

MICHAEL RYCKEWAERT

***Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973***

Rotterdam, 010 Publishers, 2011, 367 p.

Met *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973* werpt Michael Ryckewaert een nieuw licht op de ruimtelijke ontwikkeling van het naoorlogse België. Deze ruimtelijke ontwikkeling wordt doorgaans afgeschilderd als ‘wanordelijk’ of ‘ongecontroleerd’, met als voornaamste oorzaak de afwezigheid van een expliciet planningskader of doorgedreven stedenbouwkundig beleid. Het boek van Ryckewaert, een bewerking van zijn proefschrift (KU Leuven), opent met een kritische verwijzing naar dit aloude adagium. Net als het in 2010 gepubliceerde werk *Urbanisation sans urbanisme* van Bénédicte Grosjean, schrijft het zich in in een nieuwe benadering van de stedenbouwkundige geschiedenis waarbij buiten de ‘traditionele’ stedenbouwkundige projecten om gezocht wordt naar een rationale die het territorium van een minimale ordening of een logica voorzagt<sup>12</sup>.

In het geval van Michael Ryckewaert is de rationale het bouwen van een economische ruggengraat voor België. Deze rationale was de resultante van een samenspel tussen beleidskeuzes op het vlak van economie, infrastructuur, ruimtelijke planning en architectuur tussen 1945 en 1973. Dit complexe proces, dat de realisatie van de Belgische welvaartsstaat na de Tweede Wereldoorlog heeft begeleid, werd tot op

heden nauwelijks bestudeerd vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ontwikkeling. Het boek van Ryckewaert komt aan deze lacune tegemoet. Tegen de achtergrond van de politieke en socio-economische ontwikkelingen, belicht het de relatie tussen enerzijds concepten met betrekking tot infrastructuur, technologie en economie en anderzijds processen van verstedelijking en hiermee gepaard gaande ruimtelijke patronen.

De effecten van die economische ruggengraat, zo maakt Michael Ryckewaert duidelijk, waren niet eenduidig. Enerzijds leidde het tot een meer efficiënte ruimtelijke organisatie van de economische motor van de welvaartsstaat. Anderzijds vormde het beleid op vlak van infrastructuur en economie een katalysator voor het suburbane wonen dat buiten die economische ruggengraat viel – een fenomeen dat bovendien versterkt werd door het naoorlogse huisvestingsbeleid dat het model van de private grondgebonden gezinswoning sterk heeft gepromoot. Orde en wanorde werden zo twee keerzijden van dezelfde munt.

*Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State* bestaat uit vier delen. Elk deel belicht een van de door Michael Ryckewaert gedetecteerde “coherente ruimtelijk-economische ontwikkelingsmodi”. Steunend op de economische theorie van regulatie, stelt de auteur dat er sprake is van zo’n modus of toestand op het moment dat er binnen verschillende domeinen van de ruimtelijke planning, de socio-economische context en het overheidsbeleid een gedeelde visie bestaat over de toekomstige ontwikkelingen

12. B. GROSJEAN, *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la “ville diffuse”*, Wavre, Mardaga, 2010.

van het land. Eenvoudiger gesteld, zou men deze modi kunnen begrijpen als gedeelde ontwikkelingsperspectieven van diverse ruimtelijke actoren – economie, planning, infrastructuur, etc. – die resulteren in een coherente omgeving.

Concreet behandelt het boek achtereenvolgens de volgende vier ‘modi’ : de modernisering binnen de bestaande institutionele en ruimtelijke structuren van de onmiddellijk naoorlogse periode, de lineaire industriestad in de periode vanaf 1954, de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen en economische activiteiten in de periferie van Brussel en andere grote steden in België en de doctrine van de regionale economische expansie en het industriepark vanaf 1958. Elk deel opent met een bespreking van de politieke-economische context en de nieuwe beleidsmaatregelen die aan de basis liggen van een dergelijke ruimtelijk-economische ontwikkelingsmodus. Vervolgens worden concrete voorbeelden van infrastructuur- of stadsontwikkelingsprojecten belicht die deze modus belichamen. Het historisch perspectief eindigt in het begin van de jaren 1970 wanneer de oliecrisis de economische context fundamenteel herkent.

Het eerste deel leest, zoals de inleiding aangeeft, als een prelude. Er is eigenlijk nog geen sprake van een nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingsmodus, maar eerder van een herstel en een continueren van ontwikkelingsstrategieën van voor en tijdens de oorlog. Michael Ryckewaert geeft toelichting bij de politiek-economische situatie van België na de bevrijding en schetst de achtergrond van de nationale ‘*politique d’abondance*’. Hij legt ook uit hoe het hiërarchisch opgebouwd planningskader van tijdens de oorlog eerst werd afgeschaft, maar vervolgens tot op

zekere hoogte opnieuw werd ingevoerd. Toch heeft het officiële planningskader uiteindelijk slechts een beperkte impact gehad op de concrete reconstructie. Ryckewaert illustreert de toenmalige situatie en resulterende ruimtelijke ontwikkelingen aan de hand van twee voorbeelden : de plannen voor het kanaaldok in Leuven van 1940-1947 en de uitbreiding van de haven van Antwerpen in de periode 1945-1956.

Het tweede deel opent met de vaststelling dat als gevolg van een aantal initiatieven uit de late jaren 1940 en vroege jaren 1950 – zoals de introductie van een sociaal zekerheidsstelsel en later collectieve arbeidsovereenkomsten – het idee van een grotere staatsinterventie op economisch vlak geleidelijk aan voet aan grond kreeg in België. Deze ontwikkeling kende een interessant culminatiepunt in de beleidsperiode van de regering Achille Van Acker (1954-1958) waarin onder meer sterk werd ingezet op grote nationale infrastructuurwerken met de drie zogenaamde ‘programmawetten’. Het infrastructuurbeleid van Van Acker, zo legt Michael Ryckewaert uit, had een ingrijpende impact op zowel de industrialisering als de verstedelijking van België. Het ontsloot nieuwe gebieden voor de industrie, maar stuurde vaak ook de ontwikkeling van aangrenzende zones. Het ruimtelijk-economisch model dat hierbij doorgaans werd gehanteerd, zo argumenteert de auteur, is dat van de lineaire industriestad, een concept dat eerder al aan de basis lag van diverse stedenbouwkundige projecten van modernistische ontwerpers in België zoals Louis Vanderswaelmen, Huib Hoste of Renaat Braem. Een overtuigend voorbeeld is de ontwikkeling van het noordoostelijke deel van de agglomeratie Antwerpen, geïnitieerd door een van de drie ‘programmawetten’,

namelijk het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen (1956).

Het derde deel schetst op beknopte wijze de ambities voor Brussel die vorm kregen in de jaren 1950. Deze ambities berustten op drie speerpunten. Ten eerste was er een doorgedreven beleid op vlak van wegeninfrastructuur op initiatief van Henri Hondemarcq, met de planning van de Brusselse ring en de optimalisatie van de toegangswegen naar de hoofdstad. Daarnaast was er de wereldtentoonstelling van 1958, die Brussel het imago moest bezorgen van een moderne naoorlogse stad. Ten derde was er de ambitie om Brussel op de agenda te plaatsen als een centrum voor het verenigde Europa dat volop in de maak was. Het samenspel van deze gebeurtenissen maakte de ruime Brusselse regio vanaf de jaren 1950 tot een uitgelezen vestigingsplaats voor zowel nationale als internationale bedrijven. Deze bedrijven kozen vaak voor een locatie in de marge van de nieuwe wegeninfrastructuur en droegen hierdoor bij aan de ontwikkeling van een lineaire industriestad.

Het vierde deel start met een schets van het economisch beleid dat sinds eind jaren 1950 op gang kwam en erop gericht was om de economische activiteit meer gelijkmatig te spreiden over het land. Dit beleid kaderde binnen een bestrijding van de 'structurele werkloosheid' en gaf aanleiding tot de oprichting van regionale economische ontwikkelingszones. Dit was goed verenigbaar met de toenmalige groeiende interesse in regionalisering binnen de ruimtelijke planning. Daarom werden vanaf de late jaren 1950 op verschillende plaatsen in België bedrijventerreinen opgericht, die lokaal de tewerkstelling moesten verhogen en de wel-

vaart gelijkmatig verspreiden over het land. Michael Ryckewaert analyseert de genealogie van deze bedrijventerreinen aan de hand van cases in West-Vlaanderen en Luik.

De vier boekdelen geven, samen met een grafische weergave in de vorm van een landkaart, een inzichtelijk beeld van de wijze waarop een politiek-economische visie gestalte kreeg in de vier bestudeerde modi. Het uiteenzetten van die politiek-economische visie vormt het centrale discours van het boek. Michael Ryckewaert gunt de lezer hiermee een blik in wat de 'motor' van de welvaartsstaat moest worden. Tegelijk blijft, in tegenstelling tot wat de subtitel van het boek *Infrastructure, planning and architecture 1945-1973* aankondigt, een nauwgezette lezing van de geselecteerde bouwplannen als ingrediënten van de architectuurcultuur van de welvaartsstaat in grote mate achterwege. Nochtans bevat het boek voldoende intrigerende casussen, rijk geïllustreerde plannen en beelden – die vaak nog onbesproken bleven in de Belgische architectuurgeschiedenis – om een meer diepgaande ontwerpanalyse mogelijk te maken. In plaats van de concrete realiteit van de architectuurprojecten aan te pakken om de vooropgestelde modi te toetsen of verder te scherp te stellen, dreigen deze nu ondergesneeuwd te raken in het politiek-economisch georiënteerde metaverhaal.

Wel reikt het boek een bijzonder uitdagende denkpiste aan wanneer het gaat om het (her)formuleren van het stedenbouwkundig project. Het gaat hierbij niet om projecten waarin de stedenbouwkundige de overhand heeft, maar eerder om modi waarin de toekomstperspectieven van verschillende belangengroepen en disciplines in elkaars

nabijheid komen, nieuwe synergieën doen ontstaan en in ruimtelijke vorm uitkristalliseren. In een land waarin ruimtelijke planning nog steeds geen verworvenheid is en zich nooit ten volle een plaats kon toe-eigenen in het politieke denken, heeft deze benadering een grote actualiteitswaarde.

**Fredie Floré en David Peleman**