als je kijkt naar de planning, dan is vandaag de ontwerpmatige aanpak veel sterker doorgedrongen en algemeen aanvaard. Tot het midden van de jaren negentig, werd er op kaart en met schema's gewerkt. Deze aanpak behoorde eerder tot de architectuur en minder tot de stedenbouwkunde. Het is pas met het stadsontwerp dat de blik vanop de grond werd ontwikkeld.

DL: Er is ook het aspect beleving. De klassieke benadering van mobiliteit was verkeer zien als een kost. Hoe kan ik met de minste kost van punt a naar punt b gaan. Vandaag wordt de

belevingswaarde mee in overweging genomen, ook door de gebruikers zelf. In de ontwerppraktijk begint dat mee te spelen. Het driedimensionale beeld is daarbij een essentieel element.

FA: Het risico bij het nadrukkelijk insceneren van een standpunt, is dat je een heleboel andere standpunten over het hoofd ziet of uitsluit. Tegelijkertijd is er wel iets voor te zeggen dat je binnen een gebied plekken gaat aanwijzen waarvan je zegt 'dit beeld willen we openhouden, of dit beeld willen we op een bepaalde manier beheersen'. Maar als je één beeld beheerst, hoeveel andere vernietig je dan?

KB: Laat ons het even hebben over wat een streefbeeld zou kunnen zijn dat de beleving van de ruimte verkeerskundig benadert. Wat is voor de verkeersdeskundige het ideaalbeeld?

DL: Men grijpt daarvoor vaak terug naar de theorieën van Kevin Lynch in zijn *View from the road*. Het belevingsaspect was heel lang over het hoofd gezien. Wat aan bod kwam in de jaren zeventig en tachtig was vooral de leefbaarheid van het standpunt van de bewoner. In functie daarvan ging men inrichten. Vandaag ligt het accent meer op de automobilist, de fietser of de gebruiker van openbaar vervoer en zijn beleving van de ruimte. Op die manier kunnen we analyses maken van landschappen, van doorkijken en ritmen die men ervaart wanneer men door de ruimte beweegt.

KB: Het doet me denken aan de snelwegen die in de jaren dertig in Duitsland werden aangelegd en die een esthetiek van de weg insceneerden. Zijn we dat soort benaderingen kwijtgespeeld?

DL: Bij een concept als 'boulevard' speelt het ook. Het is niet zo dat puur verkeerskundige concepten als 'drempel' en dergelijke op het gebied van de beleving niets toevoegen, integendeel. We moeten teruggrijpen naar meer landschappelijke, stedenbouwkundige concepten als boulevards en parkways zoals in de Verenigde Staten.

FA: Maar zijn er ook mogelijkheden om dat te realiseren?

DL: Er wordt nu zeer veel geïnvesteerd in fietspaden, die vaak strak naast de weg worden gelegd, terwijl men er met weinig meerkost, maar vanuit de beleving van de fietser, een hele ander verloop zou kunnen aan geven. Er wordt op gestudeerd en het wordt vanuit de overheid gestimuleerd. Er worden nu streefbeelden opgemaakt waarin men zoekt naar een coherent ontwikkelingsperspectief waar men zowel verkeerskundige als landschappelijke eisen met mekaar tracht te verzoenen.

FA: De commerciële wereld doet dat al lang. Als automobilist word je voortdurend aangesproken door beelden, borden, reclames die heel nadrukkelijk een signaal doorgeven.

KB: Er bestaan hier kansen om op een ontwerpende manier aan verkeersinfrastructuur te gaan werken.

FA: Niet alleen verkeersinfrastructuur, maar ook andere infrastructuur. In een discussie met de Nederlandse Rijksbouwmeester over de windmolens die nu geplaatst moeten worden rees de vraag of je die molens van zo'n tweehonderd meter lang bij elkaar moet plaatsen of juist spreiden, alléén langs de kust bijvoorbeeld?

Kevin Lynch

De ontwerpmatige benadering is gerelateerd aan het werk uit de vroege jaren zestig *The View from the road*, waarin architect Kevin Lynch en Donald Appleyard zorgvuldig de bijzondere eigenschappen beschrijven die een snelweg oproept. Ze geloofden dat de aanleg van wegen verbeterd kon worden als die voortkwam uit gedetailleerde studies van de ervaringen van weggebruikers.

Parkways

Het was vooral de Amerikaanse landschapsarchitect Frederick Law Olmsted die – hoewel geïnspireerd door Europese voorbeelden, zoals Birkenhead in Engeland – pleitte voor de aanleg van groene longen die vanaf het platteland diep in de stad zouden moeten doordringen, parkways. Een echte trendsetter zou zijn aanleg van Central Park in New York worden. Deze groene longen vormden een remedie tegen de belangrijkste vraagstukken van de stedelijke samenleving, namelijk de bedreigde volksgezondheid, de zogenaamde sociale kwestie en het verloederde stadsbeeld als gevolg van anarchistische bouwplannen.

Nederlandse Rijksbouwmeester

De Rijksbouwmeester adviseert de regering over het architectuurbeleid en de rijkshuisvesting. De Rijksbouwmeester is lid van het College van Rijksadviseurs. Hij vervult een centraal coördinerende functie ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van het rijksarchitectuurbeleid en bevordert en bewaakt de architectonische kwaliteit en de stedenbouwkundige inpassing. De geschiedenis van de instelling van het Rijksbouwmeesterschap gaat terug tot 1806. Sinds 1 oktober 2004 is Mels Crowel Rijksbouwmeester.

Een nieuwe skyline

KB: De foto van Massart met de windmolen in Ruiselede (fotoset 18), vinden we een coherent, bucolisch landschap. Ruiselede stond evenwel vol met dat soort windmolens en die waren er allemaal ad hoc gekomen. Hoe komt het dat we dat percipiëren als een samenhangend beeld, niet problematisch en dat we vandaag, als we windmolens plaatsen, nood hebben aan planning?

PVW: De windmolens van toen stonden in hun context. Ze hoorden bij dat landbouwlandschap. Vandaag kan je op dezelfde manier reageren in een kanaalzone of in de haven van Antwerpen want die turbines horen bij dat maritiem industriële karakter. Rond alle grote industriële en stedelijke centra kunnen windmolens terecht. Ze horen bij het functioneren van die stedelijke omgeving. Windmolens op zee zetten vind ik dan weer een zeer vreemd gebeuren.

KB: Die windmolens in Ruiselede beantwoordden aan een regel, het windvangrecht, die oplegde dat je in een bepaalde straal rond de molen niets mocht bouwen omdat de wind anders werd gebroken. Ze stonden niet lukraak in het landschap. We kijken soms met te romantische, nostalgische ogen naar die molens, ze werden echter heel rationeel in het landschap geplaatst. Als we vandaag vanuit een gelijkaardige rationaliteit windmolens zouden plaatsen, gaan we dat als een dissonant ervaren of niet?

FA: Het hangt van de context af. Heeft authenticiteit te maken met kwaliteit? In hoeverre is een moderne windmolen minder authentiek dan de oorspronkelijke? Daar speelt de relatie met het landschap mee. De ene is een direct product van het landschap zelf, terwijl die moderne windmolen zich daar op een andere manier van losmaakt.

PVW: In een verstedelijkt landschap met een kleine oppervlakte en vijf miljoen mensen zal het vol windmolens gaan staan, want die turbines zijn deel van de alternatieve energie. Het kan dat ze zo interessante zichten bieden.

DL: Rijdend aan een hoge snelheid beleven we die dingen anders. De discussie over de Oosterweelverbinding is beperkt tot het effect vanuit het standpunt van iemand die in Antwerpen woont, terwijl daar dagelijks tienduizend mensen zullen rijden. Voor hen zal dat de manier zijn om de stad aan de stroom te beleven, of niet te beleven.

PVW: De bouw van masten van het Universal Mobile Telecomsystem, waarbij iedere operator zijn eigen masten en systemen wenst te gebruiken, zal er voor zorgen dat heel het openbaar domein met verticale en horizontale elementen bezaaid raakt. Net zoals met de verkeersinfrastructuur, krijgen we binnen tien jaar landschapsbeelden die vol staan met voorzieningen van allerlei aard.

DL: Ik verwacht geen nieuwe lagen van grote infrastructuur omdat Vlaanderen niet de mogelijkheid heeft nog grote landschappelijke sneden te maken. De laatste twee lagen waren de snelwegen en de hogesnelheidstrein. Een andere mogelijkheid, de regionale luchthavens, is in Vlaanderen niet echt aan de orde.

Oosterweelverbinding

In het noorden krijgt Antwerpen een nieuwe Scheldetunnel die de Ring helemaal rond maakt: de Oosterweelverbinding. Daardoor worden de zuidelijke Ring en de Kennedytunnel ontlast en wordt de bereikbaarheid van de haven verzekerd. Zo stelt de Oosterweelverbinding de toekomst van Antwerpen als wereldhaven en draaischijf van de Vlaamse economie veilig.

Verlinting en verdichting

KB: Zullen het bestaande planningskader en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voldoende sturend zijn om de plekken die nu onbebouwd en vastgelegd zijn in het planningskader, open te houden? Dus, kan de expansie van het bebouwde worden omgebogen naar een verdichting? Het lint zoals het vroeger was aangezet en verder de open ruimte introk evolueert niet meer zoals voorheen. De linten worden dikker, complexer, maar er komen er geen nieuwe.

DL: We zien toch lijnen ontstaan dwars op die linten.

FA: Een onderliggende ontwikkeling is dat de hoeveelheid bebouwde oppervlakte per inwoner steeds maar blijft toenemen.

PVW: Het gaat in vele gevallen over tweede verblijven, vooral wat betreft de dichtslibbing van de kuststrook. De bevolking groeit niet, maar het grondgebied slibt dicht. Deze tendens lijkt om te keren. De aangroei van het aantal gezinnen stagneert en dus zal ook de uitbreiding van het bebouwde gebied weer afnemen. Om een aantal redenen zal het verder aansnijden en gebruiken van nieuwe open plekken minder gebeuren. Er zal eerder een verdichting optreden. Als we binnen tien jaar weer opnamen maken van dezelfde plekken, zal een aantal plekken verder verhard zijn, met nieuwe wachtgevels en opgevolde percelen. De grote blokken zal men openhouden, enerzijds omdat de maatschappelijke druk groot is, anderzijds omdat de regelgeving ze quasi onaantastbaar maakt. Maar al de rest gaat detsifiëren. Je moet sturen, maar zodanig dat iedereen zich kan vinden in de oplossingen. Op die manier krijg je blokken waar natuur, bos of landbouw zich ten volle kan ontwikkelen.

FA: Wat je beschermt is uiteindelijk maar één procent van het oppervlak, op het overige deel heb je geen vat. Het aanleggen van een weg heeft inderdaad tien keer meer invloed dan welke bescherming ook. Moet je zoiets sturen? De vraag is ook of we op de foto's allemaal hetzelfde zien. Het kan zijn dat je volstrecte stilte ziet of enorme herrie (fotoset 44). Het kan zijn dat we hetzelfde zien maar dat de realiteit helemaal anders is, of dat je schone grond ziet, daar waar het eigenlijk gaat om zwaar vervuuld gebied waar niets wil groeien. De lezing van het beeld stemt niet noodzakelijk overeen met de realiteit.

PVW: Dichtslibbing en verdichting hebben ook te maken met een zeer uitgebreid net van voorzieningen tot op het niveau van die voorstadswijken en halve stadswijken. Zestigplussers kunnen zich probleemloos en kosteloos verplaatsen waardoor alle soorten voorzieningen makkelijk bereikbaar zijn.

FA: Er is inderdaad ook de vergrijzing. Volgens projectontwikkelaars kiezen meer en meer ouderen voor een appartement in de stad in plaats van in alle eenzaamheid op het platteland te blijven.

KB: De terugkeer naar de stad is inderdaad een trend, maar er is ook een andere, namelijk dat er in suburbia appartementsgebouwen worden opgetrokken voor de lokale bevolking die ouder wordt maar toch in zijn vertrouwde omgeving wil blijven. Dat is een extra gegeven in de ontwikkeling van de nevelstad.

FA: Mensen leven niet meer waar ze wonen.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het RSV biedt een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe in Vlaanderen met de schaarse ruimte moet worden omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid en loopt tot 2007. Tegen die tijd moet een nieuw structuurplan de taak overnemen voor de periode tot 2017.