

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 infrastructuurprojecten 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

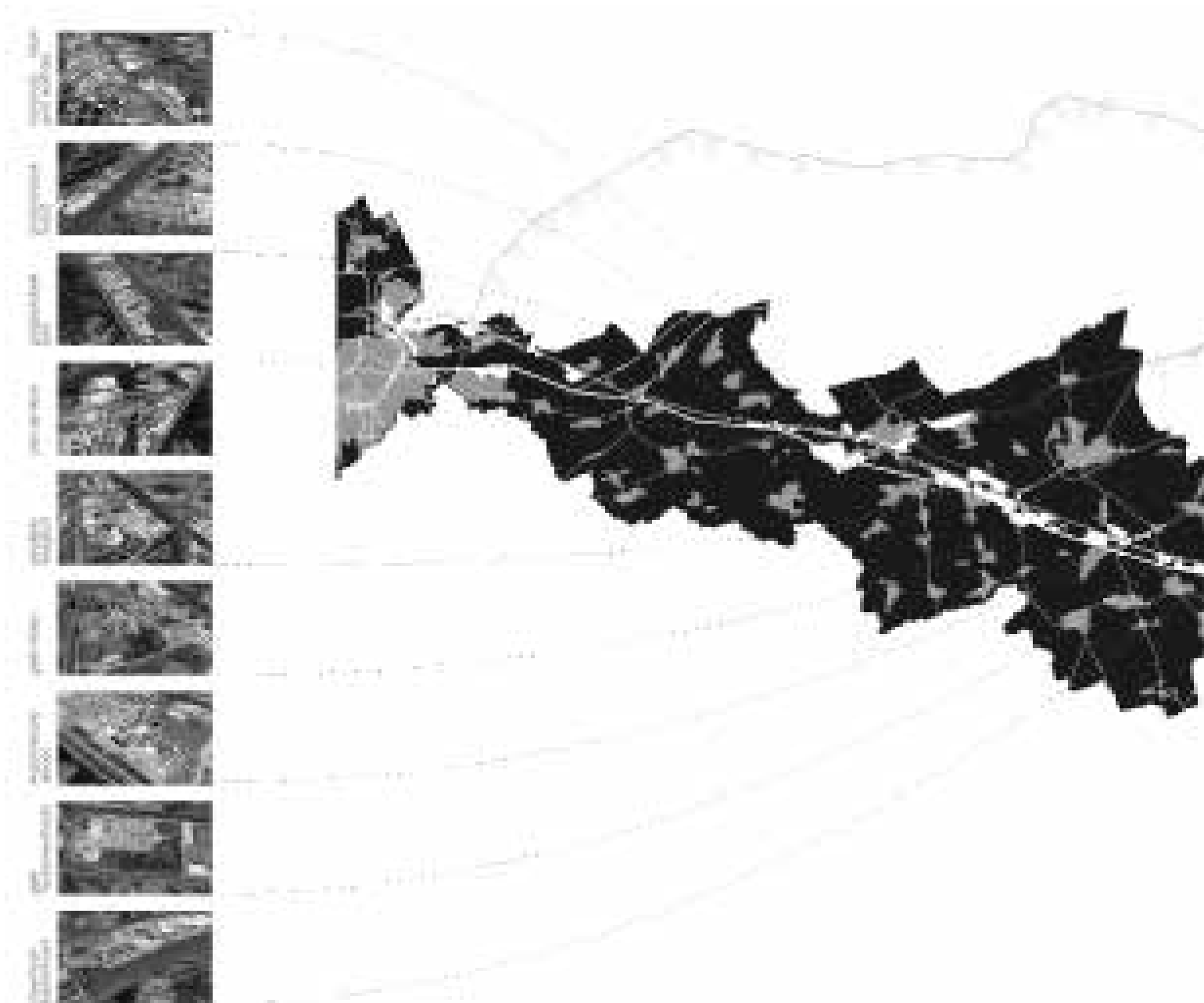
In de vroege negentiende eeuw werden grote delen in het noorden van België beschreven als 'woeste gronden'. Deze werden net zo steriel geacht als de zanderige vlaktes aan de kust. Door de schrale conditie van de bodem, was de schaarse Kempense bevolking verspreid over een paar kleinere dorpen en gehuchten. 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 kanalenetwerk 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 kanalenetwerk. 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 kanalenetwerk 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 grootscheeps 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 arbeidsruimte. Het gebied wordt gemoderniseerd en uitgerust met industriële havens en handelsdokken (driehoeken). Figuur: Maarten van Acker

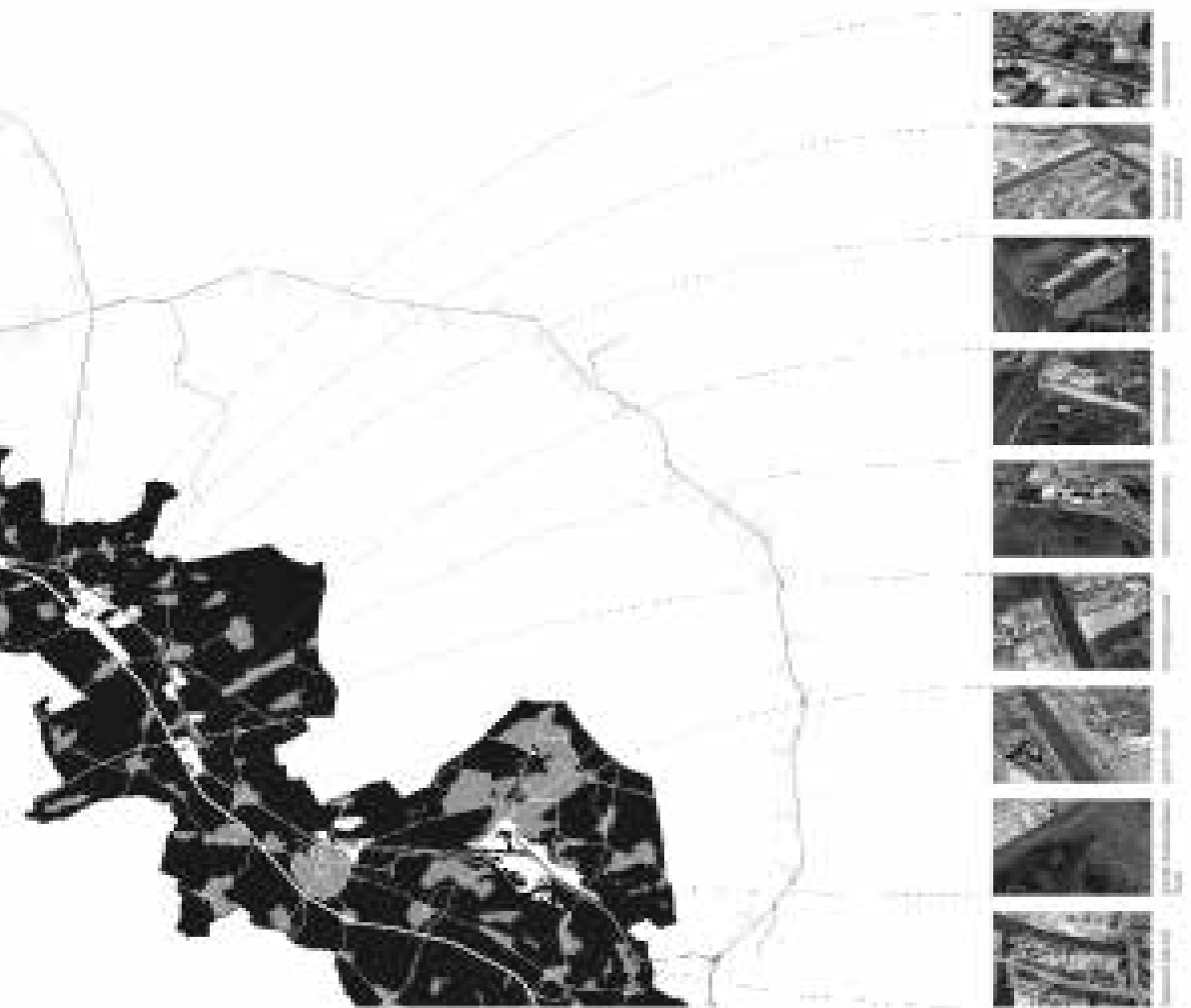
Kempense kanalen en een nieuwe transporttechnologie – de spoorwegen – de industrialisatie en de verstedelijking van de Kempen op minder dan twintig jaar tijd in een hogere versnelling schakelen.

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 florierende 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 buurtspoorwegen 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



reserve (grijs). Elke gemeente krijgt een op- en afrittencomplex (zwart). Het volledige Kempens kanalenetwerk 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 kanalenetwerk werd in 1930 uitgebreid, verdiept en verbreed tot het Albertkanaal. Het kanaal zou de kolonmijnen ontsluiten en verbinden met de Antwerpse haven en de Luikse industrie. Naast de mijnzetels en terrils, ontwikkelden zich ook volwaardige mijn dorpen 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 tuinvijken 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 flankert 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 kanalenetwerk 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 kanalenetwerk 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., Styne, 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