

Naar een stedelijke agenda voor Beveren?
Sociaal-ruimtelijke analyse van een veranderende
woonomgeving.

Joeri Sinnaeve

Promotoren: prof. Michiel Dehaene, prof. dr. Maria De Bie
Begeleider: Tom Broes

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. ir. Arnold Janssens

Vakgroep Sociaal Werk en Sociale Pedagogiek
Voorzitter: prof. dr. Maria De Bie

Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Academiejaar 2014-2015



De toelating tot bruikleen

De auteur geeft de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de bepalingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

Voorwoord

Voor u ligt de scriptie “Naar een stedelijke agenda voor Beveren, een sociaal-ruimtelijke analyse van een veranderende woonomgeving”. Een onderzoek waarin gekeken wordt naar de verstedelijkingsverschijnselen in de landelijke gemeente Beveren. Deze masterproef is geschreven in het kader van mijn afstuderen aan de opleiding “Ingenieurswetenschappen: architectuur, Afstudeerrichting Architectuurontwerp en Bouwtechniek” aan de Universiteit van Gent en dit in opdracht van Prof. Dr. Michiel Dehaene (Vakgroep Architectuur en Stedenbouw) en Prof. Dr. Maria De Bie (Vakgroep Sociaal Werk en Sociale Pedagogiek). Deze scriptie kwam tot stand als samenwerking tussen bovengenoemde faculteiten.

De keuze voor een stedenbouwkundige thesis lijkt op het eerste zicht misschien wat tegenstrijdig, aangezien ze meer iets lijkt voor een thesisstudent in de afstudeerrichting stadsontwerp en architectuur. Toch hield mijn studiekeuze me niet tegen om een stedenbouwkundige scriptie te schrijven. Het vinden van de juiste balans tussen stedenbouw en bouwtechniek is voor mij in deze richting steeds belangrijk geweest. Hoewel de kleine schaal van het bouwdetail mijn fascinatie opwekt, blijft ook de grote stedenbouwkundige schaal mij steeds aanspreken.

Uiteraard speelde ook het feit dat ikzelf afkomstig ben van Vrasene, deelgemeente van Beveren, een grote rol in de keuze voor deze masterproef. Ik heb mijn middelbare school afgewerkt op de Sint-Maarten scholencampus in Beveren en heb tijdens mijn jeugd steeds bij het toenmalige KSK Beveren gevoetbald. Voor mij was het schrijven van een masterproef over de gemeente waar ik ben opgegroeid dan ook een uitgelezen kans. Deze masterproef vertrekt vanuit een verkenning van de sociale en culturele context in Beveren en het feit dat ik binnen deze context ben opgegroeid heeft mij, zowel naar kennis als motivatie toe, erg geholpen bij het schrijven van dit werkstuk.

De titel beschrijft het werk als een ruimtelijke, maar ook een sociale analyse en net daar werd ik volledig uit mijn comfortzone getrokken. Toeval wou dat een goede vriendin van mij uit Beveren, Marlies Marreel, masterstudente Sociaal Werk aan de Ugent, les kreeg van mijn copromotor Maria De Bie. Zij was meteen geïnteresseerd in het thema van mijn masterproef en zag hierin de opportuniteit om ook haar masterproef rond de verstedelijking in Beveren te schrijven. De samenwerking was een feit. Marlies zou meer de sociale kant van het verhaal voor haar rekening nemen en ik zou mij meer op het stedenbouwkundige aspect concentreren. Mijn speciale dank gaat dan ook uit naar Marlies, die mij op punten waar mijn pedagogische kennis mij in de steek liet steeds kon verder helpen. De samenwerking resulteert weliswaar in twee aparte scripties, maar deze kunnen in principe naast en door elkaar gelezen worden. Bij deze raad ik de lezer dan ook aan om ter aanvulling en verrijking de scriptie van Marlies zeker door te nemen.

Verder gaat mijn speciale dank uit naar Prof. Dr. Michiel Dehaene. Hoewel zijn hoeveelheid aan kennis mij soms overrompelde, ben ik erg dankbaar voor de tijd en de leerrijke ervaringen die hij met mij deelde. Daarnaast wil ik ook graag de gemeente Beveren bedanken, met name Boudewijn Vlegels, schepen van ruimtelijke ordening en stedenbouw en Wim Verelst, GIS-coördinator, voor het verstrekken van de nodige informatie.

Een ander woord van dank wil ik specifiek richten tot drie personen. Toon Van Mieghem, Robby Fivez en Tim Willem. Niet zozeer voor hun hulp bij het schrijven van deze thesis, maar wel voor de steun en de vriendschap die we gedurende de afgelopen vijf jaar hebben opgebouwd.

Eenzelfde woord van dank wil ik tenslotte richten naar mijn ouders. Ze weten dat ik hen erg dankbaar ben en waarom.

Ik wens u veel leesplezier

Joeri Sinnaeve
8 augustus 2015

Abstract

Joeri Sinnaeve
Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur,
Afstudeerrichting architectuurontwerp en bouwtechniek,
Universiteit Gent

Abstract Masterthesis voorgelegd 10 augustus 2015:

“Naar een stedelijke agenda voor Beveren, een sociaal-ruimtelijke analyse van een veranderende woonomgeving.”

Doel van de thesis is te onderzoeken op welke manier Beveren de handschoen kan opnemen in het verstedelijkingsproces. Hoe kan het zich meer inschrijven in de stedelijke agenda? Op welke manier kan het zichzelf op een meer structurele, landschappelijke manier organiseren om met dit proces van verstedelijking om te gaan. Wat met de tegenstelling stad/platteland? Hoe kan publieke ruimte in dit debat worden ingezet? Hoe kunnen mobiliteit, openbaar vervoer, faciliteiten, recreatie, middenstand bijdragen tot een sterke leefomgeving die zowel een kwalitatief als een kwantitatief antwoord geeft op de nakende verstedelijking. Kunnen we de verstedelijkingsdruk opvangen zonder dat gemeente haar eigenheid en haar karakter van een plattelandsgemeente verliest?

Voor het opbouwen van een dergelijke discussie kunnen we niet zomaar terugvallen op de clichés en referenties die we kennen uit geconsolideerde stedelijke milieus. De sociologische breuklijnen maar ook de aanleidingen liggen hier anders. Het gaat niet zozeer om een spanning tussen vreemd en lokaal, maar wel tussen een ingeweken suburbane bevolking en een sterk verankerde lokale bevolking. Het gaat over een meervoudige bovenlokale oriëntatie richting Sint-Niklaas, Antwerpen, werk in de haven of in de lokale kmo-zone, school, werk etc.

In het eerste deel van de masterproef trachten we deze sociale breuklijnen en ruimtelijke aanleidingen in een aantal perioden te pakken. Namelijk in een pre-industriële fase, een proto-industriële fase, een industriële fase, een naoorlogse periode van suburbanisatie en de huidige postfordistische fase. Dit historisch tableau dat we aan Beveren ophangen moet ons inzicht geven in de huidige sociale en ruimtelijke constellaties die Beveren en haar inwoners karakteriseren.

Met deze bagage in het achterhoofd vormen we in een tweede deel van de masterproef een commentaar op het heden. We trachten de kanteling naar een meer stedelijk functioneren te vatten en werken dit uit aan de hand van een aantal voorbeelden in Beverse context die daarop wijzen.

Discussies rond mobiliteit, verandering van het demografisch profiel, veranderende woonvormen, het pilootproject op de Middenheide, voorzieningen, worden hier geopend. Kortom gaat het over verstedelijkingsuitdagingen waar Beveren voor staat.

We gaan in deze thema's en projecten op zoek naar kwaliteiten op niveau van de nabije leefomgeving, maar ook en in even belangrijke mate naar de manier waarop ze integraal bijdragen tot de collectieve organisatie en een sterke leefomgeving op niveau van de hele gemeente. We onderzoeken m.a.w. in welke mate er reeds een stedelijke agenda in Beveren aanwezig is en hoe we deze in de toekomst kunnen bijstellen en uitbreiden. We focussen ons voornamelijk op het gebied tussen de kerk van Beveren en de kmo-zone doornpark. Dit is immers het gebied dat zich rond de Middenheide bevindt; het woonuitbreidingsgebied dat per slot van rekening initieel de aanleiding is geweest voor het uitschrijven van deze thesis. De Middenheide is één van de vijf sites waarop, naar aanleiding van de Pilootprojecten Collectief Wonen van de Vlaams bouwmeester, een masterplan is ontworpen. We gaan voorlopig niet verder in op deze pilootprojecten, dit komt later in het werkstuk terug, maar belangrijk is

wel al om te bemenen dat het project Middenheide vooral gaat over de manier waarop collectief wonen kan worden ingezet om een integraal publiek domein te creëren. De titel, of het thema zoals u wil, "Collectief Wonen in een Collectief Landschap", spreekt in dat opzicht voor zich.

In een derde fase wordt een ontwerpvoorstel gedaan waarin een visie wordt geponeerd met het oog op de verdere verstedelijking van de gemeente. We proberen een mogelijk antwoord te geven op de vraag hoe de gemeente kan omgaan met de uitdagingen die deze verstedelijking met zich meebrengt. Hoofdthema in dit ontwerpvoorstel is het vrijspelen van verdichtingsmogelijkheden dicht bij het centrum, met de bedoeling daar een meer geïntegreerd publiek domein aan over te houden. Net zoals bij het bovengenoemde pilotproject gaat dus speciale aandacht uit naar de dubbelschaligheid van het publiek domein. Ze moet dus van betekenis zijn voor de mensen die erlangs wonen en van betekenis zijn op 'stadsniveau'.

INHOUDSTAFEL

INLEIDING	6
De Vlaamse nevelstad	6
Breuk met de huidige woningproductie	7
Beveren: Een stedelijke samenleving op een landelijke infrastructuur?.....	7
TABLEAU	10
Pre-industrie (965-1730)	10
Proto-industrie (1730-1846).....	22
INDUSTRIE (1846-1930)	28
SUBURBANISATIE (1930-1970)	40
Postfordisme (1970-2000)	43
NAAR EEN STEDELIJKE AGENDA	53
Mobiliteit.....	53
Publiek domein	60
Veranderend demografisch profiel	65
Nieuwe woontypologieën	68
NAAR EEN STEDELIJK PROJECT	80
Opportuniteit van de lege percelen.....	82
Sportcampus Beveren als drager van een publiek domein.....	86

INLEIDING

De Vlaamse nevelstad

Vlaanderen staat internationaal bekend voor zijn verspreide verstedelijking. Reeds vroeg in de 19^e eeuw werd het industrialiseringsproces losgekoppeld van de stad. Een uitgebreid spoorwegennet maakte zowel een verspreide industrialisering als pendel naar de steden mogelijk. In de naoorlogse periode zette het verspreide nederzettingpatroon zich door op basis van een veralgemeende suburbanisatie. Aangewakkerd door het royaal premiestelsel geïnstalleerd door de wet de Taeye (1947) en de fiscale stimuleringsmaatregelen werden in de 20 jaar na de tweede wereldoorlog alleen al ongeveer 400,000 huizen gebouwd.

Dit ongecontroleerd landgebruik heeft het Vlaamse landschap veranderd in een lappendeken van lintbebouwing en verkavelingen, iets tussen stad en platteland in. Een conditie die we nevelstad zijn gaan noemen, een vertaling van het door de Italiaanse Geograaf Francesco Indovina geïntroduceerde begrip Città Diffusa. De Vlaamse nevelstad stelt de ruimtelijke ordening voor grote uitdagingen. Ze leent zich niet tot eenduidige uitspraken. Grote stukken grondgebied kunnen in deze nevelstad, omwille van een ontbrekende richtinggevende structuur bijvoorbeeld niet eenduidig als woongebied of landbouwgebied bestempeld worden. Maar de nevelstad zorgt ook voor de nodige problemen. Er is de laatste jaren dan ook een zodanige fragmentatie ontstaan dat open ruimte en waardevolle landschappen steeds meer onder druk komen te staan.

Naast de verdere consumptie van de nog resterende open ruimte, zijn er nog heel wat consequenties inherent verbonden aan deze manier van wonen en een gebrek aan een ruimtelijk kader waarbinnen dit georganiseerd kan worden. Vlaanderen is 'volgebouwd' en bouwgrond is schaarser en duurder dan ooit. Voor jonge gezinnen zelfs nagenoeg onbetaalbaar. Op ecologisch vlak heeft de naoorlogse suburbane ontwikkeling in Vlaanderen ons opgezadeld met vaak slecht geïsoleerde, oncompacte huizen. Bovendien is ze geschoeid op een mobiliteitsscenario waarbij men geen rekening hield met stijgende brandstofprijzen, ellenlange files of een mogelijke opwarming van de aarde.

Tegenwoordig gebruiken we bijna altijd de auto voor het bereiken van onze dagelijkse bestemmingen en het spenderen van tijd in ellenlang files lijkt een evidentie geworden. Niemand lijkt zich af te vragen hoe ronduit belachelijk de dagelijkse verkeersinformatie op de radio wel niet klinkt. Daarenboven worden de effecten van een slechte luchtkwaliteit op onze gezondheid steeds duidelijker. Fossiele brandstoffen worden overigens steeds schaarser. Dit maakt het gebruik van de auto steeds duurder, wat onze persoonlijke onafhankelijkheid en vrijheid beperkt. De eindigheid van fossiele brandstoffen doet trouwens in het algemeen de energiekost en de kost van veel producten sterk stijgen, wat een algemene negatieve invloed heeft op onze levenskwaliteit.

Dé meest courante ruimtelijke expressie van de diffuse ontwikkelingen is de lintbebouwing. Dit woonmodel hypothekeert de open ruimte en laat steeds minder plaats voor bijvoorbeeld het groeien van gewassen. Daardoor moeten additieve kosten voor verpakking, opslag en transport van ons voedsel mee in rekening worden gebracht. Dit leidt tot een lagere voedselkwaliteit aan een hogere kost. Lintbebouwing resulteert trouwens niet alleen in een extensief wegennetwerk boven de grond, maar behoeft ook een uitgebreid systeem van nutsleidingen en riolering onder de grond. Maar liefst 60 % van het Vlaamse milieubudget wordt gependend aan het onderhoud van dit rioleringsstelsel. Daardoor komt er minder geld vrij voor bijvoorbeeld waterzuivering, met als gevolg dat de kwaliteit van het Vlaamse leidingwater bij de minste is van de West-Europese landen. Kortom in een periode waarin Vlaanderen opnieuw nood heeft aan veel nieuwe woningen moet er naar alternatieven gezocht worden.

Breuk met de huidige woningproductie

Vandaag heeft Vlaanderen nog steeds nood aan nieuwe woningen. Tegen 2030 moeten er 330,000 nieuwe woningen gebouwd worden.¹

We kennen het allemaal; huisje, tuintje, auto, kindje. Doch stilaan lijkt deze Vlaamse woondroom geen waardevolle en verantwoordelijke optie meer te zijn. We moeten er rekening mee houden dat de houdbaarheidsdatum van het verspreide woonweefsel stilaan overschreden wordt. Als er niets verandert aan de manier waarop we nadenken over het wonen, zal het weinige resterende open landschap worden opgesoupeerd en zal de notie van waardevolle publieke ruimte verder afglijden tot de schrale verkavelingsparkjes, die niets te zeggen hebben in de ruimere betekenis van het wonen en haar publiek domein. Een kwaliteitssprong van de woonomgeving is m.a.w. noodzakelijk.

De 330,000 nieuwe woningen zijn een kans om een antwoord te bieden op de uitdagingen van de 21^e eeuw. De antwoorden zijn niet enkel te vinden in het huis op zich, maar ook en des te meer in de systemen waarop ze aantakt, zoals wegen, energienetwerken, ecologische structuren, faciliteiten die we gebruiken zoals ziekenhuizen, winkels, werkplaatsen. Het gaat allemaal om de collectieve leefomgeving en de manier waarop we ons als samenleving in een volgende ronde structureler en landschappelijker kunnen reorganiseren.

De vraag welke plaatsen in Vlaanderen nu het meest geschikt zijn voor het uitbouwen van een sterke leefomgeving werpt zich uiteraard ook op. Vlaanderen biedt een unieke diversiteit aan verstedelijkte gebieden en landschappen en kan in feite gelezen worden als één grote verknoopte stedelijke regio. Deze regio bestaat uit een aantal sterke stedelijke figuren. Denk maar aan Antwerpen en haar uitgespreide 20^e eeuwse gordel, het hoofdstedelijk gebied Brussel met haar randgemeenten, het lineaire karakter van de kuststreek, de sterke verknoopte regio rond Kortrijk, Limburg en haar netwerk van kleinstedelijke knooppunten...

Tussen de mazen van dit stedelijk netwerk dat nagenoeg heel Vlaanderen overspant, valt het platteland, het buitengebied. Uiteraard blijven de steden en het wonen in de stad een centraal thema in het debat rond de woonomgeving, maar wanneer we de bevolkingsexpansie en de daar bijhorende vraag naar nieuwe woningen het hoofd willen bieden, kunnen we niet anders dan ook voorbij de stad, richting het platteland en de kleinstedelijkere gebieden te kijken. De antwoorden zullen dus nadrukkelijk moeten gezocht worden in het hinterland en de toekomst van het Vlaamse woonlandschap zal in sterke mate bepaald worden door de ontwikkelingen, de visie en de manier waarop we onze woonomgeving in de nevelstad gaan (her)organiseren. Beveren als kleinstedelijk gebied en haar landelijke deelgemeenten rondom, kunnen hiervoor perfect als casestudy dienen. In het opzicht van de nevelstad vormt Beveren een exemplarisch voorbeeld: Noch stad, noch platteland. Doch lijkt Beveren de laatste decennia de verstedelijking en de consequenties die dit met zich meebrengt, niet meer te kunnen afwenden. Voor het eerst in zijn geschiedenis lijkt Beveren iets te zeggen te hebben in het stedelijk debat. Voor het eerst wordt ze gedwongen haar verantwoordelijkheid te nemen betreffende de ruimtelijke ordening van haar territorium.

Beveren: Een stedelijke samenleving op een landelijke infrastructuur?

In het verleden hebben Beveren en haar inwoners bij wijze van spreken kunnen freeriden op de naburige steden Sint-Niklaas en Antwerpen. De negatieve externaliteiten en de prangende infrastructuurvraagstukken, die het gevolg zijn van het verstedelijkingsproces, hebben tot nog toe in Beveren nauwelijks gespeeld. Dit vormt in principe geen probleem zolang het publieke domein niet te intensief wordt gecultiveerd, maar sinds een 20 tal jaar komt hier verandering in. Een stijgende bevolkingsdruk verhoogt de druk op de woningmarkt en legt een steeds grotere hypotheek op de kwaliteit van de publieke ruimte. Het stijgende aantal voertuigen in het centrum zorgen voor

¹ ("The Flemish metropolitan dream," 2012)

parkeerproblemen en stilaan ellenlange files.

Voor het eerst wordt de gemeente geconfronteerd met problemen van stedelijke schaal. We spreken van verstedelijking, maar we mogen die uiteraard niet spiegelen aan de verstedelijking die de grotere Vlaamse steden in de 19^e eeuw hebben gekend. De 21^e eeuwse context is nauwelijks vergelijkbaar met die van toen en ruimtelijk landschappelijke aanleidingen liggen compleet anders.

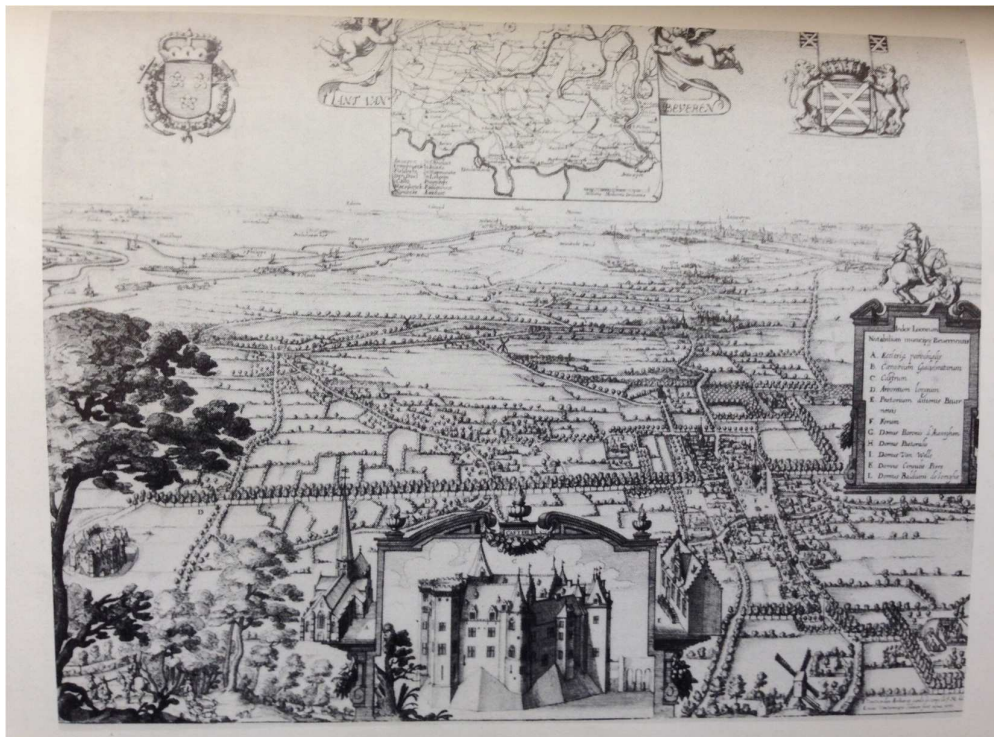
Met de industriële revolutie ontwikkelt zich in de 19^e eeuwse steden een collectief consumptievraagstuk. De vraag naar betere huisvesting, nutsvoorzieningen, een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte enz. vormen in de stad de basis voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke organisatie.

De stad is in zekere zin de context waarin voordelen ontstaan die niet verhandeld worden, waar geen prijs opstaat en stedelijkheid is in die zin een voordeel dat gedeeld wordt door het delen van eenzelfde ruimtelijk milieu. Henri Lefebvre beschrijft eind jaren 60 "het recht tot de stad" als een recht dat veel meer is dan de individuele vrijheid tot de toegang van stedelijke voorzieningen. Het is volgens hem een stedelijke conditie die de maatschappij toekomt. De stad is volgens Lefebvre een 'vat aan mogelijkheden' die de samenleving te bieden heeft: een arbeidsmarkt, maar ook een cultureel veld een veelheid aan sociale netwerken, een ervaringswereld, etc. Het is een plek waarin de collectief geproduceerde voordelen die de samenleving te bieden heeft, door de inwoners kunnen worden toegeëigend.

“ Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville.”²

Deze stedelijke organisatie heeft zich niet gemanifesteerd op het platteland. In de naoorlogse periode is men Vlaanderen beginnen volbouwen zonder enige visie met betrekking tot hoe het platteland er in de toekomst zou moeten uitzien. De vraag naar de collectieve organisatie en positieve externaliteiten was in de kleinere landelijke steden en gemeenten op dat moment niet relevant en werd dan ook niet gesteld. Het infrastructureel kader (transport, rioleringsnetten, waterzuivering, openbare nutsleidingen enz.) dat zich in de grote steden instelde als katalysator voor het collectieve consumptievraagstuk blijft in de buitengebieden lang achterwege. Doch steeds meer ondervinden gemeentes zoals Beveren dit gebrek aan visie en het gebrek aan een infrastructureel kader. Het is alsof hun verouderde hardware stilaan begint te crashen bij de intrede van de vele nieuwe software.

² (Lefebvre, 1968, p. 154)



Figuur 1: Land van Beveren omstreeks de 13^e eeuw, met het Kasteel van Beveren onderaan de afbeelding. Centraal op de kaart zien we de de Kasteeldreef met haar hoge bomenrijen. Deze dreef vormde de verbinding tussen de Grote markt en het Kasteel. Op de achtergrond zien we het rurale landschap van het g tussen de Grote markt (Linkeroever) en de bocht van de Schelde. Op de rechteroever nemen we een glimp van de stad Antwerpen waar.

TABLEAU

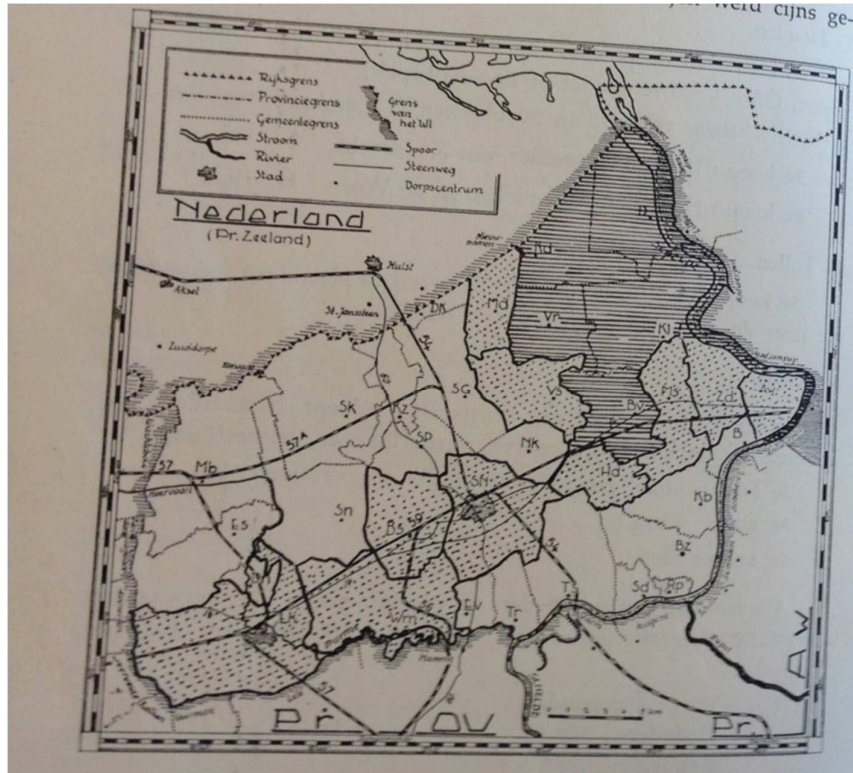
In wat volgt schetsen we de historische ontwikkelingen die geleid hebben tot de huidige ruimtelijke constellaties in Beveren. We beschrijven dit steeds vanuit het algemene politieke, economische klimaat in België en Europa, maar proberen dit evenwel zeer dicht op Beveren te betrekken. Het tableau dat we hier ophangen wordt onderverdeeld in vijf tijdperiodes. Een eerste periode (965-1730) schetst het ontstaan van de gemeente in de heerlijkheid van het Land van Beveren. We beschrijven de ontwikkeling van Beveren hier vanuit de tegenstelling stad/platteland en vanuit haar isolement tussen Antwerpen en Sint-Niklaas. Een tweede proto-industriële periode (1730-1846) wordt gekenmerkt door een vooruitgangsgeloof, een verbetering in de landbouwtechnieken en een geleidelijke overgang naar eerste industrialisatie. Deze overgang wordt gekenmerkt door een veranderende landbouweconomie, waarbij de boeren zich naast het verbouwen van hun akkers, ook beginnen toe te leggen op de huisnijverheid als aanvoer voor de textielindustrie. Een derde industriële periode (1846-1930) gaat in op het industrialiseringsproces en de consequenties ervan op zowel de steden als op het platteland. Vooral de politiek van de natiestaat en de infrastructurele investeringen die werden aangewend om België structureel te reorganiseren, worden hier met betrekking tot de ontwikkelingen in Beveren tegen het licht gehouden. Daarna volgt een periode van suburbanisatie (1930-1970). De wederopbouw na de tweede wereldoorlog luidt de definitieve doorbraak van de welvaartstaat en de massaconsumptie in. Moderne uitvindingen zoals de auto verscherpen de decentralisatie en onderhouden een suburbane manier van leven en een leven op het platteland. Het is vooral in deze periode dat Vlaanderen haar statuut als van nevelstad zal verwerven. Een laatste fase (1970-2000) beschrijft min of meer de huidige situatie waar we ons in bevinden. Globalisering, flexibiliteit en netwerkstedelijkheid vormen in dit laatste deel de kernthema's.

Pre-industrie (965-1730)

Geschiedenis van een heerlijkheid

“Beveren, heerlijkheid vroeger en nu”, dat is de slogan waarmee de gemeente zich naar de buitenwereld toe wil profileren. Ze wijst op het belang dat de gemeente hecht aan hun rijke geschiedenis en op een zekere trots in hun heerlijke traditie. Om Beveren te bergrijpen als de gemeente zoals ze vandaag bestaat, is het noodzakelijk terug te gaan naar oorsprong van haar bestaan. Die oorsprong vinden we in de heerlijkheid van het Land van Beveren. De ontwikkeling van het Land van Beveren loopt gelijk met het ontstaan van het Graafschap van Vlaanderen (862-1795). Een periode waarin het territorium werd bestuurd op basis van het domaniale stelsel, op basis van heerlijkheden, beheerst door feodale heren (hertogen, graven, bisschoppen) en hun vazallen. Tijdens de Noorse invallen, gaf Boudewijn I, de eerste Graaf van Vlaanderen, de opdracht aan zijn vazallen om de gebieden rond de Schelde te verdedigen. Uit deze vazallen zijn de zogenaamde “Heren van Beveren” voortgekomen. Er is voor het eerst sprake van het Land van Beveren in een document uit 965, waarin de heer van Beveren wordt vermeld.³ De Heren van Beveren resideerden in het zogenaamde Kasteel van Beveren, een machtig waterslot dat op zichzelf al een hele geschiedenis heeft. Het kasteel vormde het centrum van het

³ (Van Gerven, 1963, pp. 5-15)



Figuur 2: het land van Beveren op de huidige kaart met hedendaagse grenzen van de gemeenten. Het Centralen Blok: Beveren, Kallo, Doel, Kieldrecht, Verrebroek. Allen gearceerd. De gemeenten met enclaves, heerlijkheden en allerlei rechten. : Antwerpen-L.O., Zwijndrecht, Melsele, Haasdonk, Vrasene, Meerdonk, Sint-Niklaas, Belsele, Waasmunster, Lokeren. Allen gepunt.



Figuur 3: regio Waasland op de Fricx kaarten (1712). We bemerken de Schelde als sterke oostelijke grens.

Land van Beveren en was één van de vele sterktes in het poldergebied rond de Schelde. Ze omvatte in die tijd boomgaarden, moestuinen, opper- en neerhoven, wallen en singels en een lange dreef met vijf rijen bomen die het kasteel verbond met de Sint-Martinuskerk. Deze dreef, de Kasteeldreef, vormt vandaag de dag nog steeds de belangrijkste verbinding tussen het centrum en het noorden van de gemeente. Wat oorspronkelijk een gigantisch kasteel was, is momenteel niet meer of minder dan een met akkerland omgeven aarden heuvel.

Het Land van Beveren functioneerde als een min of meer onafhankelijke heerlijkheid, met onder andere een eigen rechtssysteem. De heer van Beveren droeg verantwoordelijkheid over een gebied dat heel wat ruimer is dan de huidige gemeente. Geografisch gezien bestond het Land van Beveren een blok van vier parochies, waarvan drie polderdorpen zijn en één in "t hoogland" ligt, uit vijf enclaves en vier heerlijkheden, verspreid en verbrokkeld over het hele grondgebied van het Waasland. De bezittingen buiten het centrale blok komen waarschijnlijk voort van allodiaal bezit, eens onder het gezag en de bescherming van de Heer van Beveren gesteld.

Tot in 1312 verzetten de opeenvolgende Heren van Beveren zich sterk tegen de eenmaking met het graafschap Vlaanderen. In dat jaar echter komt de zelfstandigheid van het Land van Beveren en de strijd tegen onafhankelijkheid abrupt tot een einde. Het heerlijkheid Beveren wordt door Jan van Beveren verkocht aan Lodewijk van Nevers, graaf van Vlaanderen.

Maar zelfs in de periode daarna behoudt Beveren nog een zekere zelfstandigheid ten opzichte van Vlaanderen en het Land van Waas. Zo behouden ze nog voor een geruime tijd hun eigen maten en gewichten. Deze zelfstandigheid is tot op de dag van vandaag nog steeds voelbaar. De inwoners van Beveren hebben hun eigen identiteit en de hele gemeente is bedekt onder een gezond laagje Bevers chauvinisme.

Na de Franse revolutie worden alle heerlijke rechten verbeurd verklaard. Alle vroegere parochies van het voormalige Land van Beveren worden dan zelfstandige gemeenten en de Heren van Beveren verliezen hun gezag over de enclaves en heerlijkheden buiten het grondgebied van het toenmalige Land van Beveren. Deze situatie blijft dezelfde tot de fusies van de gemeenten in 1977 ervoor zorgen dat een groot deel van het vroegere Land van Beveren herenigd wordt, in wat we nu kennen als de huidige gemeente Beveren.

Heel wat monumenten getuigen nog van dit rijke verleden. Ook spreekt men nog steeds van "een Beverse maat", wanneer het glas goed gevuld is.

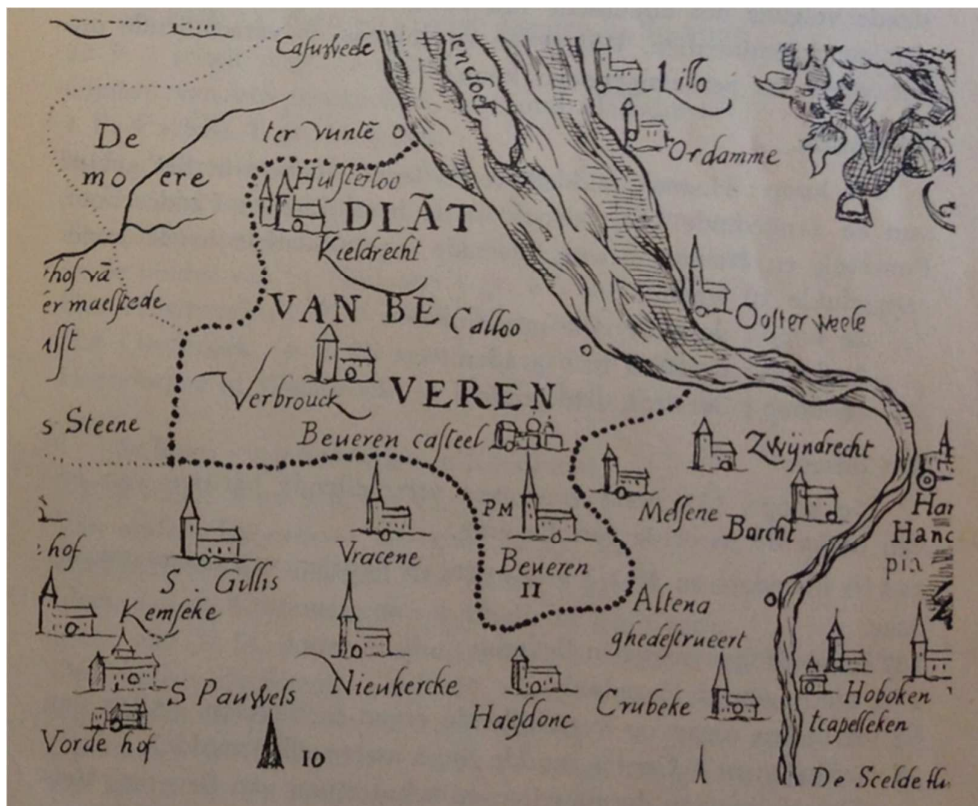
Grenzen en territorium

De Schelde als deel van het Land van Beveren, vormt een episode op zich, die aanleiding heeft gegeven tot jarenlange betwistingen wegens uitgebreidheid en aard van de rechten op de stroom of op zekere gedeelten van de stroom. Alleszins hebben de Heren van Beveren de Schelde als hun domein aanzien. Op te merken valt hierbij dat het recht op de Schelde niet alleen sloeg op het water, met al wat daar aan vastzat als veerechten, visrecht enzomeer, maar ook de grond, de bedding van de rivier.

*"Zo kwam het dat de vissers op de Schelde, die ankerden aan de grond van de Heren van Beveren, jaarlijks en dit bovenop hun pacht een witte roede, een paar handschoenen, een wit beurzeken met rode zoomkens en daarin twaalf oude vranckerixsche tournoiskens. Dat moest gebeuren telcken Syncxendaeghe."*⁴

Hieruit blijkt dat de Schelde van meet af aan een belangrijke rol heeft gespeeld in de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Beveren. Doorheen de geschiedenis zal ze haar rol van oostelijke grens van Beveren in grote mate blijven vervullen en de discussie rond het zeggenschap over haar

⁴(Van Gerven, 1963, p. 8)



Figuur 4: het Land van Beveren op de grote kaart van Mercator (1540)

territorium blijft tot op vandaag doorwerken. Op sommige oude kaarten wordt het Land van Beveren met zijn grenzen aangegeven. De grote kaart van Vlaanderen van Mercator (1540) schijnt deze grenzen het best aan te geven. Rudimentair lopen ze samen met deze van de gemeenten die het centrale blok vormen, namelijk Beveren, Verrebroek, Kieldrecht en Kallo.

Met de enorme fysieke en mentale mobiliteit van tegenwoordig heeft alles wat te maken heeft met grenzen, territorialiteit en grondbezit, in de directe zin van het woord veel minder betekenis dan vroeger. Toch blijven deze thema's doorwerken in de huidige samenleving. Zij het dan uiteraard niet in een feodaal systeem van heerlijkheden, maar wel in een stelsel waar economische en politieke beslissingen het grondgebied en het eigendom van personen of instanties kunnen bedreigen. Wanneer we deze discussie in het hedendaagse projecteren, denken we bijvoorbeeld aan de poldergebieden op grondgebied van Beveren die moeten wijken voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen. De notie van de bescherming die men geniet van de grootgrondbezitter, wanneer men tot zijn heerlijkheid behoort, kunnen we in die zin bijna letterlijk doortrekken. Bij de verdwijning van Doel en andere poldergehuchten, ten voordele van de uitbreiding van de Antwerpse haven, heeft de gemeente alles gedaan wat in haar mogelijkheden lag om haar inwoners tegen onteigeningen te beschermen. Jammer genoeg waren er hier hogere instanties in het spel, waardoor de teloorgang van Doel onafwendbaar zou blijken. De gemeente Beveren blijft overigens tot op vandaag vechten voor het behoud van de poldergehuchten "Ouden Doel" en "Rapenburg".

Die verantwoordelijkheid gaat tegenwoordig trouwens veel verder dan een beschermende functie. De overheid heeft ook een verantwoordelijkheid inzake de woonkwaliteit, het creëren van werkgelegenheid, een kwalitatief openbaar domein, voldoende voorzieningen enzovoort. Uiteraard wordt hier door de burger een prijs voor betaald, niet meer onder de vorm van een erfpacht maar wel onder de vorm van een door de staat georganiseerd stelsel van belastingen.

Kort en goed kunnen we stellen dat gemeentelijke, en bij uitbreiding provinciale, gewestelijke, federale, Europese overheden nog steeds een verantwoordelijkheid hebben t.o.v. de mensen die binnen hun grenzen wonen. De regie van een overheid slaat nog steeds op een territoriaal gezag binnen bepaalde grenzen en eens die grens overschreden, vervalt dus ook hun bevoegdheid en verantwoordelijkheid. Grenzen en territorium mogen dan niet meer zo'n één op één relatie hebben, toch mijmeren ze op een meer institutionele, bureaucratische manier door in de maatschappij van de 21^e eeuw.

Infrastructuur?

In tegenstelling tot wat we zouden verwachten is de woonkern van Beveren niet ontstaan langs de steenweg die Antwerpen met Gent verbindt. Op basis van de kaarten van Pieter Verbist uit 1632 kunnen we afleiden dat er toen meerdere verbindingswegen waren tussen Antwerpen en Gent, maar de belangrijkste verbindingsweg tussen de twee steden in die tijd was zeker de Schelde. De steenweg die Antwerpen en Gent verbond kwam er pas veel later in 1786.

De ontwikkeling van de toenmalige dorpskern van Beveren situeerde zich dus niet langs de as Antwerpen-Gent, maar wel langs een belangrijke middeleeuwse handelsweg die Brugge met Antwerpen verbond: de Antwerpse Heirweg, plaatselijk ook de Brugse heirweg genoemd. Die bevond zich grotendeels op de stuifzandrug tussen Maldegem en Stekene.

Als we de ferrariskaart uit 1771 bekijken valt eigenlijk het ontbreken van vroege steenwegen in het hele Waasland op. De verbinding tussen Antwerpen en Sint-Niklaas stelde nog niet veel voor en verliep langs kronkelende landbouwwegels. De sterke barrière, die de Schelde vormt tussen Antwerpen en haar linkeroever speelt hierin een grote rol. Het is bijvoorbeeld ook de reden waarom de arbeidspendel van en naar Antwerpen zo lang uit bleef. Het zal duren tot in 1933 met de aanleg van de Waaslandtunnel dat de Waaslanders, met name die van Beveren, Antwerpen ontdekken als plek



Figuur 5: Ferrariskaart regio Beveren (1771). Opvallend is vooral het verschil in perceelsgrootte tussen de kleiige poldergebieden in het noorden en de zandleemgronden in het zuiden.

voor werk, winkelen en vertier. Tot voor die tijd was Beveren vooral georiënteerd naar Sint-Niklaas toe, maar Beveren zal zich tot laat in de middeleeuwen vooral ontwikkelen in een soort van isolement tussen de steden Sint-Niklaas en Antwerpen. Dit is, uiteraard samen met de vruchtbare landbouwgronden, de belangrijkste reden waarom we in deze streek tot op vandaag nog zoveel landbouw vinden. Dit relatief isolement en de rendabele landbouwgronden zijn de reden waarom het grondgebied van groot-Beveren en bij uitbreiding het hele Waasland tot op vandaag relatief gespaard is geweest van de elders zo kenmerkende dichtslibbing en verneveling van het Vlaamse landschap.

Nederzettingsstructuur

De hoofdkern van Beveren kunnen we op de ferrariskaart waarnemen als een geheel van naast elkaar staande gebouwen rond een gemeenschappelijke dries. Wat nu de Grote Markt van Beveren is, deed oorspronkelijk dienst als gemeenschappelijke plaats voor het vee en als plaats waar men gewassen kon planten. Men mocht er dus niet bouwen en dit is altijd zo gebleven.

De polderdorpen Doel, Kieldrecht en Verrebroek vormen geïsoleerde gemeenschappen, gebouwd op de aanwezige dijkstructuur.

De kernen van Vrasene, Melsele en Haadonk daarentegen bestaan uit een lossere groepering van kleine gebouwen.

Verder spotten we naast de dorpskernen en ter hoogte van 'belangrijke' kruispunten van landwegen, de ontwikkeling van kleinere nederzettingsstructuren met bijhorende specifieke plaatsnaam. Bijvoorbeeld in Beveren: 'De Halfdreef', 'Tijskenshoek', 'Klappershoek', 'Klaveren Aas' enz. Dit zijn de plaatsen in Beveren die vandaag over het algemeen dan ook nog steeds het dichtst bevolkt zijn.

Landschap

Daarnaast kunnen we op de kaart van ferraris een duidelijk verschil opmerken in de perceelsgrootte tussen de kleiige poldergebieden in het noorden van Beveren en de zandleemgronden van de Wase questa in het zuiden van het Beverse grondgebied, respectievelijk het huidige gebied ten noorden en ten zuiden van de expresweg E34. Beveren ligt fysisch gezien namelijk net op de overgang tussen de kleipolders van het Scheldegebied en de zandleemgronden van de Wase questa.

De Scheldepolders in het noordelijk grondgebied bestonden (en bestaan voor een groot deel nog steeds) uit grote percelen landbouwgebied, waarvan de meeste percelen eenzelfde richting volgden. Een grofmazig raster verdeelde de polders. De wegen liepen loodrecht op de bestaande dijken en een orthogonaal systeem van beken en grachten zorgde voor de afwatering van het gebied. De ontpoldering van het gebied was echter een dure zaak en de boeren uit de streek konden deze kosten niet dragen. De inpoldering werd dan vaak gefinancierd door middeleeuwse 'projectontwikkelaars', kloosters of rijke koopmannen uit Antwerpen, Gent of Brugge, die de gronden opkochten en dan in pacht gaven aan de lokale boeren.

Het zuidelijk gebied manifesteert zich als kleine percelen op zanderige gronden. Zanderige gronden zijn doorgaans vrij vruchtbaar en bovendien makkelijk te bewerken. Met weinig grond kan dan ook een rendabel bedrijf gerealiseerd worden, vandaar dus de kleinere perceelsgrootte. Doordat de hoeveelheid landbouwgrond per boerderij lager ligt, zien we hier ook betreffend meer bebouwing dan in Kieldrecht of Kallo. We zien hier al in heel vroege fase een typerend patroon ontstaan van maasvormige landwegels met aanpalende boerderijen, die grote delen met de typisch bolle akkers omsluiten. Het gaat hier vaak om individuele akkers omzoomd met haagkanten of bomen. Dit landschappelijk raster van landbouwgronden vormde de basis voor het huidige verlintings en verkavelingspatroon. Landbouwgronden werden door wettelijke bepalingen bouwgrond en werden door de boeren zelf of, na opkopen door de overheid of particulieren, versneden tot kleinere individuele woonkavels, waarvan de grenzen grotendeels nog steeds overeenkomen met landbouwakkers uit de 18^e eeuw.



Figuur 7: de Grote Markt omstreeks 1900. Qua omvang en bebouwing kunnen we zelfs in die periode al spreken van een markt met "stedelijke allures".



Figuur 6: kasteel Hof ter Saksen. Eén van de drie overgebleven kastelen (naast kasteel Cortewalle en Hof ter Saksen) die getuigen van het rijke verleden van het Land en de Heren van Beveren.

“Wanneer men zich op de groote markt van Beveren bevindt, zou men wanen in eene stad te zijn; ook verder heeft de gemeente geheel het uitzicht eener stad, daar verscheidene nette en welbebouwde straten op de markt uitloopen, zoals de Zandstraat, de Klooster-, Vrasene-, Doel-, Peper- en Boschstraat. Het fraai uitzicht wordt nog verhoogd door een aantal merkwaardige luthoven en kasteelen, in 't ronde verspreid, waar men naartoe langs breede dreven, beplant met boomen, welker dikte en schoonheid elders weinig te vinden zijn.”⁵

Rond 1800 was Beveren zeer rijk aan parken en kastelen. Kasteel Cortewalle, Hof ter Saksen, Hof ter Welle, kasteel Cretenbosch en Huis Piers zijn de belangrijkste. Daarnaast waren er nog een aantal kleinere kastelen, zoals kasteel Ter Gaver en kasteel Ter Vesten. Deze zijn beiden verdwenen. Maar de kastelen en hoven met bijhorende parkruimte die er nog staan zijn nog steeds van grote waarde voor Beveren en haar ruimtelijke beleving. Vooral Hof ter Welle en Kasteel Cortewalle vervullen een belangrijke functie als publieke ruimte en vormen een oase van rust binnen het kleinstedelijk gebied.

Handel

In 1614 kreeg Beveren een octrooi tot het houden van een wekelijkse markt op dinsdag. Deze weekmarkten, maar ook de jaarmarkten, hebben sterk bijgedragen tot de voorspoed en de bloei van de gemeente. (bron boek Beveren p13, andere) Tot op de dag van vandaag komen elke dinsdagvoormiddag markt-kramers van over heel Vlaanderen richting Beveren om ambulante handel te drijven. De handel op deze marktdagen zal ongetwijfeld bevorderlijk geweest zijn voor de nijverheid in vooral de hoofdgemeente. (Rond 1850 waren er in Beveren niet minder dan 33 lijnwaadwevers, 26 klompenmakers, 24 kleermakers, 5 slachters, 11 bakkers, 14 timmerleden enzovoorts.)

Identiteit en chauvinisme

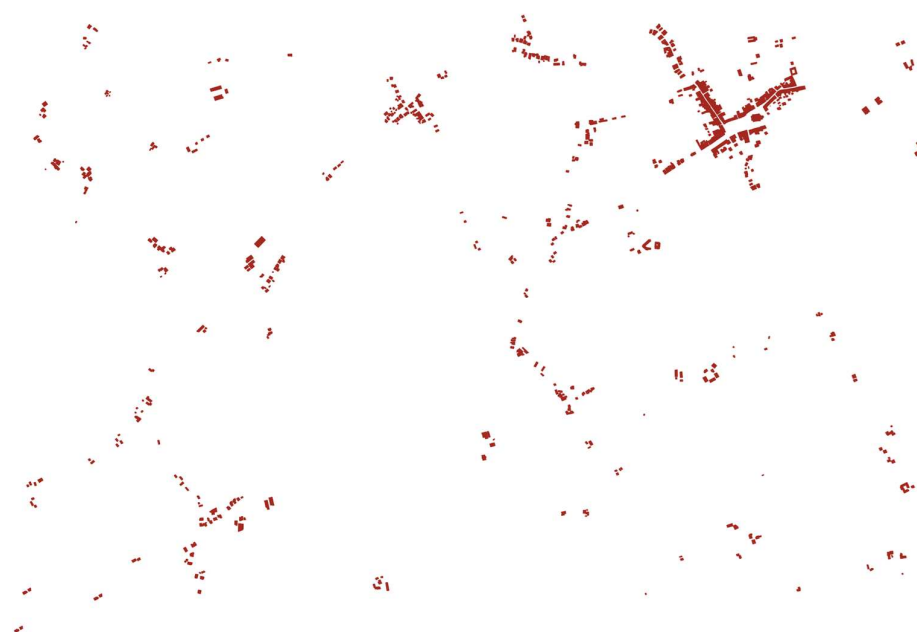
Het relatieve isolement tussen Sint-Niklaas en Antwerpen, waarin Beveren zich gedurende de eeuwen heen heeft ontwikkeld, vormt de belangrijkste aanleiding tot de doordrongen dorpsmentaliteit en het chauvinisme dat de modale Beverenaar zo kenmerkt.

“...Men heeft voor Beveren de hoop uitgedrukt, dat het uit zijn doodslaapn ontwaken en mee stappen zou in de vooruitgangsbahn dezer eeuw. Het verdient zekerlijk opmerking, dat, niettegenstaande den aanleg eens ijzeren wegs over haar grondgebied sedert meer dan dertig jaren, de gemeente zoo onverschillig is gebleven aan de nieuwigheden van allen aard, aan de stoute ondernemingen in zake nijverheid, landbouw en andere; in 't kort, dat alles, wat buiten de wegen loopt, door de voorouders ingeslagen, de bevolking van Beveren niet bewegen kan. ...Een trek van de geaardheid de Beversche bevolking verdient hier nog een loffelijke vermelding. Wij willen spreken van hare gehechtheid aan den Vlaamschen geest, over 't algemeen eigen aan gansch het land van Waas. In tegenstrijdigheid met zoo vele andere gemeenten in 't hart van het Vlaamsche land, en die meenen achteruit te blijven als er niet ruimschoots geofferd wordt aan het fransquillonisme, is hier de taal dezelfde gebleven als van de voorouders, en het is recht genoeglijk, bij eene wandeling in het nette vlek, schier al de opschriften in de moedertaal aan te treffen.”⁶

Uit deze citaten blijkt de conservatieve identiteit van de Beverse bevolking. Christelijke waarden en normen spelen nog steeds een belangrijke rol in het leven van de Beverenaars. Dit blijkt uit het politieke bestuur van de gemeente, waar de christendemocraten sinds jaar en dag de plak zwaaien. De liberale bourgeoisie heeft in het Waasland en meer bepaald in Beveren nooit echt voeten in de

⁵ (de Potter & Broeckart, 1877, p. 19)

⁶ (de Potter & Broeckart, 1877, p. 20)



Figuur 8: ontwikkelingskaart 1771: op bovenstaande kaart zien we dat Beveren zich in de eerste plaats heeft ontwikkeld vanuit haar kern rond de kerk en de Grote Markt. Verder zien we vooral gebouwontwikkelingen t.h.v. 'belangrijke' kruispunten van landwegen. Dit zijn de plaatsen in Beveren vandaag over het algemeen ook nog steeds het dichtst bevolkt zijn. De verspreide bebouwing buiten de woonkernen bestaat voornamelijk uit kleine landbouwbedrijven.

aarde gehad. Het mag dus niet verwonderen dat het franskiljonisme, zoals we die in Antwerpen en andere steden, gezien hebben in de 19^e eeuw, zich in Beveren nooit heeft kunnen doordrukken.

Voor de Antwerpenaar waren en blijven de mensen van Beveren de boeren van over het water en de spottende uitdrukking: "Haal het patatje eens efkes uit de mond" is dan ook een niet zeldzaam gedane uitspraak wanneer iemand uit Antwerpen het Bevers dialect niet helemaal goed begrijpt.

Dat de mensen van Beveren een haat-liefde relatie ontwikkelen met de Scheldestad mag al blijken uit het feit dat het tumult rond Antwerpen in de tachtigjarige oorlog (1568-1648) tussen het Spaanse rijk en de Nederlandse opstandelingen in Beveren werd beslecht. Spaanse troepen richtten verwoestingen aan in onder meer Beveren, Haasdonk en Burcht en bijna alle huizen in Beveren werden vernield door een brand in oktober 1576. Tot toemaat van ramp liet de toenmalige burgemeester in 1583 ter verdediging van zijn stad, de Wase polders van Melsele en Kallo blank zetten door het doorsteken van de dijken in de respectievelijke gemeentes. Het titanenwerk en de strijd op het water, dat met de indijking van de Wase polders enkele jaren hiervoor voltooid leek, werd hiermee grotendeels teniet gedaan. Neem dan het jaar 1964: op 9 maart liet de bank van Antwerpen haar plannen m.b.t. de linkeroever publiceren en kwam men aan de weet dat 10 000 ha poldergrond op grondgebied van Groot-Beveren voor industriële doeleinden, lees de ontwikkeling van de Waaslandhaven, zou worden aangewend. In het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren (1978) werd dit gereduceerd tot 6000 ha. Ook het decennialang durende gepalaver, dat overigens nog steeds brandend actueel is, over de wijze waarop men beide oevers het best met elkaar verbinden kon, duidt op de moeilijke relatie tussen beide kanten. Zo werd bijvoorbeeld reeds in 1874 een wet gestemd met het oog op de aanleg van een brug over de Schelde, maar die is er uiteindelijk nooit gekomen. Ook het tolgeld dat aan privé-exploitanten moet betaald worden voor Liefkenshoektunnel, die voor een betere ontsluiting van de Waaslandhaven moest zorgen, blijft de Beverenaar een doorn in het oog.

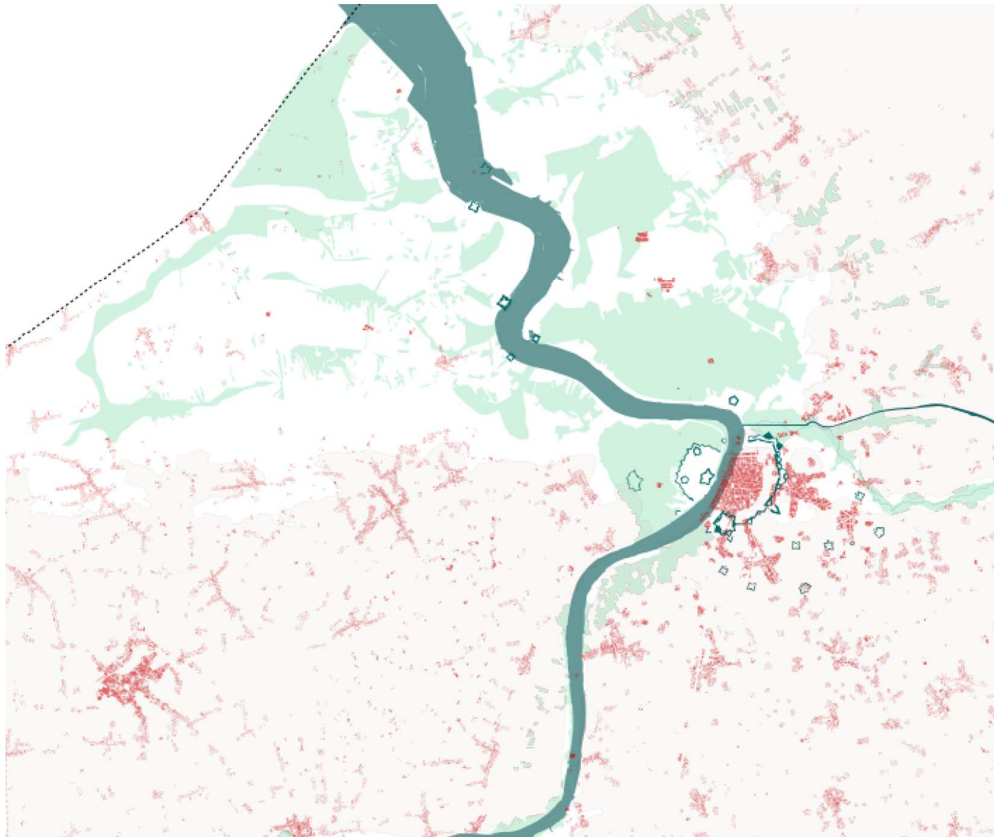
Het onderscheid beperkt zich overigens niet tot wat zich wel al dan niet over het water bevindt. Binnen het Waasland was het verschil in mentaliteit tussen de polders en het Hoogland (centraal Waasland) de Lokerse kroniekschrijver Prosper Thuysbaert al in 1903 opgevallen:

'op den Hoogen ontvangt men u neergezeten op een stoel; niet zelden wordt men in den Polder ontvangen door den boer, majestueus in een zetel rustend'.⁷

Zelfs binnen het grondgebied van Groot-Beveren merken we nog sterke verschillen op. In een sociaal-cultureel onderzoek naar de leefgewoonten van de Beverse bevolking (1981), uitgevoerd in opdracht van de gemeentelijke culturele raad en het gemeentebestuur, werd de gebondenheid van de inwoners aan hun eigen deelgemeente onderzocht. Dit onderzoek vond plaats in de naloop van de fusie van der gemeenten in 1977 en trachtte de invloed van schaalvergrotingsprocessen, zoals de industrialisatie en de fusie der gemeenten, op de verhouding dorp-inwoner vast te leggen. Een opvallende vaststelling uit dit onderzoek is dat deze processen van structurele schaalvergroting de emotionele band, die leeft tussen de inwoners en hun dorp, niet hebben aangetast. Men kan objectief vaststellen dat in alle deelgemeenten bij de meeste inwoners een vrij sterke emotionele verbondenheid aanwezig is met het eigen dorp. Abstracter uitgedrukt betekent dit dat de structurele schaalvergrotingsprocessen niet in evenredigheid zijn gevolgd geworden door een mentale schaalvergroting bij de bevolking zelf. Dit verklaart trouwens de zekere aversie die toen bij bepaalde bevolkingsgroepen leefde t.a.v. de fusieoperatie.

Deze dorpsgebondenheid uit zich bijvoorbeeld in de subtiele verschillen in dialect tussen de verschillen dorpen. De woordenschat van een Melsenaar is toch net iets anders dan die van een Vrasenaar. Ook de rivaliteit tussen de verschillende supporters -en voetbalclubs getuigt nog steeds van dit sterke dorpsgevoel.

⁷ (de Potter & Broeckart, 1877, p. 16)



Figuur 9: LaboXX: ontwikkelingskaart bebouwd weefsel, sequens 1 (1850). Beveren manifesteert zich als ruraal dorp tussen Sint-Niklaas en Antwerpen. Voorlopig houdt Sint-Niklaas relatief gelijke tred met Antwerpen. Dit heeft ze in de eerste plaats te danken aan haar sterke positie in de textielnijverheid. Tot op dat moment blijft Beveren dus sterk afhankelijk van Sint-Niklaas, mede doordat de Schelde nog steeds een sterke barrière vormt tussen Beveren en Antwerpen. De gebouwontwikkeling in Antwerpen overschrijdt op dat moment reeds de Spaanse omwalling en begint de vorm van de 19^e eeuwse stadsgordel aan te nemen.

Proto-industrie (1730-1846)

Vooruitgangsgeloof

Het is belangrijk deze periode te schetsen in de context van wat er in de loop van de 18^e en de 19^e eeuw in Europa aan het gebeuren is. De 18^e eeuw wordt in Europa gekenmerkt door optimisme en een absoluut vooruitgangsgeloof. Het is de periode van de verlichte mens, de mens met zelfvertrouwen en een geloof in rede en wetenschap. Dit vooruitgangsgeloof leidde al gauw tot allerlei nieuwe inzichten en uitvindingen. De toepassing van wetenschappelijke kennis zou enorme gevolgen hebben voor onder andere de landbouw. Nieuwe technieken als het vruchtwisselingstelsel, de keerploeg, betere bemesting enz. werden toegepast. Daarnaast deden ook nieuwe gewassen als aardappelen en maïs hun intrede. De innovaties in de landbouw maakten door de hogere opbrengsten van voedingsgewassen uiteindelijk een spectaculaire groei van de bevolking mogelijk. De wederzijdse beïnvloeding van de agrarische en de demografische revolutie mag dan ook niet uit het oog verloren worden.⁸

Vanaf omstreeks 1720 kunnen we ook voor het Land van Beveren opnieuw van groei spreken, onder andere onder de vorm van een snellere bevolkingstoename. Het Land van Beveren en bij uitbreiding heel Vlaanderen bleef na eeuwen van onrust eindelijk enkele decennia gespaard van militaire bezetting, waardoor in de loop van de 18^e eeuw zich een eerste ommekeer manifesteert, die de leefbaarheid op het platteland sterkt opdrijft. De jaren 1720/1730 kondigen een periode aan van economische stabiliteit en de graanprijzen die sinds het midden van de 17^e eeuw een dalende trend volgden, stabiliseerden zich op een vrij laag niveau. Voor de boeren werden deze lage graanprijzen ruimschoots goedgemaakt door een hogere en vooral stabielere productie als gevolg van de steeds beter wordende landbouwtechnieken.

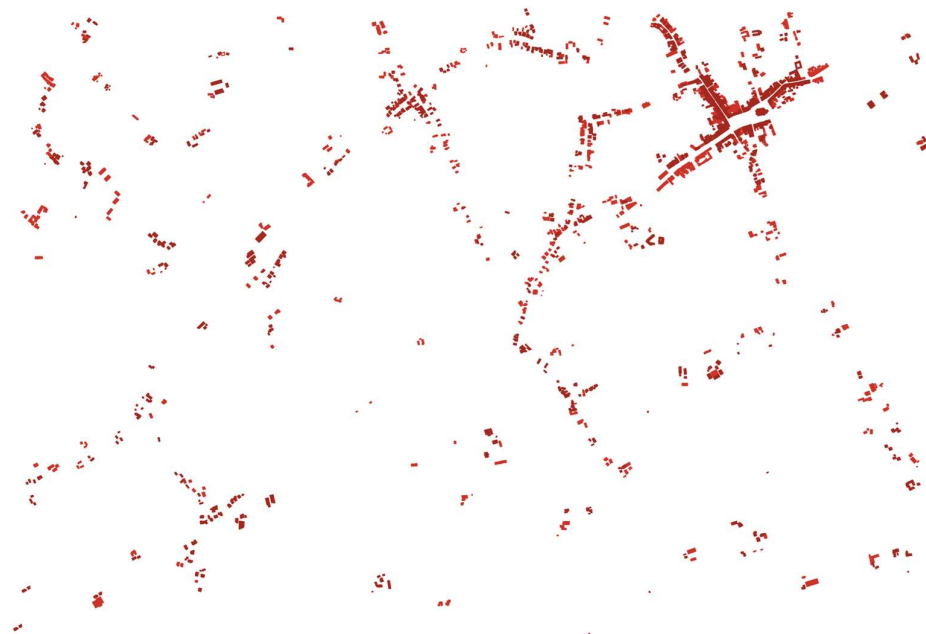
De bevolkingsstijging en de grondversnippering deden de grond- en pachtprijzen echter fors stijgen. Dit maakt dat tal van boeren vanaf de tweede helft van de 18^e eeuw in de problemen komen. Om rond te komen schakelen veel van hen dan ook deels over op de huisnijverheid, of de proto-industrie waarvan sprake. Wanneer de schuldenberg evenwel toch onhoudbaar werd, werd niet zelden huis en inboedel verkocht en trokken de landbouwers richting stad, waar vaak een niet minder armoedig leven op hen wachtte. De problemen in de landbouw maken overigens dat het alsmaar moeilijker wordt te voorzien in de behoeften van de snel groeiende bevolking. Bijna onvermijdelijk breekt in 1845 een voedselcrisis uit, de laatste echte hongersnood in België. Als vanaf omstreeks 1870-1880 het West-Europese vasteland wordt overspoeld door goedkoop buitenlands broodgraan en andere landbouwproducten, is het einde van de landbouw zoals die eeuwenlang heeft bestaan in zicht.

Het geloof in een nieuwe tijd gaat in Europa tevens gepaard met politieke aardverschuivingen. In de loop van de 18^e eeuw wint het vorstelijk absolutisme overal terrein. Niet langer de adellijke afkomst, maar talent en opleiding werden doorslaggevend voor de bekleding van machtsposities. De adel verliest haar regionale machtspositie en de feodale verhoudingen krijgen een slag waarvan ze niet meer zullen herstellen. Loyaliteit werd nu in de eerste plaats verschuldigd aan het centrale gezag in plaats van aan de lokale machtshebber. Dit maakte de weg vrij voor het nationalisme en de daaruit voortkomende natiestaat.

Vooraf de invloed van de Franse Revolutie en de daaropvolgende verworvenheden door Napoleon waren op de cultuur en het bestuur van Europa van groot en blijvend belang. Veel versnipperde kleine staatjes, vorstendommen en heerlijkheden werden toen immers samengevoegd tot grotere overzichtelijke eenheden.⁹ Met deze nieuwe grenzen werden de contouren van de huidige Europese landen in grote mate vastgelegd. De representatieve democratie, de sociale regulering van de markteconomie, de uitbouw van een culturele (volks)identiteit,... zullen vanaf nu gedacht worden

⁸ (Segers & Woestenborghs)

⁹ ("Napoleon Bonaparte," 2015)



Figuur 10: gebouwontwikkeling 1841: we zien vooral een verdichting ter hoogte van de bestaande woonkernen en zien nu zelfs reeds de eerste tekenen van het verlintingsfenomeen. Boerderijen en landerijen langs de wegen ontsloten de achterliggende akkers.

binnen de grenzen van de natiestaat.¹⁰ Nationale symbolen, zoals een eigen volkslied, een eigen standaardtaal, cultivering van het eigen verleden, nationale feestdagen, moesten bijdragen tot nationale integratie en de culturele homogenisering binnen de natie. Deze ontwikkeling brachten met zich mee dat vele mensen hun gemeenschaps –en identiteitsbesef moesten verruimen. Tot op dat moment identificeerde men zich hoogstens met een bepaalde streek. Na het opduiken van het staatsnationalisme werd de leefwereld breder : men behoorde nu tot een grote natie.¹¹ Ook voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad en het platteland zal de intrede van de natiestaat verstrekende gevolgen hebben. Het wegvallen van de lokale machtshebber resulteerde in Vlaanderen immers in een grote grondversnippering. Het heerlijke territorium werd opgebroken en verdeeld onder een oneindig aantal kleine landbouwbedrijfjes. Het gebrek aan regie over dit landbouwareaal zorgde ervoor dat langs nagenoeg alle wegen woonlinten werden gebouwd. Op de atlas der buurtwegen (1841) en de kaarten van Vandermaelen (1846-1854) zijn hiervan al duidelijke aanleidingen te zien. Verlinting lijkt, niet alleen in Beveren, maar bij uitbreiding in heel Vlaanderen een inherent fenomeen in de oude landbouwlandschappen. Het voorlopig ongerepte polderlandschap werd ontsloten door “dijkwegen” die het landschap in opvallend rechtlijnige rasterstructuren compartimenteerden.¹² We gaan hier verder op in het volgende hoofdstuk betreffende de evolutie naar een industriële maatschappij, omdat pas met deze overgang naar een industriële samenleving de natiestaat een werkelijke ruimtelijke weerslag krijgt op het Vlaamse landschap.

Huisnijverheid

Wilde men op het platteland een leefbaar bestaan leiden, was men, ondanks de stijgende productiviteit, genoodzaakt een bijkomende beroepsactiviteit uit te oefenen. Zo gingen de boeren bijvoorbeeld, naast het bewerken van hun eigen stukje land, in dagloonverband werken voor de grotere marktgerichte landbouwbedrijven. Toch was het vooral de huisnijverheid die in dat opzicht een oplossing bood, omdat het benodigde arbeidsbestand in de landbouw begrensd was en bovendien het werk in de landbouw sterk seizoensgebonden was. Hiermee werd een nieuwe beroepscategorie het toonbeeld van een proto-industrieel tijdperk: de keuterboer. Het is met name door het uitoefenen van een nevenberoep en de aardappelteelt dat deze keuterboeren het hoofd boven water konden houden.

‘Tegenwoordig heeft men in Beveren zeven brouwerijen, veertien werkhuizen waar kant vervaardigd wordt (eene nijverheid die ‘t verval der spinnerij en weverij van vlassen garen gelukkig heeft vervangen); twee fabrieken van katoenet en siamstoffen en twee tabakfabrieken. De molens belopen tot zeven, de klompenmakerijen tot acht en twintig, en er is éene huidevetterij – te zamen een en zestig nijverheidgestichten, waar ongeveer 2000 werklieden bezigheid vinden, waarbij begrepen degenen, die zich onledig houden met het naaien van gelaceerde hanschoenen. De mindere nijverheidstakken, zooals der kleer –en schoenmakers enz., zijn in bovenstaande getal niet begrepen. Voor ‘t kantwerk telt men te Beveren niet min dan 1700 tot 1800 arbeidsters, ongeveer een zesde van de bevolking. De uitvoer der kantwerken geeft jaarlijks een belangrijk inkomen, dat door SIRET geschat wordt op omtrent 500,000 fr. De handel bepaalt zich hier gemeenlijk tot den verkoop der voortbrengselen voor het plaatselijk gebruik, en de nabij gelegene polderdorpen. Voorts mogen wij niet vergeten te spreken van den vee –en vlashandel, die te Beveren gedreven wordt op groote schaal’¹³

¹¹ (Jonasd, 2008)

¹² (Team ontwerpand onderzoek, Stadsontwikkeling, & Stad Antwerpen, 2013, p. 85)

¹³ (de Potter & Broeckaert, 1877, p. 15)



Figuur 11: kantwerkster te Beveren omstreeks 1908.



Figuur 12: blokmakers te Beveren omstreeks 1909.

In het Land van Beveren moet wat deze proto-industrie betreft, een onderscheid gemaakt worden tussen de poldergemeenten (Doel, Kallo, Kieldrecht, Verrebroek) en de gemeenten op het hoogland (Beveren, Haasdonk, Vrasene, Melsele). Het is vooral in de centrumgemeenten op het hoogland dat de bevolkingstoename het sterkst voelbaar was en gepaard ging met een versnippering van de bedrijfsstructuur. Een sterke bevolkingsdruk is tevens een essentiële voorwaarde voor het doordrukken van allerlei innovaties en het tot stand komen van een minimale graad van arbeidsverdeling en specialisatie. De grootste vertegenwoordiging van de ambachtelijke en secundaire sector vinden we dan ook in de gemeentes met de grootste bevolkingsdichtheid. (Beveren, Haasdonk, Melsele, Vrasene) In de polderdorpen bleef de bevolkingsdichtheid nog relatief gezien laag ten opzichte van de centrumgemeenten en we mogen er van uitgaan dat de sowieso al grotere polderakkers, via verdere grondversnippering, in staat waren de bevolkingstoename in de polderdorpen op te vangen. In de polderdorpen bleef de tewerkstelling dus in de eerste plaats gericht op de landbouw. De huisnijverheid zou er om diverse redenen nooit hoofd- of nevenactiviteit worden. Zo was het brakke polderwater niet geschikt voor het roten (losweken van de vlasvezels) van de vlasplanten. Een arbeidsintensieve activiteit, die op het hoogland mee aan de basis lag van het succes van de huisnijverheid, was bij voorbaat al uitgesloten. Daarnaast vormden de geïsoleerde ligging en de slechte wegen, die in die tijd te paard en kar bereisd werden, onoverkomelijke obstakels. Een Beverse kantwerkster kon haar producten veel gemakkelijker aan de man brengen dan een collega uit Doel.

De slechte en onvoldoende infrastructuur betekende trouwens voor heel Beveren een belemmering voor de plaatselijke nijverheid tot het vergroten van hun afzetgebied buiten eigen dorp.

Het is pas in de loop van de tweede helft van de 19^e eeuw dat men begint met de verbetering van het bestaand en de aanleg van een nieuw wegennet.

De volgende passage uit de gemeenteraadszitting van Vrasene in 1834, spreekt in dit opzicht voor zich:

“De molenaar kan niet dan ter plaetse zijne goederen uytleveren. Daar de slegte wegen hem beletten communicatie te hebben met de omliggende plaatsen en dat de slete in paarden groot is. Dat het punt van raliement (St Nicolaes) waar de molenaar zijne graenen moet kopen, van de kom des gemeentes is afgelegen omtrent twee uren onbekwames wegen zijn, en wat de molenaers betreft van Meerdonck, St.-Nicolaes 3 uren zijn afgelegen, hetwelke hun in de onmogelijkheid stelle van in het winterseizoen de markt van St.-Nicolaes bij te wonen, zelfs moeten zij grote kosten doen voor aankoop en onderhoud van paarden en rijtuigen om hunnen goederen op hun eigen plaats uit te leveren. “

Ook op de landbouw had de slechte infrastructuur een nefaste invloed. Vaak waren de boeren niet in staat hun graan naar de markt te vervoeren en zagen ze zichzelf genoodzaakt hun graan onder de prijs verkopen aan kooplui die huis aan huis het graan kwamen opkopen om het daarna via de Schelde naar binnenlandse markten te verschepen.¹⁴De belangrijkste nijverheden voor Beveren en zijn deelgemeenten waren de klompenmakerijen, de brouwerijen, kleermakers, maar vooral de textielnijverheden (vlas, linnen, kant).

Om hun pacht en hun schulden te kunnen afbetalen gingen de keuterboeren op hun klein stuk akkerland nu vlas zaaien in plaats van graan, wat veel meer opbracht. Na het oogsten en drogen werd dit tot linnen gesponnen. De boeren, die zich een weefgetouw konden veroorloven verwerkten dit linnen eigenhandig tot lakens of tapijten en verkochten deze dan op de wekelijkse markt in Beveren. Een andere mogelijkheid bestond erin het gesponnen linnen rechtstreeks te verkopen aan fabrikant-ondernemers, de zogenaamde fabricateurs, die het linnen op grotere schalen konden verwerken. Deze fabrikanten concentreerden zich op kleine schaal vooral in Beveren en Haasdonk en op grotere schaal vooral in Sint-Niklaas en Antwerpen.

In Vrasene, Melsele, Kallo en Kieldrecht blijft de textielsector echter minimaal uitgebouwd. De huisnijverheid die hier wordt uitgebouwd richt zich in hoofdzaak op zelfvoorziening en op de lokale markt, dit mede als gevolg van de eerder geschetste slechte staat van de wegen, waardoor het gewoon ook zeer moeilijk werd een ruimer gebied aan te wenden.

¹⁴ (Smessaert, 1986, p. 102)

Hoewel de textielnijverheid zeker in Beveren en Haasdonk tot een hogere tewerkstellingsgraad heeft geleid, moet de invloed ervan op de sociaal-economische ontwikkeling toch licht genuanceerd worden. In vergelijking met andere streken in Vlaanderen, zoals Kortrijk, Oudenaarde, Aalst en Dendermode, liggen de tewerkstellingscijfers in de Beverse nijverheid laag en zullen de aanwezige textielfabrikanten vanaf 1825 langzaam ten onder gaan aan de sterke concurrentie van de grotere producenten in Lokeren en Sint-Niklaas. We kunnen en moeten hieruit concluderen dat de huisnijverheid in tegenstelling tot vele andere streken in Vlaanderen, een eerder geringe invloed heeft gehad op de sociale en economische ontwikkeling. Daarentegen kunnen we weliswaar voorzichtig concluderen dat de landbouwsector in Beveren, dit in tegenstelling tot in andere streken in Vlaanderen, wel nog voldoende werk kon verschaffen in tijden waarin de bevolkingsgroei en stijgende prijzen het de landbouwsector zeker niet makkelijk maakten.

“Achter deze schijnbaar ongeremde bevolkingsgroei schuilden echter de symptomen van het naderend failliet van de Vlaamse plattelandseconomie. Sinds het einde van de 18^e eeuw zetten stijgende grond-, pacht, -en voedselprijzen de in de vorige decennia opgebouwde levensstandaard zwaar onder druk, terwijl door een stilaan verzadigde arbeidsmarkt de lonen van de arbeiders daalden. Met de teloorgang van de linnennijverheid rond 1840 werd het tijdperk van een welvarend proto-industrieel Vlaanderen voorgoed begraven. De sterftecrises in 1847 en 1855 tonen hoe diep Vlaanderen wel weggezonden was.”¹⁵

¹⁵ (Meire, 1985, pp. 201-202)

Industrie (1846-1930)

Landbouwcrisis

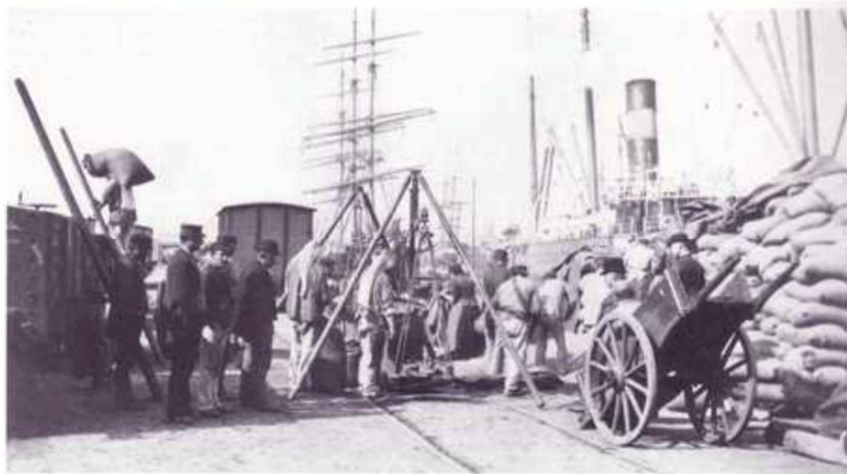
De sociaal-ruimtelijke evoluties in deze periode werden bepaald door de overgang van de landbouweconomie naar het industriële tijdperk. Het jaartal 1846 is uiteraard niet bij toeval gekozen. Van 1846 tot 1855 hadden heel West en Noord-Europa te maken met een ware hongersnood. Dit was het gevolg van de opeenvolgende mislukkingen van de tarweoogst door de strenge winters, maar vooral door de aardappelziekte, een parasiet waar men op dat moment nog geen remedie tegen kon vinden.¹⁶ De aardappel was sinds de 18^e in grote delen van Europa de belangrijkste voedselbron geworden en door het wegvallen ervan, stierven heel wat mensen de hongerdood. Nergens was de aardappelziekte zo sterk voelbaar als in Ierland, waar naar verluidt één miljoen mensen de voedselcrisis niet overleefden. Ook in Vlaanderen stierven naar schatting een 50 000 mensen van de honger of aan de ziektes die het gevolg waren ervan. In Wallonië was de situatie overigens veel minder erg. De armoede in Vlaanderen stak af tegenover de rijkdom in Wallonië. De rijkdom aan kolen in de Waalse grond, hadden er immers voor gezorgd dat de industrialisatie daar veel eerder op gang kwam. “Le mal Flamand” was toen de uitdrukking. Het betekende: sterven aan ondervoeding en uitputting.¹⁷

Deze periode liet in een landbouwstreek als Beveren extra diepe sporen na, maar hoewel de bevolkingscrisis van de jaren 40 en 50 op schrijnende wijze getoond had dat de landbouw en huisnijverheid geen garantie meer boden op een menswaardig bestaan, ging dit niet meteen gepaard met de plattelandsvlucht die we zouden verwachten. De Beverse bevolking, boeren in hart en nieren, klampten zich vast aan hun lapje grond en hun verdiensten als landarbeider, kantwerkster, klompenmaker enz. Ze geloofden immers dat deze crisis slechts van tijdelijke duur was en dat de landbouweconomie wel terug zou aanzwengelen. Dit beeld zou zich grondig wijzigen naar het einde van de 19^e eeuw toe. Vanaf 1880 zou de landbouw definitief achteruitgeschoven worden ten voordele van de opkomende industrie. Deze overgang werd daarbij nog eens versterkt door de invoer van graan uit Noord-Amerika, waardoor de graanprijzen nog dieper kelderden. De landbouwers in de polders zagen zich als gevolg hiervan genoodzaakt te besparen en deden dit in de eerste plaats op de arbeidskrachten. Ze trachtten de loonlasten te verlagen door meer gebruik te maken van landbouwmachines. Dit kwam de tewerkstelling op het platteland uiteraard niet ten goede. Ontoereikende transportmiddelen en verbindingswegen maakten het daarenboven onmogelijk om naar de grotere industriecentra te pendelen. Om te overleven konden vele plattelandsbewoners uiteindelijk niet anders dan de polders te verlaten en te verhuizen naar de grotere nabije steden of op zijn minst naar plaatsen van waaruit het gemakkelijk was de industrie in de stad te bereiken. Voortaan zouden de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen op het platteland niet meer bepaald worden door de natuurlijke rijkdom of de plaatselijke nijverheden, maar wel door de mate waarop infrastructuur de nabijgelegen industriecentra bereikbaar zou maken.¹⁸

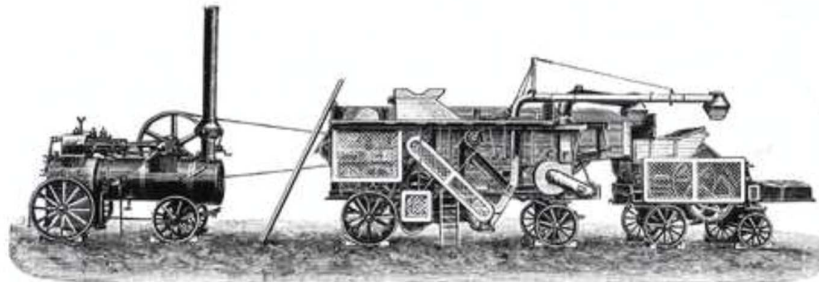
¹⁶(“De aardappelcrisis (1845-1849),”)

¹⁷ (Daenen, 2011)

¹⁸ (Meire, 1985, pp. 201-202)



Figuur 14: Wegen van granen in de haven van Antwerpen. Vanaf 1880 werd West-Europa overspoeld door buitenlandse landbouwproducten. Deze deden de landbouwprijzen in elkaar storten.



Figuur 13: Dorsmachine aangedreven door een stoommachine

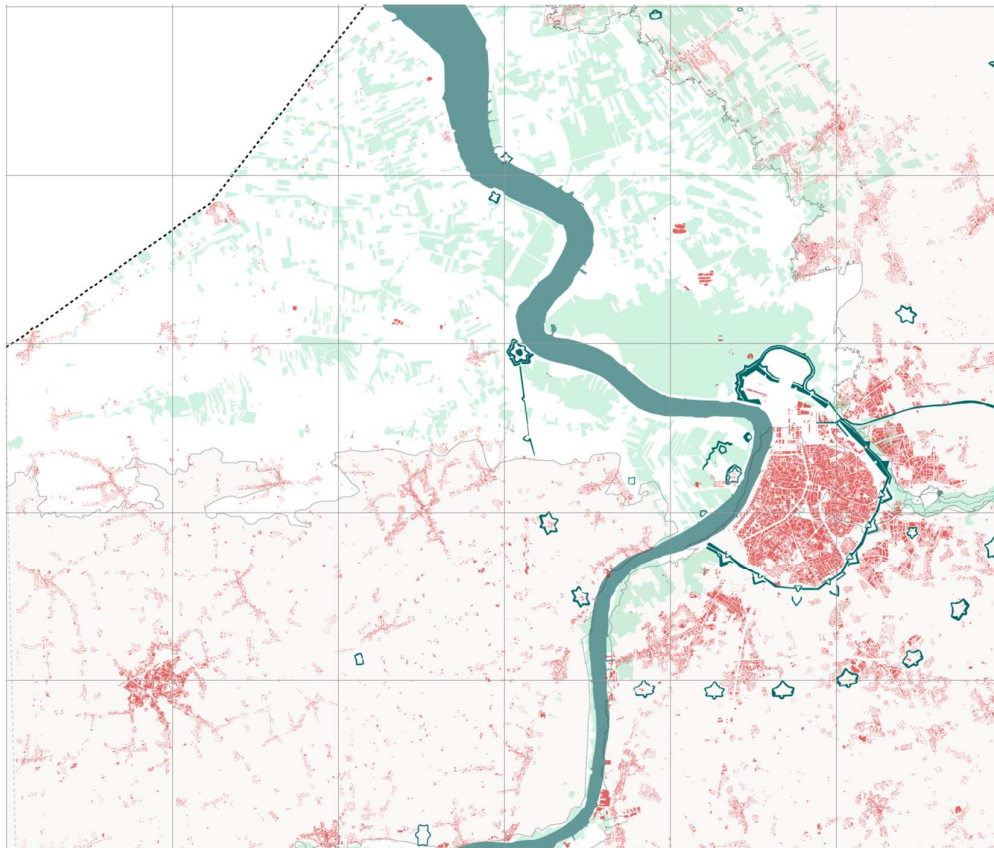
Industriële ontwikkeling gecontroleerd door de natiestaat

Om het Vlaamse territorium te begrijpen als het uitgespreid stedelijk netwerk dat het geworden is, dienen we dus terug te gaan naar de industriële revolutie die de fysieke ruimte, niet enkel in Vlaanderen, maar in het hele Europese vasteland in de loop van de 19^e eeuw zo getekend heeft. De omschakeling van handmatig naar machinaal vervaardigde goederen zorgden ervoor dat de ambachtelijke, kleinschalige huisnijverheid uitgroeide tot grote fabrieken die op hun beurt de basis vormden voor een grootschalige industrie. Door deze mechanisering daalde de productiekosten en de prijs van de producten, waardoor de koopkracht van burgers sterk toenam. Deze ontwikkeling vormt onmiskenbaar de kiem van de consumptiemaatschappij waarin we nu leven. Dat deze kiem zou uitgroeien tot een woekerende plant, waarover de controle lange tijd zoek zou zijn, zullen de Vlaamse steden zeker geweten hebben. Grote steden als Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik dragen als eerste de gevolgen van deze industrialiseringsgolf. Maar van in het begin beperkt die industrialisatie zich niet tot de steden. Ten dele is dit te verklaren door de koppeling aan de vindplaats van grondstoffen. Dat geldt voor de mijnindustrie maar ook voor de industrialisering van de landbouw en de industriële verwerking van landbouwproducten. Maar de evolutie naar een industriële samenleving dient gezien te worden binnen het politieke bestuur van de natiestaat. Zoals in het vorige hoofdstuk al even kort werd aangehaald ligt de territoriale sturing op dat moment niet meer in een feodale orde, maar in de orde van de centraal georganiseerde natiestaat. Die Belgische natiestaat voert reeds in de tweede helft van de twintigste eeuw een actief beleid gericht op het voorkomen van een stedelijk proletariaat. Grootschalige investering in infrastructuur moet zowel een verspreide industrialisering mogelijk maken maar boort ook de arbeidsreserve op het verpauperde platteland aan die via arbeidspendel deel kan worden van de industriële productie zonder hiervoor naar de stad te moeten verhuizen. Via de grootschalige subsidie van spoorabonnementen voor arbeiders wordt België reeds eind de negentiende eeuw een land van pendelaars.

Ook ruimtelijk zal de natie een zware impact hebben op de stad. Op het moment dat steden in een nationaal verenigd territorium terechtkomen, verandert hun rol en verandert de betekenis van hun plek. Een aantal functies, zoals onder andere defensie, worden door de natiestaat overgenomen. Op het moment dat de verdediging een nationale kwestie wordt, kunnen de stadsomwallingen neer. De weg voor de 19^e eeuwse stadsgordel komt hiermee open te liggen. Het vrijmaken van de weg kunnen we in dat perspectief vrij letterlijk opvatten; het aanleggen van betere wegen en infrastructuur waren in Europa immers essentieel voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen en van de natiestaat in het algemeen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de Haussmanisering van Parijs (1853-1882), of de uitbreiding van Barcelona door Ildefonso Cerdà (1858).

De georganiseerde, geplande 19^e eeuwse stadsontwikkelingen, die we elders in Europa vinden, staan uiteraard in schril contrast met de Belgische situatie. Wanneer België in 1830 een onafhankelijke staat wordt, moet het net zoals de andere nieuwe staten op zoek naar een nationale identiteit. Dit blijkt echter geen vanzelfsprekende zaak. Sinds de Romeinse tijd is de Belgische streek omwille van haar centrale strategische ligging in Europa het slachtoffer geweest van talloze vreemde overheersers, wat het voor de Belgen moeilijk maakt om zich te vereenzelvigen met één bepaald volk of cultuur uit het verleden. Ligt deze identiteit in de tijd van het graafschap Vlaanderen, in de Zuidelijke Nederlanden of in de tijd van de Franse overheersing onder Napoleon? De zoektocht naar en het gebrek aan een eenduidige culturele identiteit heeft ongetwijfeld een rol gespeeld in de ontwikkeling naar eclectische Vlaamse stedelijke landschap, maar hoe groot die rol is geweest, is uiteraard moeilijk te bepalen.

Zeker is wel dat, hoewel de natiestaat er ook in Vlaanderen op grote schaal voor gezorgd heeft dat grotere gebieden onder bestuurlijk centraal gezag kwamen, dit op kleinere schaal niet gepaard ging



Figuur 15: LaboXX: ontwikkelingskaart bebouwd weefsel, sequens 2 (1930). Op het platteland merken we voorlopig een intensivering en aangroei van oude patronen (dorpen op steilranden, verderzetting, verlinting...). Mede en vooral door de ontwikkeling van de haven zien we een sterke gebouwaangroei en verdichting in Antwerpen. Deze vindt vooral plaats in de 19^e eeuwse gordel (tussen Spaanse omwalling en Brialmontomwalling). De stadsuitbreiding bleef echter niet beperkt tot het gebied binnen de Brialmontomwalling. De toenemende ruimtelijk spreiding van de industrie zorgde ook in de 20^e eeuwse gordel (groveweg tussen Brialmontomwalling en fortengordel) voor een versnelling in het bebouwingsproces. Voor Sint-Niklaas is de groei minder spectaculair. Dit heeft vooral te maken met de teloorgang van de textielnijverheid in de loop van de 19^e eeuw.

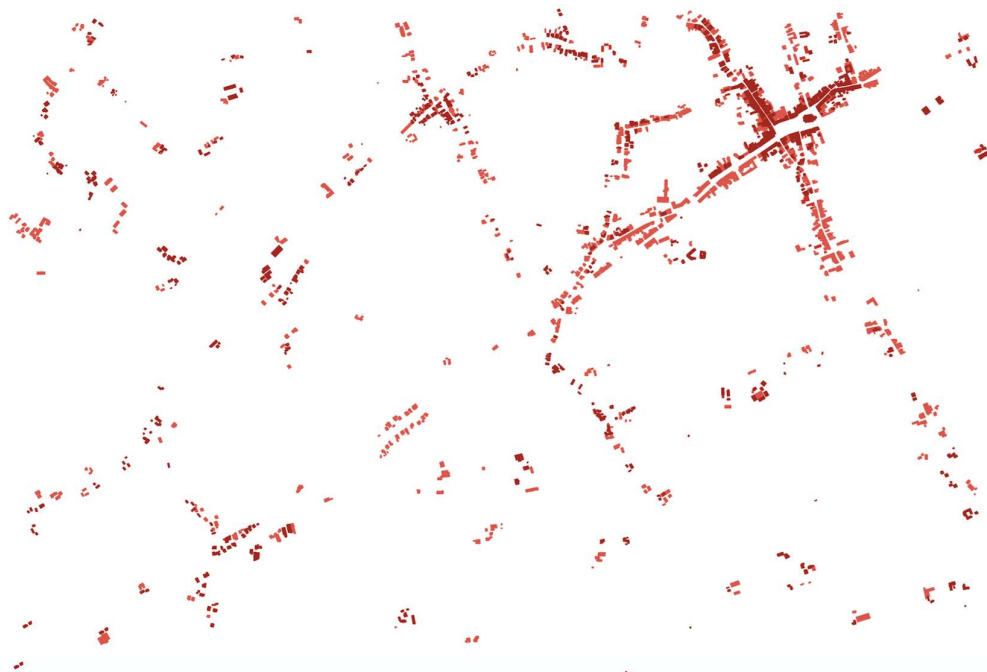
met ruimtelijke uniformiteit. Op dat vlak moeten we de natiestaat in de eerste plaats beschouwen als een move tegen de grote steden en dit op een heel funeste manier. In 1836 wordt de gemeentewet gestemd, waardoor alle dorpen en steden dezelfde 'gemeentelijke autonomie' genieten. Aan het hoofd van elke gemeente komt een burgemeester te staan. België wordt een republiek van burgemeesters die sterke autonomie hebben maar wel over een zeer klein territorium. De grotere stedelijke territorium worden binnen deze republiek over eenzelfde kam geschoren. Met deze verdeel en heers tactiek lijkt de natiestaat het beslissingsrecht horizontaal over het territorium te verdelen, maar eigenlijk versterkt ze hiermee haar centrale machtspositie en haar zeggenschap over de onderliggende overheden. Dit bestuurlijk model legt een zware hypotheek op de mogelijkheid om in België een gecoördineerd stadsregionaal beleid te voeren. Deze wordt geruild voor de algemene mobilisatie en participatie van het territorium in een herverdelingsbeleid waaraan elke hoek van de natiestaat mag deelnemen.

Concreet uit dit beleid zich bijvoorbeeld in het verlenen van kredietverstrekkingen en concessies aan zowat elke gemeente in Vlaanderen ter ontwikkeling van infrastructuur op hun eigen grondgebied. Op die manier krijgt iedere gemeente als het ware een ticket voor lokale ruimtelijke ordening, wat de facto een territoriale verspreiding inhoudt. De vele steenwegen die het Vlaamse landschap doorkruisen en de ontwikkelingen die zich langs deze steenwegen manifesteren, zijn van dit beleid bijvoorbeeld grotendeels het resultaat. De aanleg en de verdere ontwikkelingen langs de N70, die sinds 1800 Antwerpen met Gent verbindt en Beveren doorkruist, kunnen in datzelfde kader worden geschetst. Deze steenwegen zullen in de toekomst overigens de exponent gaan worden van het pijnlijke fenomeen dat het Vlaamse landschap zal gaan bepalen, namelijk de lintbebouwing.

Niettegenstaande het feit dat de gemeentewet een feitelijk horizontaal Vlaams veld beoogt, werd er wel structureel geïnvesteerd in de grote steden, maar dan deze die als centrale bouwstenen van de natiestaat worden geadopteerd. Brussel als hoofdstad en verzamelplek van de nationale elite. Antwerpen als mainport. Oostende als buitenverblijf van de nationale elite. Het is in deze periode dat Antwerpen, Brussel, Charleroi zich als economisch ABC-as manifesteert en de Vlaamse ruit haar rol als Vlaamse economische draaischijf opneemt. Op die manier ontstaat een horizontaal veld met de grote steden als verticale uitschieters. Ter verbinding van de steden waren infrastructurele investeringen uiteraard niet weg te denken. De aanleg van kanalen en spoorwegen wordt aangegrepen om België ruimtelijk te reorganiseren met het oog personen –en goederentransport te vergemakkelijken. Een fijnmazig netwerk van spoor en buurtspoorwegen en de wet op de goedkope spoorwegabonnementen van 1869 moeten ervoor zorgen dat de goederen en arbeiders de fabrieken en werkplaatsen in en rond de stad snel en gemakkelijk kunnen bereiken. Door de hoge dichtheid van dit spoornetwerk valt het ruimtelijk effect ervan niet te onderschatten. Ze legt de basis van de relatief grote forensenwoonzone rondom onze steden. Zo zal Beveren in de forensenzone van Antwerpen komen te liggen. Samen met de ontwikkeling van de Antwerpse haven zijn het dit soort investeringen die Beveren uit het isolement tussen Antwerpen en Gent trekken. Met de aanleg van de spoorweg Sint-Niklaas – Antwerpen kwam Beveren immers op de spoorlijn te liggen. Dit verhoogde haar bereikbaarheid en maakte de pendel van en naar de grote stad en de haven mogelijk. Ook ruimtelijk had de aanleg van de spoorlijn grote gevolgen voor de verdere ontwikkelingen in Beveren. Ze zal vanaf dan een zuidelijke barrière vormen van het Beverse woongebied. Tot op vandaag vormt de spoorlijn de moeilijk te overschrijden zuidelijke grens van het woongebied Beveren. Ze zal de oost-west ontwikkeling, aangezet door de aanleg van de N70 bestendigen en verder benadrukken.

De haven

Van de bevolkingsdaling of beter gesteld de plattelandsvlucht die het gevolg was van het failliet van de landbouweconomie hadden Beveren en Melsele in tegenstelling tot de andere polderdorpen, helemaal geen last. In tegendeel, zij zagen (ten koste van de polderdorpen) hun aantal inwoners sterk stijgen. Dit was het gevolg van de gemakkelijke verbinding die men van daaruit had met Antwerpen. De



Figuur 16: gebouwontwikkeling 1932. De verspreiding van de bebouwing concentreert zich vooral langs de vier armen van het belangrijkste kruispunt. Voor de rest stellen voor Beveren tussen 1850 en 1930 een relatief status quo vast wat de gebouwontwikkeling betreft.

spoorweg Sint-Niklaas-Antwerpen, ingehuldigd op 2 november 1844, die het grondgebied van zowel Beveren als Melsele doorkruiste, voerde dagelijks een massa havenarbeiders richting het Vlaamse hoofd (Linkeroever). Daar stapten ze over op een stoomveer die hen over het water naar Antwerpen bracht. De wet op de goedkope spoorwegen uit 1869, die de arbeider moest aansporen buiten de stad te wonen, maar in de stad te werken, zou haar effect op deze arbeiderspendel in elk geval niet missen. Van de 2238 arbeiders die van de spoorwegabonnementen gebruik maakten in 1909, deden maar liefst 84%, 6 verplaatsingen heen en terug per week.

Het is vanaf dat moment dat Beveren zich meer met het oog op Antwerpen zal ontwikkelen. In tegenstelling tot Antwerpen en in tegenstelling tot wat men zou verwachten had Sint-Niklaas weinig belang bij de forensen. Dit had verschillende oorzaken. Eerst en vooral was de diversiteit van de werkgelegenheid in Antwerpen veel groter. In Sint-Niklaas was er vooral werk in de textielsector, die overigens bijna uitsluitend door vrouwen werd ingevuld. Daarnaast speelde de gemakkelijke bereikbaarheid, maar zeker en vast ook de hogere lonen een belangrijke rol.

Vanuit Beveren, Haasdonk, Melsele, Vrasene, Kallo en Kieldrecht gingen respectievelijk, 82%, 52%, 51%, 5%, 52,5%, 37,6% en 10,2% van alle forensen naar Antwerpen werken.¹⁹

De haven vormde de belangrijkste bestemming. Voor havenarbeid was immers geen geschooldheid nodig. Het was voor iedereen toegankelijk en voor de landarbeiders of klompenmakers, die door de crisis hun werk op het platteland verloren hadden, vormde dit dan ook een ideaal alternatief. Vanaf het einde van de 19^e eeuw trof men in de haven de zogenaamde familieploegen of dorpsploegen aan. Weploegen die steevast bestonden uit ooms, neven, vaders en zonen of uit mannen van hetzelfde dorp. De gazette van Beveren schreef in 1907:

“Van vier uur reeds te been, ziet men ze ’s morgens, in verscheidene ploegen, door de statiestraat stappen. Met honderden, den handwerkzak op den rug en de pijp in den mond, met hunne benagelde schoenen den trein binnen, en smijten hun logzwaar lichaam op den bank neder. Daar zijn er mannen onder van allen ouderdom, van 26 jaar tot 50 jaar, welke alle naar “de stad” hunnen kost gaan zoeken. De eene hebben er vast werk aan eene natie of aan de dokken, de andere moeten dagelijks hun werk gaan zoeken aan ’t een of ’t ander schip. Ze lossen er een heelen dag:... ’s avonds ziet men wederom dezelfde 100de mannen den trein van 7 uren uitkomen gebotteld: afgemat en de leden verstramd door het harde en aanhoudende werken van den dag.”²⁰

De industriële revolutie luidde voor zowel Beveren als Melsele een sterke bevolkingstoename in. Tussen 1880 en 1976 verdubbelde er het aantal inwoners. In 1979 telde beide gemeentes samen 24500 inwoners, wat meer dan de helft was van het totaal aantal inwoners in groot-Beveren.

In de poldergemeenten werd desondanks weinig gedaan aan de plattelandsvlucht en men berustte er in het lot van de teloorgaande landbouweconomie.

Voor Vrasene, Kieldrecht en Verrebroek kunnen we nog van een relatief gunstige evolutie spreken. Het bevolkingspeil blijft er nagenoeg constant, maar voor de meest geïsoleerde dorpen Doel en Kallo is de balans negatiever. Daar zet zich vanaf 1880 een aanzienlijke bevolkingsdaling door.

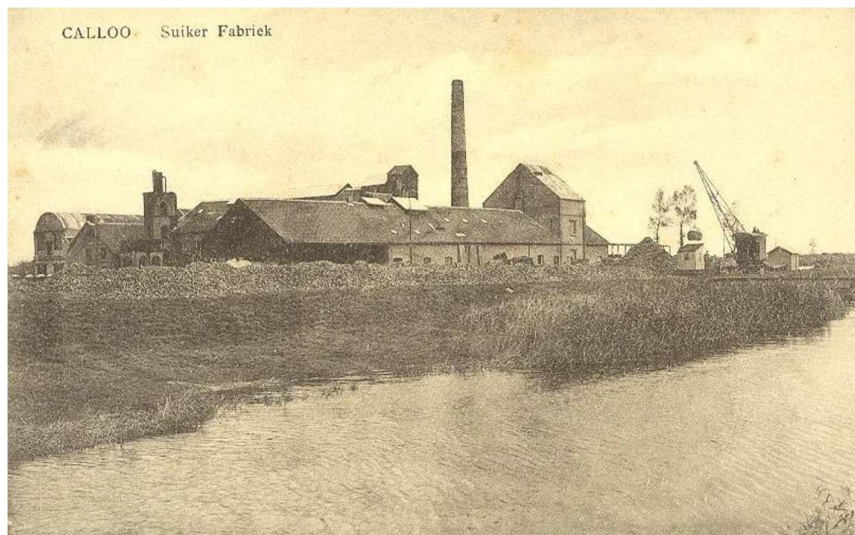
De haven van Antwerpen was en is nog steeds een zeer belangrijke factor in dit sociaal-economische en uiteraard ook in dit ruimtelijke verhaal. In een eerste fase met de ontwikkeling van de haven op de rechteroever van de Schelde (op grondgebied van Antwerpen) en in een tweede fase en nog met grotere impact, door de ontwikkeling van de Waaslandhaven op de linkeroever, dus op grondgebied van de een gemeente. De uitbreiding van de Antwerpse haven op Bevers grondgebied, die in 1968

¹⁹ (Smessaert, 1986, p. 139)

²⁰ (1907)



*Figuur 18: de rede van Antwerpen gezien vanop de linkeroever (1911), met
vooraan de Sint-Annekesboot, de stoomveer die pendelaars richting stad*



Figuur 17: suikerfabriek van Kallo (1911)

begon met een bouwverbod in de gemeenten Doel, Verrebroek, Kallo, Meerdonk en Kieldrecht, was van meet af aan voor enorme discussies. De dokwerkers van Beveren hadden mee de haven gemaakt en vanaf de jaren 70 kwam die haven het leven van de Beverenaars verzuren. Dat was de algemene tendens bij de inwoners, vooral in de rechtstreeks getroffen gemeentes. In 1969 vonden de eerste onteigeningen plaats en vooral de teloorgang van Doel dorp blijft in het geheugen van de Beverenaars gegrift. Bijna alle Doelenaars hebben intussen hun woningen moeten verlaten, maar het lot van een tiental overblijvende inwoners is nog steeds niet beslecht. De actiegroep Doel2020 blijft zich inmiddels verzetten tegen de volledige verdwijning, die met de aanleg van het nieuwe Saeftinghedok onafwendbaar lijkt te worden. Naast Doel stootte ook het verdwijnen van een aantal gehuchten op grondgebied van de Waaslandhaven op groot verzet en het behoud van de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg vormt nog steeds één van de beleidsdoelstellingen van het huidige gemeentebestuur.²¹ Ondanks dit jammerlijk, maar voor de uitbreiding van de haven noodzakelijk kwaad, heeft de haven wel in grote mate bijgedragen aan de algemene welvaart in de gemeente. Ze vormde een grote bron van nieuwe jobs, jobs die de decennia daarvoor op het platteland verloren waren gegaan.

De lokale industrie: De suikerfabriek van Kallo²²

In Beveren zelf en in de omliggende gemeenten heeft de industrie op het einde van de 19^e eeuw weinig uitbreiding gekend. Ze bleef gekenmerkt door kleinschaligheid en door weinig of geen mechanisering. Uit industrietelling blijkt dat enkel de graanmolens al door motoren werden aangedreven. De enige uitzondering op grotere schaal, die we hierin kunnen vinden is de suikerfabriek van Kallo, opgericht in 1869 door voormalig burgemeester Charles Boëyé. De suikerbieten uit de polders werden er verwerkt tot ruwe suiker, die daarna, voor verdere verwerking naar andere fabrieken werden getransporteerd. In een periode waarin de landbouw het moeilijk had, betekende de fabriek voor de regio een belangrijke stimulans. Het werk in de fabriek zelf was seizoensarbeid, die begon bij de oogst van de bieten en een drietal maanden duurden. Niet enkel mensen uit Kallo zelf, maar ook uit de naburige gemeenten vonden er werk. Toch heeft de suikerfabriek de uittocht van de Kallose bevolking niet kunnen verhinderen. Dit had waarschijnlijk te maken met het feit dat er maar enkele maanden per jaar werk was en dat de tewerkstelling er ook op de hoogtepunten beperkt bleef.

Antistedelijke politiek

Dit hele plaatje te zien als resultaat van louter economische oorzaken is verre van allesomvattend. Uiteraard, en hoe kan het ook anders, hebben politieke beslissingen uit ideologische overtuiging eveneens een groot aandeel in deze antistedelijke ontwikkelingen. Met de nieuwe arbeidsverdeling en het stadsproletariaat als nieuwe sociale klasse doet een nieuwe politieke partij zijn intrede: de partij van de socialisten. Zij trachten de arbeidersbelangen van deze nieuwe arbeidersklasse te verdedigen. Vanuit katholieke hoek werden grote steden steeds vaker als immorele socialistische bolwerken aanzien. Naast de wet op de goedkope spoorabonnementen wordt, met deze politieke strijd in het achterhoofd, in 1889 de eerste wet op de huisvesting goedgekeurd. Ook hier zien we dat men de klassenstrijd met een ruimtelijke strategie tracht uit te vechten. De wet voorzag in leningen met lage interest, waardoor eigendomsverwerving voor de lagere sociale groepen mogelijk werd. Vooral rijwoningen als arbeiderswoningen werden gepromoot. Deze eigendomsverwerving zou het gezin en de christelijke waarden en normen van het goede katholicisme opnieuw centraal moeten stellen. Het individuele gezin moest boven de collectieve arbeidersklasse geplaatst worden, het huis boven de stad. Begin twintigste eeuw en tijdens het interbellum doen de tuinvijken hun intrede in België. Deze tuinvijkgedachte die de volkswoningbouw na de oprichting van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen zal bepalen, moet gezien worden in het verlengde van het hierboven beschreven verhaal. De tuinvijken worden vooral door de socialisten gepromoot. Ze moesten in het groen gelegen zijn aan de rand van de stad, waar de grond nog enigszins betaalbaar was. Tezelfdertijd moest het de

²¹ (*Bestuursakkoord 2013-2018 CD&V N-VA, 2013*)

²² ("La sucrerie belge," 1969)

kwalen van de stad vermijden en ruimte geven aan de stad om zich verder industrieel te ontwikkelen. Het Belgische sociale huisvestingsbeleid kadert eveneens in deze antistedelijke tendens. De socialisten willen de arbeiders dus ook weg uit de stad en zien de collectieve voorzieningen in de tuinvijken als middel om hun beweging te versterken. In tegenstelling tot de socialisten blijven de katholieken de bouw van individuele woningen op het platteland promoten. Eerst komt er in 1922 de wet Moyersoën, die een premie voorzag voor eigendomsverwerving. In 1928 is er de stichting van het Woningfonds van de Bond voor kroostrijke gezinnen, die goedkope leningen versterkt, en in 1935 wordt de Nationale Maatschappij voor de Kleine Landeigendommen (NMLK) opgericht, die in crisistijden de terugkeer van de werkloos geworden arbeiders in de stad, naar het platteland, aanmoedigt. Ook de wet De Taeye uit 1948, die hieronder besproken wordt kan in het verlengde van dit katholieke woonbeleid worden gezien.

Stedenbouw als antwoord op de huisvestingscrisis

De voortdurende aantasting van de koopkracht in de loop van de 19^e eeuw, zorgde er vooral in de meer afgelegen dorpen voor dat er nauwelijks nog geld overbleef voor persoonlijke hygiëne of medische verzorging. Dit had uiteraard een grote consequentie op de kwaliteit van de huisvesting. Over de huisvesting van “de behoeftigen en de werkende klasse” had de politiecommissaris in het jaar 1849 het volgende te zeggen:

“Den stinkenden en de ongezonde dampen in hunne wooningen... door het mest vuylnis (...) en putten van allerley gedanten te naby of in hunnen wooningen te laten verblijven: tot zeld zijn er gevonden die in hunne kelders en agterhuyze konynen en heyten ophouden alwaer d keukens en slaepplaatsen door hunne vuyligheid en verpestende lugt veel eerder aan eenen stal van onreyne dieren zouden gelijken dan aen eene menschenwoning en alwaar het onmogelijk schijnt te zijn voor iemand die aan de gezonde lugtgesteltenis zou gewoon zijn er een half uur te verblijven zonder onpasselijk te worden...”²³

Daarnaast liet de kwaliteit van het drinkwater vaak te wensen over. Onderzoek naar het putwater van Beveren-Waas in 1889 wees uit dat het niet voor consumptie geschikt was. Onder andere door het slechte drinkwater en een gebrek aan hygiëne waren uitbraken van pokken, typhus, dysenterie, cholera enz. schering en inslag. Ook de volgende passage uit de gemeenteraadszitting van Kallo in 1863 liegt er niet om:

“ De waterleidingen in het dorp (Kallo) laaten nog grotelijks te verlangen en de waters op sommige plaatsen staande wasemen miasmes uit waardoor de gezondheid benadeeld wordt. Deze nadelige omstandigheden doen zich voornamelijk voor in de Calloschestraat alwaer de vule en bedorven waters der achterhoven van verschillende huizen op de straet uitvloeien die aldus in de bovenaardsche goot nevens de kasseide straet uit te droogen en stanken veroorzaken die misschien reeds aanleiding gegeven hebben tot ziektes.”²⁴

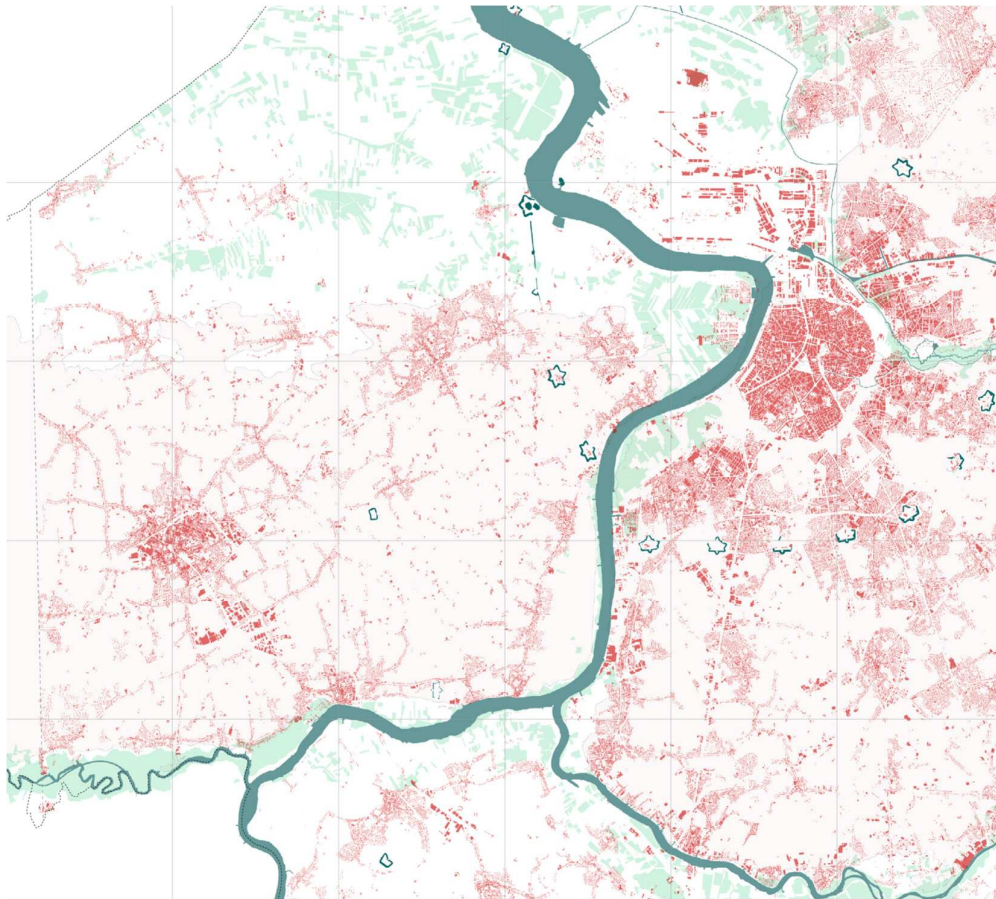
Terwijl men in de grotere steden reeds vanaf het begin van de 19^e eeuw begonnen was met het aanleggen van infrastructuur voor de waterhuishouding, duurt het in Beveren tot het einde van de 19^e, vooraleer men overgaat tot de bouw van ondergrondse riolering en het boren van putten voor aanvaardbaar drinkwater. Om te ontkomen aan de armoede van het platteland en zich in te schakelen in het industriële arbeidsproces, verhuisden veel plattelandsbewoners naar de steden, naar de plaats waar de fabrieken zich bevonden. De situatie was er veelal niet veel. De plattelandsvlucht zorgde in de steden voor de typische woningschaarste. Overbevolkte wijken, ongezonde krotten, arbeiderswoningen, stegen en binnenkoeren vullen de laatste lege plekken in de binnenstad op of nestelen zich in de rand van de stad die zowel fysisch als sociaal stilaan uit zijn voegen dreigt te treden. Het is deze huisvestingscrisis aan het eind van de 19^e eeuw die aanleiding geeft tot een breder debat

²³ Commissaris politie Beveren (1849)

²⁴ (Gemeenteraadszitting, 1863)

over de woonomgeving en het is als antwoord op deze huisvestingscrisis dat de moderne stedenbouw ontstaat. De huisvestingscrisis laat sterk zien dat het wonen, hoewel het de private dimensie van de stad betreft, geen louter private aangelegenheid is. Volkshuisvesting draait om veel meer dan het ontwerp of de architectuur van de individuele woning. Uiteraard is dit ook belangrijk, maar huisvesting is in belangrijke mate een publieke zaak en een zaak van de stad. Deze stelling geldt trouwens ook voor de hedendaagse stad. Wanneer een bouwpromotor bouwt voor een private markt, is dit niet enkel een zaak van het individu, maar een zaak die de hele buurt aangaat. Het is de verantwoordelijkheid van onder andere de bouwpromotor om kwaliteitsvolle woningen af te leveren die bijdragen tot een hoogwaardig woonmilieu. In de loop van de 19^e eeuw wordt stilaan de onhoudbaarheid van de armoede en overbevolking in de steden ingezien en komt men tot het besef dat dit proces van industrialisering en verstedelijking niet geleid heeft tot de rationele wereld die werd verwacht. Van de staat uit begint men deze negatieve externaliteiten als gevolg van de industrialisering en stedelijke groei dan ook aan te pakken. Men start onder meer het aanleggen van netwerken voor water en riolering. In die zin maakt de stedenbouw deel uit van een reformistisch antwoord op het irrationele resultaat van een eeuw lang liberaal ondernemerschap, waarin de industriële ontwikkeling werd overgelaten aan het vrije initiatief (*laissez faire* denken). De stedenbouw als discipline is ervan overtuigd dat een meer geplande, meer georganiseerde samenleving kan bijdragen tot een efficiëntere economie en de externe maatschappelijke kosten kan doen verkleinen.

De stedenbouw tracht bijgevolg een speelveld te organiseren waarbinnen de collectieve organisatie van de samenleving moet leiden tot positieve externaliteiten die de publieke zaak aanbelangen. Het stedelijk vraagstuk is in dat opzicht een vraagstuk dat het individu behelst, maar daar ook aan voorbij gaat. Het is zowel de vraag naar individuele belangen als de vraag naar de collectieve organisatie. Het is de stedenbouw als publieke zaak, als zaak die het publiek en inherent hieraan, het publiek domein omvat. Het is triviaal de ongebreidelde ontwikkeling van de stad 19^e eeuw te beschouwen als directe inbreuk op de publieke zaak, maar via investeringen in infrastructuur en publieke ruimte kan de maatschappij de geaccumuleerde kost van de vrije industriële ontwikkeling op zich nemen. Het is pas echter aan het einde van de 19^e eeuw dat men deze verantwoordelijkheid werkelijk opneemt. Het is pas dan dat de stedenbouw als discipline tot volle ontplooiing komt en zich meer algemeen verspreidt onder verschillende vormen zoals de aanleg van parken, de aanleg van riolering in buizen dankzij de verhoogde productie van ijzer, nieuwe technologische verbeteringen, nieuwe netwerken voor gas en elektriciteit en belangrijk: nieuwe vervoerssystemen.



Figuur 19: LaboXX: ontwikkelingskaart bebouwd weefsel, sequens 3 (1970). Een enorme explosie van ongebreidelde bouwwoede over een periode van amper 40 jaar (1930-1970) domineert het kaartbeeld. In vergelijking met andere deelgebieden blijft de impact in het Waasland iets beperkter. Grote aaneengesloten landbouwgehelen blijven er het landschap bepalen. We schrijven dit toe aan het feit dat in het Waasland de landbouw meer dan elders in staat is gebleken weerstand te bieden tegen de algehele bouwwoede. Beveren ontwikkelt zich voornamelijk in oost-westelijke richting, parallel met de N70. De expressweg E34 in het en de spoorweg vormen respectievelijk de noordelijke en zuidelijke grens van de gemeente.

Suburbanisatie (1930-1970)

De welvaartstaat en de massaconsumptie

De wederopbouw na de tweede wereldoorlog luidt de definitieve doorbraak in van de welvaartstaat en de consumptiemaatschappij. Pas na de crisis en de oorlog werd het patronaat er via het sociaal overleg toe verplicht de lonen van de arbeiders te verhogen om de koopkracht te laten groeien en daarmee de afzet van de productie te vrijwaren. Massaproductie kan immers niet bestaan zonder massaconsumptie. De regulering van de koopkracht vormde de absoluut noodzakelijke voorwaarde voor een nieuwe economische groei en de suburbanisering werd hiervan de ruimtelijke vormgeving.

Het fordisme, dat steunt op de doorlopende expansie van de massaconsumptie, is de letterlijke en figuurlijke motor geweest van die ruimtelijke diffusie. Dit wordt klaar duidelijk wanneer men de invloed van de auto en het nieuw uitgebreid netwerk van wegen op het ruimtegebruik in Vlaanderen bekijkt. Ook het stijgen van de woonconsumptie en het verlangen naar privaat eigendom draagt bij tot dit ruimtelijk effect. Deze Vlaamse woondroom vergt immers het aansnijden van nieuwe bouwgronden, waarop overigens steeds grotere woningen komen. De oppervlakte van de gemiddelde woning is verdubbeld t.o.v. de woningen in de jaren 60. Aangezien het om individuele privéwoningbouw gaat en er bij afwezigheid van ruimtelijke planning (de gewestplannen worden pas in de jaren 70 en 80 van kracht) geen opgelegde concentratie van woningbouw is, zijn de nieuwe woningen langs wegen en verkavelingen verspreid. Bovendien worden, naarmate men zich van de stad verwijderd en het platteland benadert, de bouwgronden steeds goedkoper, dus in dat opzicht is het verspreide woonareaal en de typerende lintbebouwing een evident gevolg.

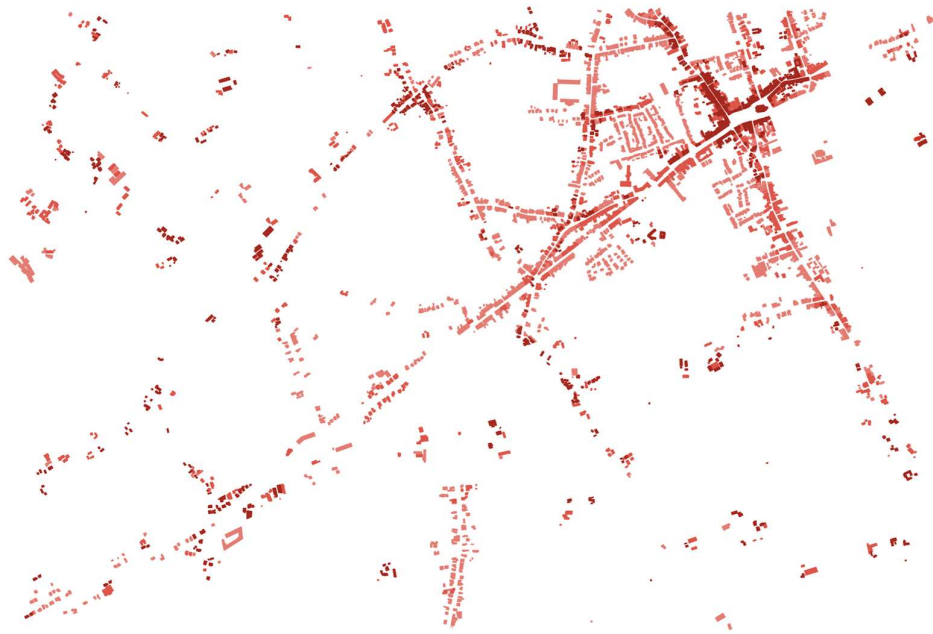
Op die manier legt de individuele woningbouw de ruimtelijke en sociale organisatie van de woonomgeving vast en versterkt ze ook het massaconsumptiegedrag van de burgers. Suburbanisatie is niet enkel een resultaat van de verworpen consumptiemaatschappij, maar werkt ze ook in de hand. De goedkoopste bouwgronden bevinden zich immers het verst van de stadscentra afgelegen en verplicht de bewoners tot het aanschaffen van een privévoertuig. Het openbaar vervoer is immers niet in staat de absolute bereikbaarheid binnen dit diffuus suburbaan gebied te garanderen.

Niet enkel de notie van afstand draagt bij tot een consumerende maatschappij, maar de manier waarop we leven in dit suburbane gebied, maakt het tezelfdertijd noodzakelijk om steeds meer consumptiegoederen te gebruiken in ons dagelijks leven. Een hele resem producten voldoen aan deze behoeften. Gaande van de basisuitrusting van de woning (elektriciteitsaansluiting, gasaansluiting, wateraansluiting...) tot nieuwe huishoudapparaten (wasmachine, droogkast, kookfornuizen).

De marktcreatie gaat overigens verder dan de noodzakelijk huishoudelijke toestellen. De stijgende economische productiviteit maakt werkverkorting mogelijk, wat zich weerspiegelt in de stijging van het aantal verlofdagen. Samen met de toegenomen productiviteit binnen het huishouden maakt dit tijd vrij die, naast het werken, kan ingevuld worden door nieuwe hobby's. In het fordistische tijdperk is vrije tijd vooral consumptietijd. Dit resulteert op termijn in een gigantische markt van vrijetijdsproducten. Denk aan radio, televisie, computer, internet enz.²⁵

De massaconsumptie heeft uiteraard ook zijn weerslag op niveau van de stad. Toerisme, vrijetijdsbesteding en een nieuw koopgedrag veranderen de historische stadcentra langzamerhand in openluchtmusea en shoppingcenters. Op het platteland doen op grote schaal de lintbebouwing, de verkaveling, de gemeentelijke industriezones en de commerciële centra hun intrede. In de ons omringende landen wordt de fordistische groei pas later ingezet en was er vaak al een strikte ruimtelijke planning aanwezig die de ongebreidelde ontwikkeling van de stad zou voorkomen. In ons Belgenland was er nog geen structureel bestuurlijk kader aanwezig om deze economische -en bevolkingsexpansie ruimtelijk in goede banen te leiden. Met het gekende resultaat als gevolg. De totale afwezigheid van effectieve planning tot laat in de jaren 70, betekende de vrijgeleide voor de

²⁵ Kesteloot (2003, p. 23)



Figuur 20: gebouwontwikkeling Beveren 1969. De effecten van de Wet De Taeye zijn duidelijk merkbaar. De wet stimuleerde ook in Beveren het verlangen naar eigendomsverwerving, wat resulteerde in het verder ongecontroleerd aansnijden van nieuwe bouwgronden op een rurale landschappelijke structuur en dus in meer verkavelingen en een verdere verlinting langs de belangrijke invalswegen.

woondroom van de modale Vlaming. De typische nationale ijver voor het aanleggen van infrastructuur, gekoppeld aan de lokale investeringen om de bevolkingsgroei in de gemeenten te doen samengaan met meer welvaart, zijn de randvoorwaarden geweest voor de verkavelingsmentaliteit die ons landschap is gaan typeren. De stad werd gedegradeerd tot werkplek, voor zover werk in eigen streek nog ontbrak. Het uitzwermen van de woningen wordt nog verder in de hand gewerkt doordat de overheidssteun eigendomsverwerving toegankelijk maakt voor nieuwe bevolkingslagen met relatief lage inkomens. De belangrijkste exponent hiervan is de wet De Taeye, die een premie instelt voor de bouw of de aankoop van nieuwe woningen en een staatswaarborg voor sommige hypothecaire leningen. Ze voorzag in de bouw van 50 000 nieuwe goedkope woningen. Ongeveer een derde van de Vlaamse naoorlogse nieuwbouw maakte gebruik van deze maatregel.

Voorsteden

In één adem met de opkomst van de welvaartstaat en de consumptiemaatschappij, kunnen we de de-industrialisatie van onze steden noemen. Wat eens wijken waren vol dynamiek waarin een constante dialoog bestond tussen het wonen en schalen van hogere orde (de fabriek, het spoor, de kaaien), werden gedegradeerd tot industriële “waste lands”. De 19^e eeuwse voorstad werd op die manier bijna letterlijk uitgehold. Binnengebieden, die voorheen dienst deden als industriële sites, zijn nu probleemgebieden gekenmerkt door teloorgang, desolatheid en onbestemdheid. Het zijn gebieden die noch de kwaliteiten van de stad, noch de vrijheid en de openheid van de nevelstad kunnen waarborgen. Nu, waar problemen liggen, liggen uiteraard ook opportuniteiten. En dit geldt zeker in het geval van de 19^e eeuwse gordels. Door hun ligging, ontsluitingsmogelijkheden, waardevolle industriële patrimonien en relatief grote terreinen, bieden ze unieke ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst. De laatste 10 jaar zien we in dat opzicht zeker een aantal positieve dingen gebeuren. We kijken hier bijvoorbeeld naar de nieuwe ontwikkeling op de voormalige site van het militair hospitaal in Antwerpen. In functie van een PPS tussen de Vlaamse overheid en projectontwikkelaars Matexi en Vanhaerents, werkte het architectenteam onder leiding van Stéphane Beel en Lieven Achtergael werkte een coherent masterplan uit in harmonie met de monumentale gebouwen van het voormalige Militair Hospitaal. In samenwerking met 360 architecten uit Gent en Collectief Noord Architecten uit Antwerpen ontwierpen ze een ruim gamma woongelegenheden waarin licht, lucht en ruimte voorop staan.²⁶ We gaan hier niet verder in op het specifieke ontwerpprogramma, maar in dit project wordt wel duidelijk hoe de bovenbeschreven potenties kunnen bijdragen aan een nieuw elan voor de stad. Het inzetten op het herontwikkelingspotentieel van de 19^e eeuwse gordel is voor eender welk stedelijk beleid, die naam waardig, dan ook van cruciaal belang.²⁷ In de loop van de 20^e eeuw verplaatste de woonontwikkeling zich van de 19^e eeuwse naar de 20^e eeuwse gordel. Ten koste van dit 19^e eeuwse woonpatrimonium werden de 20^e eeuwse voorsteden het oefenterrein van de sociaaldemocratische welvaartstaat. Een rechtvaardig, betaalbaar alternatief, onder de vorm van tuinvijken, modernistische hoogbouwwijken en mixed developments werden er aan de modale Vlaming aangeboden. Woningbouw werd hier aangegrepen om deze gebieden stedenbouwkundig te structureren. Maar als gevolg van een gebrekkig stedenbouwkundig beleid hebben deze stedenbouwkundige inspanningen zich zelden consequent doorgezet. Vandaag de dag zijn deze publieke woningbouwprojecten vaak opgeslokt door de ongecoördineerde, private verkavelingsinitiatieven, die uitblinken in de anonimiteit.

²⁶ ()

²⁷ (Loeckx & De Meulder, 2003, p. 277)

Postfordisme (1970-2000)

Flexibiliteit

Vanaf het midden van de jaren 60 raken de fordistische bronnen van economische groei stilaan uitgeput. De consumptiemarkten zijn stilaan verzadigd en de stagnerende vraag zal onvermijdelijk een overproductie tot gevolg hebben. Daarbij zal een continu stijgende loonkost ervoor zorgen dat veel industrieën zich naar de lageloonlanden gaan verplaatsen, waardoor veel jobs verloren gaan en de koopkracht van de consument zal gaan dalen. Deze sluimerende crisis komt tot een explosieve uitbarsting met de oliecrisis van 1973. De ongekende naoorlogse groei lijkt hiermee, dan toch voor even, op zijn grenzen te zijn gebotst en het ganse systeem van loonvorming en regulering van de afzetmarkten wordt hiermee op de helling gezet. 'Zowel de nationale loononderhandelingen als de collectieve aspecten van de reproductie van de arbeidskrachten (onderwijs, gezondheid, cultuur,...) worden ondermijnd, en in de meeste westerse landen wordt voor een deflatoir economisch beleid gekozen onder de vorm van neoliberale en monetaristische economische ideeën.'²⁸

Vanaf de tweede helft van de jaren 80 kunnen we van een heropleving van de economie spreken. Deze wordt gedragen door een reeks nieuwe technologieën en nieuwe productiviteitsverbeteringen. De kern van deze heropleving ligt in een nieuwe benadering van de consumptiemarkt. De consumenten worden steeds meer gezien als verschillende groepen met verschillende noden, wensen en smaken. De nadruk zal dan ook niet langer liggen op de massaproductie, maar wel op flexibele en gespecialiseerde goederen. Men keert de logica om en in plaats van het creëren en vergroten van eenvormige consumptie om de afzet van massageproduceerde goederen te verzekeren, richt men de productie nu op signalen vanuit de vraagzijde. Geen gelijke massaproducten meer, maar flexibele, veranderende producties in kleine hoeveelheden die snel kunnen worden aangepast aan de vraag en aan de grillen van de mode. Op die manier werd de productie minder homogeen en gestandaardiseerd. Diversiteit en differentiatie worden vanaf dan de kernwoorden.

Naast de toegankelijkheid van nieuwe materialen is het flexibiliseren van de productie in de eerste plaats mogelijk gemaakt door de ontwikkeling van de informatica en de geassocieerde mogelijkheden in de telecommunicatie en de robotica. Met de komst van de computer werd het goedkoop en eenvoudig om karakteristieken, voorraden en productiehoeveelheden aan te passen en op de huidige vraag af te stemmen. Op die manier werden kleinere gespecialiseerde producties ook economisch haalbaar.

De intrede van computertechnologie in het productieproces houdt eveneens een hogere graad van geschooldheid. Een verdere dualisering van de arbeidsmarkt wordt hierdoor steeds minder afwendbaar. Enerzijds hebben we een groep hooggeschoolde kaders die instaan voor het ontwerp en onderhouden van de flexibiliteit en anderzijds zijn er de laaggeschoolde arbeiderskrachten die alle materiële lasten van de flexibiliteit dragen.

Glokalisering

De verschuiving van een fordistische naar een postfordistische samenleving loopt natuurlijkerwijs samen met een globalisering van de economie. De moderne ontwikkelingen op vlak van vervoer en telecommunicatie maken immers de internationale handel en een mondialisering van de productie mogelijk. Die mondialisering zorgt ervoor dat de invloed van de natiestaat en haar regulering op de markt steeds kleiner wordt en steeds vaker wordt overgenomen door supranationale, transnationale, internationale of globale organisaties. Nationale overheden zijn daardoor in hun beleid steeds meer gebonden aan internationale afspraken en krijgen steeds minder greep op de nationale economie. In het verlengde daarvan kunnen we stellen dat de soevereiniteit van de natiestaat steeds verder onder druk komt te staan. De grenzen die in de 19^e eeuw het territorium van de natiestaat hebben vastgelegd komen te vervagen en steeds meer wordt de soevereiniteit overgedragen aan supranationale organisaties zoals bijvoorbeeld de Europese Unie. De eenduidige cultuur en collectieve identiteit, die in de 19^e eeuw binnen het institutioneel bouwwerk van de natiestaat werd gedacht, verliest hiermee haar

²⁸ (Kesteloot, 2003, p. 26)

maatschappelijk draagvlak en haar legitimiteit.

De schaalvergroting in de 19^e eeuw met als doel de centralisatie van de macht binnen de natiestaat kent eind 20^e eeuw opnieuw een schaalessprong, die op het hoogste niveau opnieuw de macht tracht te centraliseren, maar op niveau van de natie een tegenovergesteld effect bewerkstelligt. In principe kunnen we stellen dat, uiteraard in een totaal andere tijdsgeest, de ruimtelijke relaties in grote mate terugvallen op de situatie en de ruimtelijk structuur van voor de natiestaten. Deze paradoxale 'glokalisering' leidt tot het opdelen van de natiestaat op twee maatschappelijke niveaus. Aan de ene kant zien we een verschuiving naar transnationale internationale en globale ideeën. De eenmaking van Europa is in die zin zowel het gevolg als een antwoord op deze globalisering. Aan de andere kant wint het lokale, regionale aan belang.

*"De simultane delokalisering en relokalisering lijken met andere woorden andere schalen dan deze van de natiestaat te zoeken, waar- op de tegenstrijdige of paradoxale krachten elkaar in (wankel) evenwicht kunnen houden en tot een of andere synthese kunnen komen. De transnationale schaal is er één van, maar op dat niveau is het erg moeilijk om een werkbare omgang met mondiale regulering te vinden."*²⁹

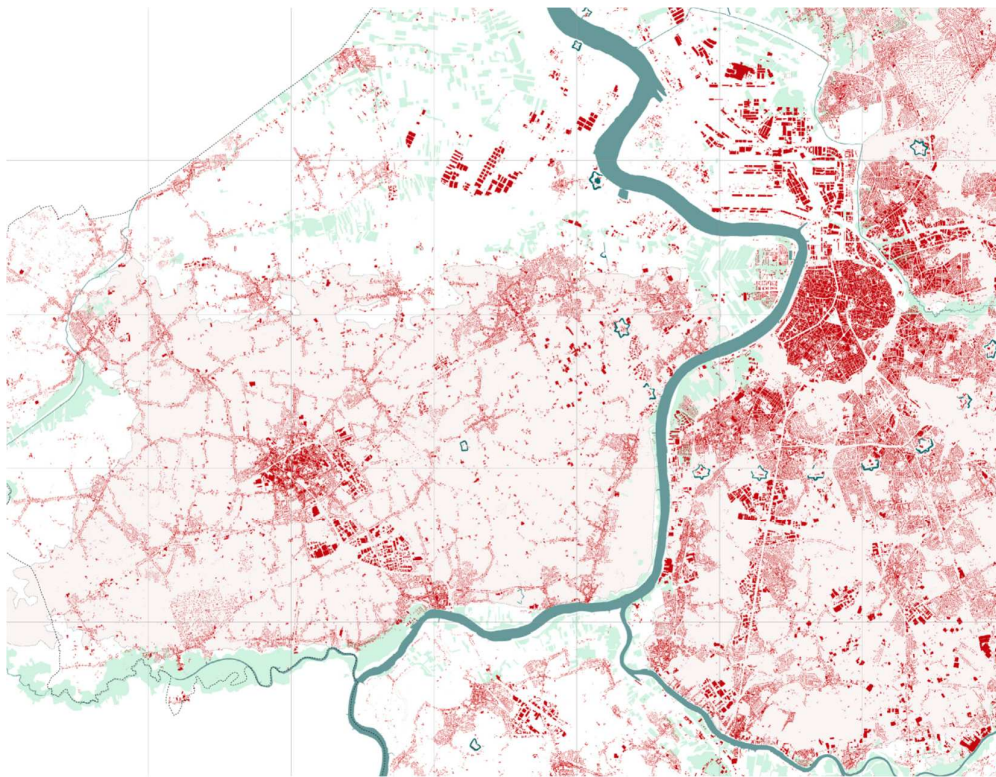
Interstedelijke concurrentie

Met de dalende slagkracht van de natiestaat en de overgang naar een flexibele economie komen de regio en de stad weer opnieuw sterker in beeld. Een flexibele economie betekent immers een sterke toename van de mobiliteit van het kapitaal en naarmate de investeringen ruimtelijk flexibeler worden stijgt de concurrentie tussen verschillende steden en regio's om dit kapitaal aan te trekken. Er ontstaat zo een nieuwe vorm van regionale stedelijke marketing, waarbij men er vanuit de gemeente of de stad alles aan doet om openbare –of privéinvesteringen op hun grondgebied te doen plaatsvinden. De heropleving van de stad en de regio in de afgelopen decennia kan hiervan overigens als rechtstreeks resultaat worden gezien.

Een mooi voorbeeld van deze stedelijke marketing vinden we trouwens in Beveren. De gemeente wil zich absoluut profileren als grootste winkeldorp van Vlaanderen en met de bouw van de nieuwe winkelstraat "De Warande" in 2009 werd dit standpunt nog eens extra kracht bijgezet. Hoewel het in het geval van de Warande om een privéinvestering gaat, is publiek-private samenwerking uiteraard ook niet vreemd aan de stedelijke marketing. In tijden van budgettaire krapte zal de PPS derhalve steeds vaker worden aangereikt om grote projecten van de grond te krijgen. De PPS ter realisatie van het nieuwe openbare zwembad, dat in het hoofdstuk "Stedelijke Agenda" hieronder uitvoerig wordt toegelicht, kan in dat opzicht als een geslaagde ontwikkeling worden beschouwd.

Dat deze geografische concurrentie een grote positieve rol kan spelen in de ontwikkeling van steden en gemeenten hoeft verder geen betoog. De concurrentiestrijd zet de stads –en gemeentebesturen er immers toe aan om te innoveren en op sociaal, cultureel, politiek, ruimtelijk niveau nieuwe wegen in te slaan. Maar als er winnaars zijn in dit verhaal zijn er uiteraard ook verliezers. Om toch maar nieuwe investeerders aan te trekken worden er namelijk steeds grotere offers gebracht, waarvan de rekening al te vaak wordt doorgeschoven naar de lokale gemeenschap. De lasten worden onrechtstreeks via gemeentebelastingen, maar vaak ook rechtstreeks door de lokale bevolking gedragen. We wijzen hier op de mogelijke gevolgen van grondspeculatie. Als gevolg van belangrijke ruimtelijke transformaties op basis van speculatie worden mensen in bepaalde gebieden vaak sociaal verdrongen en moeten ze plaatsmaken voor nieuwe infrastructuur of nieuwe activiteiten. Als actueel schoolmakend voorbeeld vernoemen we hier de mogelijke bouw van het Saefthingedok te Doel, een thema dat hierboven reeds

²⁹ (Struyven & Vandenbrande, 2003, p. 88)



Figuur 21: LaboXX: ontwikkelingskaart bebouwd weefsel, sequens 3 (2000). Eerder dan een verdere expansie en ruimteconsumptie van het woningpatrimonium merken we in deze fase een exapnsie van het economisch weefsel. Wanneer de noordelijke uitbouw van de haven van Antwerpen op de grens met Nederland botst, verrijst op de lineroever de Waaslandhaven. De invloed van de Waaslandhaven is zoals hierboven beschreven van immens belang geweest voor Beveren. De economische groei valt trouwens niet alleen in de haven af te lezen; op talloze plekken ontstonden bedrijventerreinen en handelslinten. De s,elheid van de aangroei mag dan wel ingeperkt zijn, toch bevindt de bijkomende bebouwing zich voornamelijk in de perifere sprawl en hoewel we voor het Waasland een relatief status quo vaststellen, zien we ook hier een uitgesproken verneveld patroon.

is aangehaald. Honderden mensen hebben er inmiddels hun huizen moeten verlaten ten voordele van het grootste getijdedok ter wereld, dat er misschien nooit zal komen. Bovendien zou het Saefthingedok en de uitbreiding van de Antwerpse haven tout court een enorme extra last geven op de Antwerpse ring, die nu reeds ruim oververzadigd is. Als er al containers naar het Saefthingedok komen, want in de Europese havens bestaat er nu al een gigantische overcapaciteit aan containerterminals.

Dergelijke ontwikkelingen duiden ook op het feit dat de stedelijke concurrentie al te vaak een louter afzetscheppend mechanisme is dat te weinig rekening houdt met eventuele overcapaciteit en sociale en ecologische consequenties die ze teweegbrengt.

*Postfordistische netwerkstedelijkheid*³⁰

Sinds de jaren 60 legde de overmatige uitbouw van de snelwegen en het gebrek het stedenbouwkundig *laisser-faire* de weg open voor een volgende suburbanisatieperiode, die de grenzen van de 20^e eeuwse voorstad ver zou overschrijden. Een nieuwe verstedelijkingsgolf zal vanaf dan nagenoeg het hele Vlaamse hinterland overspoelen en zal het Vlaamse territorium als het ware tot één metropolitaan, netwerkstedelijk gebied omvormen. Niet enkel wonen, maar ook distributie, arbeid, recreatie en sinds de jaren 80 en 90 ook diensten, die sinds mensenheugenis voorrecht waren voor de historische stad, spreiden zich hoe langer hoe meer uit over heel Vlaanderen. Soms georganiseerd, zoals bijvoorbeeld in industriezones, maar vaak ook willekeurig, zonevreemd, langsheen steenwegen of op belangrijke kruispunten.

Deze verstedelijkingsgolf heeft ook in Beveren zijn sporen nagelaten. In die zin lijkt het platteland het "lijdend" voorwerp van een verstedelijkt Vlaanderen. Enerzijds heeft het platteland de verstedelijking geabsorbeerd, maar anderzijds heeft ze aan deze verstedelijking ook haar eigen dynamiek en haar eigen condities opgelegd. Het platteland is verre van een passieve factor in dit proces. Net als de stad is het platteland voortdurend onderhevig aan verandering en modernisatie. In de eerste plaats denken we automatisch aan de modernisering binnen de landbouw, die niet enkel impact hebben op de landinrichting en het landschap, maar op vele plaatsen ook in een geheel eigen plattelandscultuur resulteert. We illustreren dit aan de hand van de aardbeiteelt in Melsele.³¹ Vanaf de jaren 60 zorgde de glasteelt voor een nieuw elan binnen de aardbeiteelt. In Melsele schakelden een groot deel van de telers op dit systeem over. Zo kreeg het dorp haar bijnaam "het glazen dorp".³² De teelt van aardbeien onder glas zorgde niet enkel landschappelijk en economisch voor een ingrijpende verandering, maar er ontstond rond dit aardbeigebeuren in het dorp ook een hele cultuur. Gaande van de jaarlijkse aardbeifeesten en de bijhorende missverkiezingen, tot loopwedstrijden, uitgestippelde fietstochten enzovoorts. De ontwikkelingen in de landbouw hebben hier dus onrechtstreeks tot een zeer specifieke context gebonden landschapscultuur met een maatschappelijk doel geleid.

Daarnaast zijn ook wonen en werken aan sterke veranderingen onderhevig. Op basis van het uitgebouwde netwerk, waardoor de nabijheid van diensten minder belangrijk werd, ontstaat een nieuwe, eigentijdse landelijke woonwijze. Weg van de drukte van de stad, met aan de straatkant een oprit voor de auto en aan de achterzijde een tuin in het groen of een wei met paarden en schapen. Dit wordt veelal nog aangevuld met een grote groentetuin en een carport voor het excessief grote aantal auto's per gezin. Kortom er ontstaat een hybride 'verlandelijk' stedelijk woningtype.

De gewestplannen en de economische expansie

Om de ongecontroleerde ontwikkeling van het Vlaamse stedelijk landschap een halt toe te roepen werd in 1962 de wet op de stedenbouw goedgekeurd. Ook de daaropvolgende gewestplannen in de jaren 70 moeten als antwoord op de Vlaamse dispersie worden gezien.

Dit waren in feite de eerste instrumenten met het oog een ruimtelijk beleid te voeren in België. Men

³⁰ (Loeckx & De Meulder, 2003, pp. 276-278)

³¹ (Niesten)

³² ("Uit de oude doos: de opkomst van de aardbei," 2014)



Figuur 22: gebouwontwikkeling Beveren 2014. We bemerken nog steeds een verdere verlinting, maar deze neemt niet meer de excessieve vorm aan van de vorige periode. De bijkomende bebouwing vertaalt zich vooral in bedrijventerreinen (Doornpark in het zuid-westen en Pareinpark in het noord-oosten) en in ingebreide woonwijken.

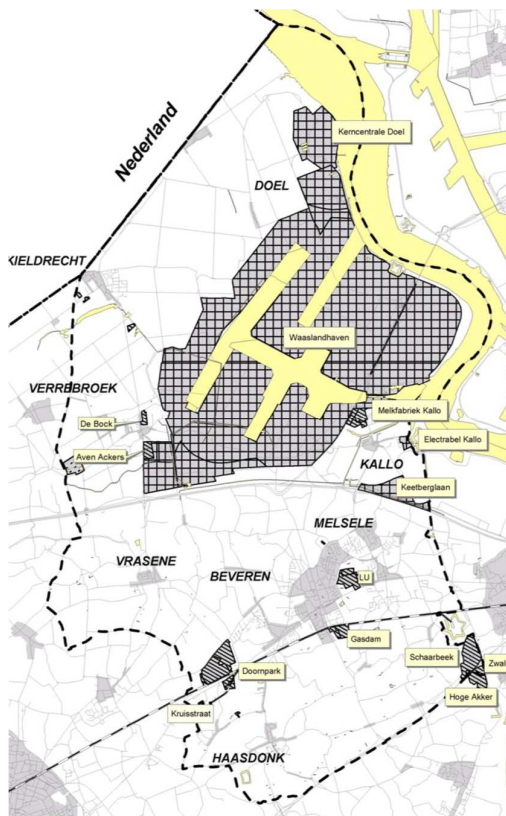
wou verdere verstedelijking tegengaan en de schaarse open ruimtes die toen nog restten in Vlaanderen beschermen. Dit is deels mislukt door een gebrek aan ruimtelijke visie en een gebrek aan draagkracht van dit project. Iedere gemeente kon immers met een eigen BPA beslissingen van het Gewestplan negeren als ze dat wilden. Deze negaties waren vaak zelfs niet ongegrond. De technocratische gewestplannen hadden een sterk top-down karakter en gingen erg uit van de maakbaarheid van de samenleving en een scheiding van functies. De plannen waren dan ook vaak niet op maat van de gemeente en de lokale context, waarin ze gerealiseerd dienden te worden. Naast het vastleggen van woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, woonreservegebieden en de te vrijwaren open ruimte, werden in zowat elke gemeente bovendien ook zones voor bedrijfsontwikkeling voorzien. Het voorzien van specifieke kmo-zones moest, samen met de wetten uit 1959 en 1970 omtrent de economische expansie werk in eigen streek aanmoedigen en hebben ervoor gezorgd dat in nagenoeg alle gemeenten bedrijventerreinen werden voorzien om de lokale tewerkstelling aan te zwengelen. Deze lokale bedrijventerreinen zijn in de loop van de jaren 70 erg kenmerkend gaan worden voor kleinstedelijke gebieden. In Beveren is de Parein koekjesfabriek, opgericht in 1963 en later door LU overgenomen, hiervan een resultaat. De heerlijke geur van verse koekjes zou er sindsdien de neuzen van omwonenden en voorbijgangers gaan vullen. De koekjesfabriek werd op termijn een waar begrip in de regio en ver daarbuiten. Op haar hoogtepunt stelde ze een 500-tal arbeiders tewerk. In 2003 werd de fabriek desondanks wegens herstructureringen gesloten en 421 mensen verloren hun job. Het sluiten van de koekjesfabriek vormde een grote aderlating in de economische ontwikkeling en de tewerkstelling van de gemeente. Dit verlies werd evenwel wel snel gecompenseerd. Twee jaar na de sluiting werd de fabriek gesloopt en nog eens vier jaar later opende een nieuw Parein retailpark er al haar deuren. Het Pareinpark telt momenteel 38 bedrijven, samen goed voor 400 jobs.

Ook de bedrijvenzone "Doornpark" ten westen van de Middenheide, dat pas de laatste 15 jaar tot volledige ontwikkeling kwam, mag als resultaat van deze jobstimulering in eigen streek gezien worden. Hoewel deze gebieden de werkgelegenheid in de Beveren zeker een boost hebben gegeven en het in deze beide gevallen gaat om kleine en middelgrote ondernemingen, kunnen we ons toch niet van de indruk ontdoen dat deze bedrijvenparken een belasting betekenen op de mobiliteit en de woonkwaliteit binnen de gemeente. De ontsluitingen naar de grotere snelwegen zijn immers verre van ideaal. Vrachtwagens moeten nu vaak langs kleine om hun bestemming te bereiken, wat de verkeerslast in de dorpskernen rondom opdrijft en de leefkwaliteit hypothekeert. Bovendien worden zowel het Doornpark als het Pareinpark rechtstreeks ontsloten via de N70 en verhogen ze de sowieso al hoge verkeersdruk op de belangrijkste ontsluitingsweg van Beveren. Dagelijkse files ter hoogte van de inrit van het Pareinpark vormen hiervan het bewijs. We kunnen ons dus afvragen of het voorzien van dergelijke bedrijvenparken in het centrum van een gemeente met een reeds hoge verkeersdruk, überhaupt wel een goed idee is en of het niet beter zou zijn om dergelijke ontwikkelingen dichterbij grote ontsluitingswegen, spoorwegen of de haven te laten plaatsvinden.

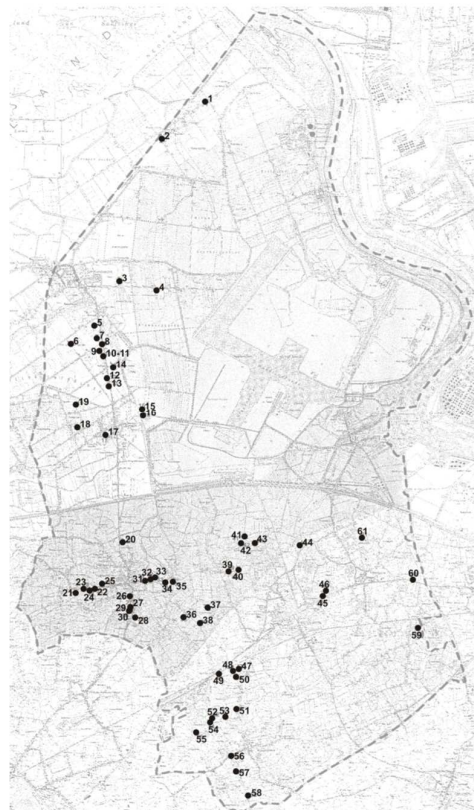
Zonevreemde bebouwing

Het gebrek aan ruimtelijk beleid in Vlaanderen uit zich tevens in het grote aantal zonevreemde gebouwen. Zonevreemde gebouwen en constructies zijn vaak opgericht met een geldige vergunning, maar staan op een plaats waar wonen, bedrijvigheid of recreatie strijdig zijn met de bestemmingsvoorschriften van de geldende plannen. Het gaat hier zowel om bedrijven, woningen, sport, recreatie, jeugdinfrastructuur enz. In principe kunnen we wel stellen dat zonevreemde bebouwing een maat is voor de verspreide slagorde van het Vlaamse bebouwd landschap.

Voor de invoering van de gewestplanning was er van één of andere vorm van zonering op beleidsmatig vlak geen enkel sprake. De willekeurige verspreiding van niet enkel huizen, maar ook bedrijven, winkels, sportinfrastructuur en dergelijke is daarvan een vanzelfsprekend gevolg. Al te vaak heeft dit in kleinstedelijke omgevingen, zoals Beveren, geleid tot een lappendeken van deelgebieden, die zonder enige samenhang of interactie en vaak met veel restruimte, aan elkaar zijn genaaid. Het aantal zonevreemde woningen alleen al bedraagt in Beveren circa 900. De zonevreemde woningen



Figuur 24: Ruimtelijk Structuurplan Beveren; bestaande industriegebieden en KMO zones. De meeste deelgemeenten hebben hun eigen KMO zone. Enkel Kieldrecht, Vrasene, Haasdonk beschikken niet over hun eigen bedrijventerreinen.



Figuur 23: Ruimtelijk Structuurplan Beveren: bestaande zonevrije bedrijven. Niet toevallig beschikken de gemeentes zonder eigen kmo-zone over de meeste zonevrije bedrijven (Kieldrecht, Vrasene, Haasdonk). Dit hoeft an sich geen probleem te stellen, maar het vormt zeker een extra uitdaging in de regie betreffende het publiek domein.

die aansluiten bij woonlinten werden meestal opgericht in het kader van de opvulregel; dit koninklijk besluit van 13 december 1978 liet in niet-woonzones toe om de ruimtes tussen twee gebouwen die op minder dan 70m van elkaar stonden, te bebouwen. Het ging meestal om eengezinswoningen in open bebouwing. De enige voorwaarde was dat de bestemming planologisch verantwoord moest zijn op grond van de bestaande toestand. Deze regel heeft de verlinting van het Vlaamse landschap sterk in de hand gewerkt. Hij werd als nefast voor de verlinting van Vlaanderen beschouwd en in 1993 afgeschaft. Net omwille van die verspreide slagorde is het zeer moeilijk om in een gemeente als Beveren op grote schaal interventies te doen die enigszins van betekenis zijn op niveau van de hele gemeente. Een grote interventie betekent immers dat een groot gebied onderhevig zal zijn aan de ruimtelijke interventies binnen en rondom dat gebied. Dat ruimtelijke projecten aanleiding kunnen geven tot maatschappelijke conflicten is ondertussen al veelvuldig aangetoond en vaak monden ruimtelijke conflicten uit in procedureslagen tussen bewoners en bouwheren, waardoor projecten jarenlange vertragingen oplopen. Bovendien houdt een grote zonevreemdheid hierbij in dat men steeds met ongelofelijk veel verschillende partijen dient samen te zitten met het oog op wat die interventie nu voor al die verschillende partijen en hun eigen territorium zal gaan betekenen. We denken hier bijvoorbeeld aan private sportterreinen, maneges, jeugdverenigingen, hondenclubs, superettes, buurtwinkels, voormalige bedrijfszetsels van tuinbouwbedrijven enz.. De eigendomsstructuur is vaak zo ingewikkeld dat men door de bomen het bos niet meer ziet en dat private ontwikkelaars bij voorbaat afhaken. Anderzijds kunnen we ook stellen dat op deze ruimtelijke constellaties zeer specifieke en interessante sociale relaties vastzitten, die bij de uitwerking van een ruimtelijk project niet zomaar kunnen genegeerd worden. Ondanks de negatieve connotatie van het conflict, kan ze dus evengoed constructief zijn. Het conflict is vaak net de basis van allerlei positieve veranderingen en men vindt er vaak de kiem van maatschappelijke, institutionele en ruimtelijke innovatie in.³³

In dat opzicht speelt participatie een zeer grote rol. Luisteren naar wat de gebruikers en bewoners belangrijk vinden is van cruciaal belang bij het ontwikkelen van een masterplan voor een buurt. Uiteraard ligt de verantwoordelijkheid in dit participatieproject ook bij de buurt zelf. Participatie betekent ook een engagement van de buurt uit om een constructieve dialoog tot stand te brengen en een geïntegreerd project te doen slagen.

Wijken

Het doel van de overheid om via regelgeving paal en perk te stellen aan de verdere verslinding van de open ruimte in Vlaanderen kunnen we enigszins geslaagd noemen wanneer we ons concentreren op het aantal inbreidingsprojecten die in Vlaanderen vanaf de jaren 70 de kop op steken. De meeste wijken die na deze periode zijn gebouwd beperken een verdere verspreiding, en bevinden zich vooral in de aangeduide woonuitbreidingsgebieden, die planologisch gezien dicht bij bestaande stedelijke of kleinstedelijke kernen bevinden. We kunnen deze nieuwe wijken beschouwen in navolging van de naoorlogse tuinvijkgedachte, met dat verschil dat kwaliteiten van de voorbeeldwijken hier nog amper gehaald worden. In de verkavelingen aangesneden door private verkavelaars doet vaak enkel de private groen tuin nog aan de oorspronkelijke ideologie van de tuinvijken denken. Het gevoel van gemeenschappelijkheid en integrale stedenbouwkundige aanleg, werden weggefilterd. Op grote schaal werden slaapwijken ontwikkeld, waarvan de stedenbouwkundige impact die van de individueel woonkavel met de vrijstaande woning nauwelijks overschrijdt.³⁴ Deze nieuwe wijken zijn ook in Beveren van groot belang geweest om de bevolkingstoename van de afgelopen decennia het hoofd te kunnen bieden. We lichten hier specifiek het woonuitbreidingsgebied ter hoogte van de grote heide toe, dat uiteraard het onderzoeksgebied van het relevante pilootproject collectief wonen vormt. De invulling van dit woongebied gebeurde in een aantal fasen en werd gestart in 1979 ter hoogte van Thyskenshoek en breidde zich nadien in westelijke en zuidelijke richting uit. In 1997 werd de laatste

³³ Park Groot Schijn (Meuris, 2011, pp. 13-19)

³⁴ (Team ontwerpend onderzoek et al., 2013, p. 57)



Figuur 25: ontwikkeling van de wijk op de Grote Heide, met van donker naar licht respectievelijk de oudste (1979) en de jongste bouwfases (1997).



Figuur 26: project Klaveren Aas voor WISH 84.

fase voltooid. Het resultaat is een geheel van doodlopende straten met aan het einde een verhard plein met de grootte van een draaicirkel voor de hulpdiensten, dat dikwijls nog eens ingevuld wordt als parkeerruimte voor de tweede of derde wagen van een omwonend gezin. De bebouwing rondom bestaat uit een eclectisch geheel van anonieme vrijstaande en halfopen woningen die zich beperken tot het niveau van de individuele woningconsument. Deze woningen mogen op het private niveau dan wel uitstekend uitgerust zijn, verder dragen ze weinig of niets bij aan de kwaliteit van het publieke domein. Een uitzondering hierop vinden we in het westelijke gedeelte van het gebied ter hoogte van de Klaveren Aas. Dit sociale luik werd in drie fasen ontwikkeld door de Waasse Landmaatschappij. Het gaat meer bepaald over de eerste fase van de ontwikkeling. Deze kwam tot stand als gevolg van WISH 84 (Wedstrijd Ideeën Sociale Huisvesting). In 1984 weet Jo Crépain de Vlaamse overheid ervan te overtuigen een architectuurwedstrijd rond sociale huisvesting te organiseren. De WISH-wedstrijd was een feit. De winnende projecten blinken uit in hun vernieuwend karakter, maar worden net daardoor vaak uitgevoerd met grote vertragingen en vaak op kleine schaal en in afgeslankte vorm. De grootschalige huisvestingsprojecten zijn immers bijna uitsluitend een stedelijke aangelegenheid.³⁵ Het project Klaveren Aas, van de hand van architectengroep 'STAD' (Studieteam voor Architectuur en Design), werd bekroond door de provincie Oost-Vlaanderen.³⁶ De jury prijst de eenheid en de diversiteit van de gebouwen. Daarnaast ziet ze vooral kwaliteit in het centrale plein en de pleintjes aan het eind van iedere doodlopende straat.³⁷ Het oorspronkelijke plan toont zes doodlopende wegen en 110 woonunits, maar omwille van bovenstaande redenen werden ook hier slechts 30 van de 110 geplande nieuwe woningen gerealiseerd. Ook het centrale plein, het hart van het ontwerp werd nooit tot uitvoering gebracht.

Inmiddels zijn op de kavels, waar de rest van de 110 woningen waren gepland, andere huizen gerealiseerd. Een deel van de wegenstructuur is overgenomen, evenals de pleintjes aan het einde van de straten, maar de kwaliteit en homogene uitstraling van het oorspronkelijke ontwerp worden er verre van geëvenaard.

³⁵ ("Wish 84: sociale woningbouw in de stad,")

³⁶ (Van Bogaert, 2014, p. 205)

³⁷ (den Hartog, 2011, pp. 30-34)

NAAR EEN STEDELIJKE AGENDA

In deze historische tableaux ligt de nadruk op de politiek-economische processen die de ruimtelijke ontwikkeling van Beveren op hoofdlijnen kaderen en verklaren. Beveren bevindt zich in dit verhaal vooral in de marge eerder dan in het centrum. De ontwikkelingen in Beveren zijn vooral de afgeleide van ontwikkelingen elders of dienen als een reactie op veranderende omstandigheden te worden begrepen. De verstedelijking van Beveren is er één by default, en vaak tegen wil en dank. Het resultaat is een gemeente die de facto is verstedelijkt maar de verstedelijkingsdynamiek niet echt omarmt. De typische dynamiek van accumulatie en differentiatie eigen aan het verstedelijkingsproces tekent zich af maar is nauwelijks het voorwerp van een gestructureerde en uitgesproken reflectie.

Beveren, zoals ook andere plekken in Vlaanderen, staat op de drempel van een meer stedelijk functioneren maar twijfelt of het de slag naar een meer stedelijke aggregatietoestand wil maken. Bij de afwezigheid van die stap dreigt verstedelijking vooral aanleiding te geven tot overlast, of die nu verkeerscongestie, verdroging, overstroming, ruimtelijke versnippering, heet. Beveren is het punt voorbij waar de verstedelijking geacommodeerd kan worden door te leunen op de rurale ruimtelijke en maatschappelijke onderbouw. Die historische rurale socialisering maar ook de ruimtelijke organisatie van die rurale onderlaag kampt bovendien met een crisis in haar eigen reproductie. In wat volgt proberen we de stedelijke agenda op te maken voor een plek als Beveren die historisch weinig aan stedelijkheid gelegen liet. We vullen de historische tableaux aan met een laatste tableau dat Beveren toont op de drempel van een meer stedelijke organisatie. We sporen naar die plekken en situaties waarin Beveren, met enige tegenzin, op de stedelijke uitdagingen lijkt in te gaan.

Mobiliteit

Mobiliteit is de laatste decennia in een steeds negatiever daglicht aan het komen. Toch mogen we niet vergeten dat mobiliteit an sich, een fantastisch begrip is. Het is een vrijheidsvoorwaarde. Het recht op mobiliteit, het idee fysisch in staat te zijn zich vrij te bewegen zonder grenzen, is een basisrecht en een fundament van onze Westerse beschaving. Grenzen, territorialiteit en mobiliteit zitten in die zin zeer dicht op elkaar. De aanleg van de spoorwegen begin 19^e eeuw maakte dat nagenoeg de hele bevolking zich vrij kon beginnen bewegen. Fysieke grenzen vervagen en de begrippen territorium en eigendom zijn niet meer zo eenduidig definieerbaar. De aristocraten waren steeds in staat geweest zich te verplaatsen en zagen de vrijheid zich te bewegen, als een privilege ten opzichte van de armere bevolking. Op het moment dat transport echter toegankelijk werd voor de bredere bevolking kwam hun suprematie en hun territoriaal grondbezit ter discussie te staan. Er werd vanuit deze hoek dan ook minachtend neergekeken op een mobiliteitsdemocratisering.

In de naoorlogse periode trekt deze evolutie zich exponentieel door. Muren komen letterlijk en figuurlijk naar beneden en de auto wordt dé exponent van een mobiele generatie. Ze wordt na de drukpers en de microchip als belangrijkste bevrijdende technologische uitvinding in de geschiedenis beschouwd en wordt het symbool van de Westerse geïndustrialiseerde consumptiemaatschappij.³⁸

In huidige context komt het gebruik van de auto terecht ter discussie te staan. De verkeerskundige ellende op de Belgische, en bij uitbreiding Europese wegen, kunnen we nauwelijks efficiënt of duurzaam noemen. Enorme files, parkeerproblemen en stijgende brandstofprijzen beginnen ons recht op mobiliteit te ondermijnen.

Ook Beveren komt hier niet onderuit. De bovenlokale, maar ook lokale verkeerscongestie eisen hun tol en alternatieven dienen aangereikt te worden. De dagelijkse files op de E17 richting Antwerpen ter hoogte van de Kennedytunnel, maken het bijna onmogelijk voor pendelaars om hun werkplaats in de

³⁸ (Kazman, 2010)

stad te bereiken en ook de mensen die het centrum van Beveren willen bereiken moeten, zeker in de spits, rekening houden met hoog oplopende wachttijden.

Dat oplossingen betreffende het fileprobleem niet uit de lucht komen vallen, hoeft geen betoog. En er worden effectief een pak mobiliteitsstudies uitgevoerd en een aantal goede ideeën aangereikt. Maar de effectieve uitvoering van deze plannen is in België vaak een ander probleem. Het politiek gepalaver, dat in België aan dergelijke projecten vooraf gaat, zorgt er voor dat vaak goede projecten het daglicht niet eens zien. De politieke verdeeldheid zorgt in ons land, al te vaak en in dit geval letterlijk, voor een stilstand in plaats van progressie. We denken hier in de eerste plaats aan de discussie rond de Oosterweelverbinding. Miljoenen euro's zijn al gegaan naar het onderzoek voor een betere verkeersdoorstroming op de Antwerpse ring, maar nog steeds is er geen beslissing gevallen. Het vervolledigen van de Antwerpse ring zou trouwens de verkeersdruk in Beveren en haar randgemeenten kunnen doen afnemen. Vaak rijden vrachtwagens, die de haven willen bereiken nu door de landelijke dorpskernen met het oog de files op de snelwegen te vermijden. Indien de verkeersdoorstroming op de ring zou verbeteren zouden deze vrachtwagens misschien minder snel de neiging hebben om via kleinere baantjes hun bestemming te bereiken. Het gebrek aan besluitvorming van bovenaf, waardoor de gemeente in een wurggreep wordt gehouden speelt trouwens ook in de discussie rond de mogelijke tramverlenging.

Een tram in Beveren

Tot in 2014 was het doortrekken van de tramlijn, die nu halt houdt op de krijgsbaan te Melsele, tot in het centrum van Beveren, een prioritair agendapunt van de Vlaamse regering, maar de Vlaamse overheid heeft dit plan, wegens gebrek aan financiële middelen, nu op de lange baan geschoven. Dit is zeker en vast niet naar de zin van de politici in Beveren. Zij ijveren al jaren voor een tram in hun gemeente.

“De noodzaak van de tram is een feit omdat iedereen die in Beveren woont, passeert, vaststelt dat wij op dit moment, vooral door bovenlokale problemen, met een enorme congestie zitten op de N70, die ook uitdijt naar de woongebieden. Het is dus vooral kwestie om verkeer weg te krijgen van de N70. Dat zal moeten door de boven lokale maatregelen: Oosterweel, het plan van de wase burgemeesters, maar dat zal bovendien, en daar is het openbaar vervoer zo belangrijk in, moeten gebeuren door het doortrekken van de tram om op die manier op die verschillende wijzen die problematiek aan te pakken.”

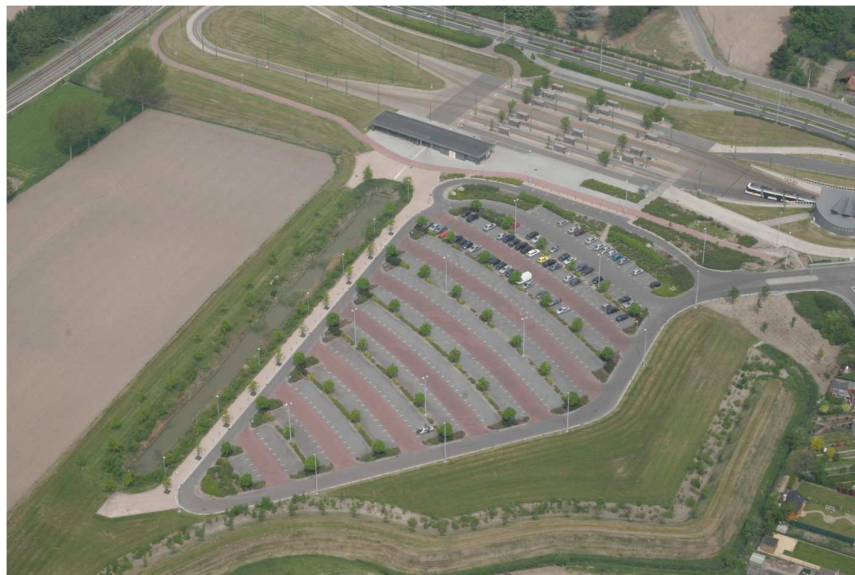
Raf Van Roeyen, CD&V, schepen voor mobiliteit

Vanuit het gemeentebestuur wordt er dus sterk aangedrongen op de aanleg van een tramlijn naar het centrum van Beveren. Niet alle bewoners zijn er evenwel van overtuigd dat die tram er moet komen. Uit persoonlijke ervaringen en uit rondvraag bij de bewoners blijkt er een hevige sociale discussie rond dit onderwerp te woeden. Enerzijds begrijpen de inwoners wel dat de tram een mogelijke oplossing kan bieden voor de verkeerscongestie op de N70 en het feit dat ze op die manier sneller en gemakkelijker naar Antwerpen kunnen pendelen zien ze zeker ook als een voordeel. Anderzijds doet de eventuele komst van de tram op sociaal niveau wel wat negatief stof opwaaien.

Veel Beverenaars hebben immers schrik van een mogelijke verstedelijking en de negatieve effecten die hieraan verbonden zijn. We duiden de sociale discussie hieromtrent met een aantal korte interviews met de inwoners. Deze interviews beschouwen we niet representatief, aangezien het voornamelijk gaat over mensen uit een eerder jonge leeftijdscategorie, maar we kunnen ze wel als aanknopingspunt gebruiken om te discussie aan te vatten. Het is in deze paragraaf geenszins de bedoeling een voorkeur voor het al dan niet doortrekken van de tramlijn te formuleren, maar we willen wel de sociale, ruimtelijke en infrastructurele consequenties ervan blootleggen.



Figuur 28: congestie op de N70 tussen Beveren en Melsele.



Figuur 27: park and ride ter hoogte van de terminus tramhalte in Melsele.

“Ik behoud liever de eigenheid van mijn gemeente, dan dat ik op twee minuten van 't stad woon”
Toon Van Mieghem, 22 jaar, student, Melsele.

“Ik persoonlijk vind het een minder goed idee. Enerzijds omwille van de doorstroming die nu al een probleem is (en er omwille van bestaande gebouwen niet veel uitwijkmogelijkheden zijn). Ik sta elke morgen vast op de baan tussen Zwijndrecht en linkeroever, en vrees voor hetzelfde scenario. Anderzijds denk ik dat er nu al voldoende mogelijkheden zijn om vanuit Beveren naar Antwerpen te gaan met het openbaar vervoer, en de noodzaak er dus niet echt is.”
Tinne Vettenburg, 23 jaar, student, Melsele.

“Ik ga niet veel naar Antwerpen, maar voor die keren dat ik ga zou dat wel goed zijn. En wat vreemdelingen betreft; in het zwembad en daar rond, zou dat misschien wel nadelig zijn. In en rond het oude zwembad waren er overigens ook wel wat problemen met allochtonen. Maar gewoon op 't straat denk ik niet dat die speciaal naar Beveren zouden komen, veel is er immers niet te beleven.”
Xavier Verstraeten, 22 jaar, student, Beveren

“Ik zou dit zeer graag willen. Het zou hierdoor veel gemakkelijker worden om naar Antwerpen te gaan om te gaan winkelen. De weg naar Melsele is namelijk vaak erg druk. Ik doe 20 minuten over 5 kilometer. Ik heb wel schrik voor vreemdelingen uit linkeroever.”
Caroline Van Bogaert, 47, bediende, Beveren

“Vooral voor oude mensen is dat belangrijk. 65-plussers die op hun eentje anders niet meer in 't stad geraken. Voor de rest vind ik dat er veel beter kan geïnvesteerd worden in het publiek transport binnen Antwerpen zelf en in een vlotte verandering van transport aan de ring; Parkeerplaatsen en verbinding met tram/bus/fiets...En zeker met de ondergrondse tram.”
Lieven Dhollander, 23 jaar, student, Beveren

“Persoonlijk ben ik er niet zo'n voorstander van. Niet enkel door het feit dat je paupers en paljassen makkelijker toegang geeft tot een dorp, maar de afstand Beveren -Antwerpen met de tram is volgens mij best wel lang. Daarentegen heb ik de auto en vind ik de terminushalte in Melsele of wat verder een goede oplossing. Ik zie de meerwaarde voor mezelf er niet in. Dan vind ik het idee van carsharing interessanter. Daarnaast heb je ook de fietssnelweg die een vlotte verbinding geeft met uw fiets tot het station van Beveren. En dan sta je op 10min in 't stad met de trein.”
Gert Cool, 22 jaar, student, Vrasene

Zwijndrecht is een gemeente waar de tram in het jaar 2002 al werd doorgetrokken. De meningen van de inwoners van Zwijndrecht zijn dus ook zeker relevant in deze discussie.

“Het heeft zijn voor- en nadelen. Ik heb er natuurlijk niks op tegen om op een groene manier, vlot in Antwerpen te geraken. Aangezien ik zelf student ben in Antwerpen kan ik de tram alleen maar aanmoedigen. Maar het verkeer werkt in 2 richtingen, en dat vind ik persoonlijk een negatief gevolg, dat er meer drukte ontstaat. Bij grote evenementen zoals de 10 miles in Antwerpen is het een hel om daar in de buurt te wonen als je zelf niks met dat evenement hebt. Het verkeer is om zeep omdat iedereen dan de tram neemt vanuit Zwijndrecht. En het uitbreiden van het tramnetwerk is eigenlijk gewoon het uitbreiden van de stad.”



Figuur 29: tram en auto's op dezelfde rijstrook ter hoogte van de dorpskom in Zwijndrecht.

Waardoor Zwijndrecht ook enkele kenmerken krijgt van stedelijke buitenwijken. Niet extreem natuurlijk.”

Denis Vandepitte 22 jaar, student, Zwijndrecht

“De inbraakcijfers zijn daarmee echt (niet alleen roddels) gestegen. Concreet in Zwijndrecht vind ik dat echt heel slecht gedaan voor 't plaatselijk autoverkeer, die tram heeft voor een deel een eigen bedding, maar dan voor een deel niet meer. Dit komt doordat de straat daar gewoon te nauw wordt. Ik heb het gevoel dat dit in de spitsuren het autoverkeer bemoeilijkt in het centrum□□□□□□□□□□. Het is natuurlijk wel een echt goede manier om van bij ons naar 't stad te gaan, efficiënt en het ontlast de wegen.”

Tim Claes, 23 jaar, student, Zwijndrecht.

“Ik vind die tram een superpositief iets, je bent van Zwijndrecht echt snel in 't stad, alleen (ik ga af en toe naar het werk met de tram) vind ik het lastig dat ik moet overstappen in 't stad zelf, want dan moet ik dikwijls 10 minuten wachten. Ik vind de park and ride (alhoewel die qua capaciteit groter mocht) ter hoogte van Linkeroever trouwens een goed en gemakkelijk concept en ben absoluut voorstander om de tramlijn naar Beveren door te trekken.”

Jeannine Dierckx, 53 jaar, bediende, Zwijndrecht.

Uit deze interviews blijkt dat er toch een zekere aversie staat tegenover een tram in het centrum van Beveren. Schrik voor vervreemding, criminaliteit en een verhoogde stedelijke druk zijn de voornaamste bezorgdheden. Dit is iets dat de Beverenaar overigens typeert. Dit xenofob gedrag is iets wat sterk aanwezig is en blijft bij voornamelijk de oudere bevolking, maar opvallend ook bij de jongere generatie. Iedereen kent iedereen in zijn dorp en men wil dat graag zo houden. Die gemoedelijke dorps sfeer, samen met het landelijke karakter van de gemeente maken dat de inwoners er graag wonen en alles dat dit kan aantasten wordt dan ook met enige argwaan benaderd. De stad ligt op een zekere afstand. Niet te ver, zodat ze nog steeds makkelijk te bereiken is om te gaan winkelen en dergelijke, maar ook niet te dicht, dat ze de negatieve externaliteiten van een voorstedelijk gebied begint te voelen. De komst van de tram zou een uitbreiding betekenen van de Antwerpse stadsregio op grondgebied van het Waasland. Ze zou de grens met het grootstedelijk gebied verder doen vervagen en daar lijken de Waaslanders niet unaniem gelukkig mee.

Naast deze sociale discussie zijn er een aantal praktische zaken waar rekening mee moet gehouden worden. Op korte termijn zou de heraanleg van de N70 de bereikbaarheid van de handelaars in het gedrang kunnen brengen. In dat opzicht hebben meer dan 1000 handelaars in Beveren en Melsele zich verenigd in de “Stuurgroep Heraanleg N70”. In deze stuurgroep zitten Unizo Beveren en Melsele, de handelaars en bedrijven van het Pareinpark, het Doornpark, Aangenaam Winkelen Beveren, de Handelaars Grote Baan en de marktkramers van de Beverse markt, samen goed voor 5000 arbeidsplaatsen. Deze groep wil de belangen van de lokale handelaars in dit verhaal verdedigen en een centraal aanspreekpunt vormen voor de gemeente Beveren, de Vlaamse Overheid en de lijn, want dat zijn de drie actoren in dit project.³⁹

We moeten er ons ook van bewust zijn dat op vlak van infrastructuur, de tram misschien niet de meest passende oplossing is voor Beveren. In grotere steden zijn de straten doorgaans breed genoeg om én autoverkeer én tramverkeer toe te laten zonder dat deze elkaars werking verhinderen. Maar wanneer men de tram door bijvoorbeeld de dorpskom van Melsele laat komen, kan men niet anders dan zowel auto als tram op dezelfde rijbaan voorzien. Dit kan leiden tot onveilige situaties en een verminderde verkeersdoorstroom in de spitsuren, zoals in Zwijndrecht reeds het geval is.

Op de tram is het in Beveren is het sowieso nog even wachten, maar ze zal ongetwijfeld nog heel wat stof doen opwaaien. Het laatste woord is hier dus absoluut nog niet over gezegd.

³⁹ (Van Landeghem, 2013)



Figuur 30: kaart publieke en private ruimte. Het kaartbeeld wordt voornamelijk bepaald individuele woningen en hun private kavels. Dichter bij het centrum worden de open stukken ingevuld door publieke functies (hieronder opgesomd + scholen in het lichtgrijs aangeduid) naarmate men zich verder van het centrum begeeft, nemen wei en akkerland de bovenhand.

1. Zwembad Meerminnen
2. Freethielstadion
3. Oud gemeentelijk zwembad + sporthal
4. Bibliotheek Nieuwe Parochie
5. Gemeentehuis
6. Nieuwe Openbare Bibliotheek + CC Ter Vesten
7. Jeugdhuis Togenblik
8. AZ Nicolas (Campus Beveren)

Publiek domein

Publieke ruimte en stedenbouw zijn twee termen die van oudsher onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Sinds het ontstaan van de stedenbouw als discipline, is de publieke ruimte middel bij uitstek geweest voor het maken van een betekenisvolle stad. Denk aan de Haussmanisering van Parijs (1853-1882), de Ringstrasse in Wenen (1857-1865), het uitbreidingsplan van Berlijn door James Hobbrecht (1858-1862) of de uitbreiding van Barcelona door Ildefonso Cerdà (1858). We gaan hier niet verder in op de specifieke ontwerpcondities, dit zou ons te ver leiden, maar deze grootstedelijke transformaties nemen allemaal een specifieke houding aan ten opzichte van de publieke ruimte, die tot op vandaag in elk van die steden doorwerkt. In Belgische context denken we bijvoorbeeld aan het verfraaiings –en uitbreidingsplan voor Brussel door Victor Besme (1866), het Zollikofer- De Vigneplan voor de heraanleg van de Gentse binnenstad (1880-1888) of het prijswinnend ontwerp voor de stadsuitbreiding van Antwerpen van Henri Prost (1910). Het publieke domein dat in deze plannen werd geconstrueerd is, mede vanwege de toegenomen automobilititeit, geheel anders gebruikt dan waarvoor het vroeger is aangelegd, maar ondanks de snel veranderende betekenis van de publieke ruimte blijft het inzetten op het publiek domein als strategie voor ruimtelijke vormgeving nog steeds overeind. Sterker nog, het vormt een voor de hand liggend antwoord op een transformatie waarin de stad aan samenhang lijkt te verliezen.⁴⁰ In de huidige stedelijke context, maar zeker ook in gemeentes als Beveren, die op de rand van de verstedelijking staan, komt de open ruimte als gevolg van privatisering en verdichting steeds sterker onder druk te staan. De kwalitatieve inrichting van het publiek domein is meer dan ooit van cruciaal belang voor de integrale waarde van de leefomgeving.

In tegenstelling tot het vaak geplande publieke domein in steden, is het publiek domein van Beveren heel fragmentarisch en willekeurig. Ze is het resultaat van spontane historische ontwikkelingen (geschetst in het eerste hoofdstuk van dit werk) die niets met stedenbouw of planning te maken hebben. Dat in Beveren in het verleden nauwelijks of niet is nagedacht over de betekenisvolle inrichting van het publiek domein, wat tot een aantal decennia geleden trouwens een nagenoeg onbestaand en irrelevant thema was, begint nu wel op een steeds meer prangende manier duidelijk te worden.

Wanneer we spreken over het publiek domein, spreken we niet enkel over de grote open gebieden in de gemeente, zoals de Grote Markt, Cortewalle, Hof ter Welle enz. Het gaat over veel meer dan dat. De publieke ruimte maakt een belangrijk deel uit van de woonomgeving. Ze geldt als compliment van het (private) gebouw en is, in tegenstelling tot de private, de ruimte die voorbijgaat aan het individu, voorbij de intimiteit van het lichaam, de ruimte waar men letterlijk zichzelf laat zien voor de groep, waar men zich publiek socialiseert. De grens tussen het private en het publieke valt in die zin in grote mate samen met de voorgevel van het huis. Toch is de tegenstelling privaat-publiek in realiteit vaak veel genuanceerder. Waar bevinden we ons bijvoorbeeld als we de voortuin betreden? Buiten maar toch privaat. Of als we een café binnenstappen? Binnen maar toch publiek.

De publieke ruimte is een onderdeel van de woonomgeving, maar is ook meer dan dat. Naast de woonfuncties bepaalt ze immers het functioneren van winkels, van restaurants, van cafés met hun terrassen, van scholen enz. Het is een plek waar iedereen mag komen, waar men komt om zich te verplaatsen, te verpozen, te communiceren, zich cultureel te manifesteren of handel te drijven. Het gaat naast de grote open ruimtes dus ook over de openbare weg, de stoep, het fietspad, parkeerplaatsen enz.

In deze context proberen we vervolgens de waarde en de betekenis van het publieke domein in Beveren in kaart te brengen.

⁴⁰ (Dehaene, 2011, p. 21)



Figuur 31: kaart publieke en private ruimte. Vanuit eenzelfde ontwikkelingslogica van een stad kunnen we ook in Beveren een aantal gordels rondom het centrum onderscheiden. Net zoals in een stad ontwikkelt zich rondom het centrum een eerste, voor Beveren weliswaar amorf, gordel waarin het overgrote deel van de publieke functies worden opgenomen. In de twintigste eeuw ontstaat een tweede residentiële gordel vol verkavelingswijken. Daarbuiten wordt de ruimte vooral bepaald door woonlinten, akkers en weilanden.

In een huidige context waarin de verstedelijking een steeds grotere druk uitoefent op het publieke domein, is de regie over de publieke ruimte een onmiskenbare kerntaak van de overheid en in de eerste plaats van de gemeente zelf. Het publiek domein schept immers belangrijke voorwaarden die de gemeente vitaal en leefbaar maken⁴¹. Als we kijken naar de publieke ruimte in Beveren, dan stelt deze eigenlijk weinig voor. Buiten de parken “Hof ter Welle” en “Hof ter Saksen”, die dient gezegd 's zomers heerlijke plaatsen zijn om te wandelen en te vertoeven, laat de kwaliteit van de open ruimte te wensen over. De integratie van woonomgeving en het publiek domein is overigens vaak ver zoek en gaat op de meeste plaatsen niet verder dan de sequentie tuin, woning, oprit, fietspad, openbare weg. De fietspaden waarvan sprake zijn op vele plaatsen overigens onbestaande of van slechte kwaliteit, wat vaak tot gevaarlijke verkeerssituaties en ongelukken leidt. Op lange termijn en op een duurzame manier investeren in publieke ruimte is dus een belangrijke sleutel om de leefbaarheid van de stedelijke gebieden in de toekomst te vrijwaren. Uiteraard vergt dit op bestuursniveau tal van instrumenten. Eerst en vooral dient men een goed inzicht te krijgen in de wensen van de inwoners. Communicatie met zowel bestaande inwoners als toekomstige inwoners is hierbij van cruciaal belang. Daarnaast is er nood aan visie en kwaliteit binnen het bestuur. Net daar wringt meestal het schoentje. Beveren kampt op dit punt met een probleem dat kenmerkend is voor veel kleine gemeenten in Vlaanderen. Op bestuursniveau ontbreekt eenvoudigweg de mankracht en de ervaring om de heropwaardering van de publieke ruimte inhoudelijk en projectmatig te sturen. Dit maakt het bestuur kwetsbaar en in belangrijke mate afhankelijk van extern advies. Er dient dan ook te worden onderstreept dat het zich omringen met de juiste personen en de juiste (private) partner(s) van cruciaal belang is in het slagen van een publiek project. De woonomgeving en het publieke domein zijn desbetreffend zowel op vlak van visie als op financieel vlak bij uitstek afhankelijk van de samenwerking tussen publieke en private partijen.

“Het is die samenwerking die ook de financiële middelen moet genereren en, wellicht minstens zo belangrijk, de synergie moet opleveren tussen de verschillende private en publieke investeringen en bestedingen. Zonder de visie, die voor samenhang en synergie moet zorgen, werken investeringen en bestedingen vaker tegen dan met elkaar.”⁴²

In die zin ligt de verantwoordelijkheid even zeer bij de private projectontwikkelaars. Zij zijn zich nog steeds al te weinig bewust van de grote verantwoordelijkheid die zij dragen inzake de toekomstige ontwikkeling van onze leefomgeving.

Een nieuw administratief centrum op het Gravenplein

In het bijzonder belichten we inzake de publieke ruimte het Gravenplein, naast de Grote Markt het grootste open plein van Beveren. Het plein, omgeven door de brandweer, het politiekantoor, Jeugdcentrum Togenblik, de openbare bibliotheek, het cultuurcafé en CC Ter Vesten, doet momenteel dienst als evenementenplein voor onder andere het circus en de Beverse Feesten. Maar buiten deze kortdurende bezettingsperiode doet het enkel dienst als parking voor de bezoekers van CC Ter Vesten of voor de bezoekers van de markt op dinsdag. Op andere momenten krijgt het plein geen invulling en ligt het er maar voor spek en bonen bij, om nog maar te zwijgen over de kwaliteit van het wegdek, dat zelfs na verschillende keren heraangelegd geweest te zijn, met kraters bedekt blijft. Ideaal voor de auto is het dus zeker niet. Net omwille van het feit dat het plein dienst doet als parkeerruimte is de heraanleg ervan allerminst een sinecure. Het parkeerprobleem in Beveren is immers, vooral tijdens drukke momenten, al erg nijpend.

Dit plein heeft daarentegen door haar centrale ligging in de gemeente een ongelofelijke potentie in zich om uit te groeien tot een fantastische plek in het hart van de gemeente. Een plek die het publiek

⁴¹ (Steffens, Cuyvers, & Meertens en Steffens Ontwikkeling en Advies, 2003, p. 311)

⁴² (Steffens et al., 2003, p. 312)



Figuur 33: concepttekening nieuw administratief centrum.



Figuur 32: conceptmaquette nieuw administratief centrum.

domein van de gemeente een nieuw elan kan geven en een visitekaartje van de gemeente kan zijn. Bij het binnenrijden van het centrum uit de richting van Antwerpen is het immers het eerste wat de mensen te zien krijgen.

In januari van dit jaar ondertekenden het gemeentebestuur (CD&V en NVA) en architectenbureau ORG, een bouw- en milieuvergunningsaanvraag voor een nieuw administratief centrum (AC) op het Gravenplein. Het is de eerste formele stap in de realisatie van dit nieuw administratief complex waar op termijn politie, gemeentelijke diensten en OCMW-diensten een gezamenlijk onderkomen zullen krijgen.⁴³ Dit project is het grootste gemeentelijk bouwproject in de geschiedenis van Beveren. Er hangt dan ook een prijskaartje van 30 miljoen euro aan vast. Dit kostenplaatje doet bij de oppositie (VLD, Groen-SPA en Vlaams Belang) wel wat wenkbrauwen fronsen. De gemeente heeft nu al één van de hoogste schuldenlasten in Vlaanderen. Volgens de oppositie zullen de schulden met de bouw van dit project alleen maar oplopen en zal de reeds hoge belastingdruk in Beveren dus niet meteen dalen, integendeel.⁴⁴

Los van deze politieke discussie nemen we de ontwerpintenties en consequenties even verder onder de loep. Het gebouw zal dus een aantal gemeentelijke administratieve functies onder één dak samenbrengen. Dit houdt in dat mensen efficiënter kunnen geholpen worden en dat ze niet steeds van het kastje naar de muur worden gestuurd omdat de diensten zo verspreid zijn, wat een goede zaak is. Wanneer we de renders van het gebouw zien zouden we dit niet meteen in de context van een gemeente als Beveren plaatsen. Op het eerste zicht komt het gebouw, niet enkel door haar schaal, maar ook door haar materiaalgebruik, vrij monumentaal en bombastisch over. Een administratief centrum van dergelijke schaal plaatsen we dan ook eerder in een grotere stedelijke context. We nuanceren deze bemerking met het feit dat een grote open ruimte als het Gravenplein zeker wel een gebouw met zulke schaal kan verdragen en de representatieve gevel zou een soort van 'kop' kunnen zijn die het centrum van Beveren aankondigt. Daarnaast zal de publieke toegankelijkheid van vooral de gevel aan het Gravenplein uitermate belangrijk voor de werking van het plein. Met de grote glaspartij op de kopse gevel, die een publieke dienstenmarkt verhult, wordt hiertoe een mooie geste gedaan, die zelfs nog meer uitgesproken mocht zijn. Speciale aandacht moet overigens uitgaan naar het karakter en de leefbaarheid van het evenementenplein buiten de openingsuren van het AC. Het kan geenszins de bedoeling zijn dat het plein na sluitingstijd van het AC een verlaten gebied wordt, zoals nu veel te vaak het geval is. Veel zal hierbij afhangen van de vormgeving en de materialisatie van het plein zelf. Een volledig mineraal plein mag dan wel uitermate geschikt zijn voor evenementen of parkeren. Het zou jammer zijn moest zulke prominente plek in het centrum slechts een aantal keer per jaar haar publieke functie kunnen vervullen. Op het eerste zicht lijkt het ontwerp in haar huidige vorm hier geen antwoord op te geven.

Wat men op zijn minst wel tracht te doen is het plein van potentiële auto's vrijwaren. Het aanleggen van een ondergrondse parking was hiertoe de eerste keuze, maar door de hoge grondwaterspiegel bleek dit jammer genoeg geen optie. Als alternatief wordt een parkeertoren geïntroduceerd op één van de mooiere plaatsen van de site. Een jammere zaak voor de integrale kwaliteit van het ontwerp, want zonder parkeertoren zou een veel ruimer en aangenamer gebied voor bewoning gevrijwaard blijven.⁴⁵ Wat er ook van gezegd of geschreven, het staat vast dat met de bouw van dit nieuw administratief centrum, de gemeente Beveren een volgende en grote stap zet richting stedelijkheid. De stedelijke agenda zal met de komst van dergelijk prestigeproject alvast prominenter in beeld komen.

⁴³ (gvh, 2015)

⁴⁴ ("Doe mee zeg nee ")

⁴⁵ ("Nog veel werk aan plannen nieuw administratief centrum," 2014)

	1981	1991	1996	2001	2007	2012	2014
Beveren	17.486	18.275	19.296	19.556	19.787	20.072	20.309
		+4,5%	+5,6%	+1,3%	+1,2%	+1,4%	+1,2%
Doel	989	920	957	810	388	191	147
		-6,9%	+4,0%	-15,3%	-52,1%	-50,7%	-23,1%
Haasdonk	3.678	4.009	3.961	3.927	4.104	4.165	4.249
		+8,9%	-1,2%	-0,86%	+4,5%	+1,5%	+2,1%
Kallo	1.707	1.693	1.699	1.765	1.808	2.157	2.234
		-0,8%	+0,4%	+3,9%	+2,4%	+19,3%	+3,6%
Kieldrecht	4.050	3.781	3.719	3.657	3.750	3.850	3.795
		-6,6%	-1,6%	-1,7%	+2,5%	+2,6%	-1,4%
Melsele	7.733	8.450	8.956	9.687	10.186	10.430	10.509
		+9,2%	+5,9%	+8,1%	+5,1%	+2,4%	+0,75%
Verrebroek	1.529	1.697	1.785	1.876	1.880	1.900	1.955
		+10,9%	+5,2%	+5,1%	+0,2%	+1,1%	+2,9%
Vrasene	3.781	3.757	3.823	3.827	3.868	3.978	3.970
		-0,6%	+1,8%	+0,1%	+1,1%	+2,8%	-0,2%
Totaal	40.953	42.582	44.196	45.105	45.771	46.743	47.168
		+3,9%	+3,8%	+2,1%	+1,5%	+2,1%	+0,9%

Figuur 34: tabel gemeente Beveren: bevolkingsevolutie van Beveren, tussen 1981 en 2014.

	2007	2012	2017	2022
Aantal inwoners	45.771	46.361	46.922	47.228
		+1,3%	+1,2%	+0,6%
Aantal huishoudens	18.529	19.196	19.810	22.315
		+3,6%	+3,2%	+12,6%

Figuur 35: tabel gemeente Beveren: bevolkings –en gezinsevolutie Beveren volgens SVR-projectie 2009-2030.

	1981	1991	1996	2001	2007	2012	2014
Beveren	42,7%	42,9%	43,7%	43,4%	43,2%	42,9%	43,1%
Doel	2,4%	2,2%	2,2%	1,8%	0,8%	0,4%	0,3%
Haasdonk	9,0%	9,4%	9,0%	8,7%	9,0%	8,9%	9,0%
Kallo	4,2%	4,0%	3,8%	3,9%	4,0%	4,6%	4,7%
Kieldrecht	9,9%	8,9%	8,4%	8,1%	8,2%	8,2%	8,0%
Melsele	18,9%	19,8%	20,3%	21,5%	22,3%	22,3%	22,3%
Verrebroek	3,7%	4,0%	4,0%	4,2%	4,1%	4,1%	4,1%
Vrasene	9,2%	8,8%	8,7%	8,5%	8,5%	8,5%	8,4%

Figuur 36: tabel gemeente Beveren: evolutie van het aandeel van de bevolking per deelgemeente in de totale bevolking van Beveren, per deelgemeente, tussen 1981 en 2014.

Veranderend demografisch profiel

Bevolkingsgroei

Het proces van verstedelijking kan niet los van een stijgende en een veranderende bevolkingssamenstelling gezien worden. Over het algemeen kunnen we stellen dat Beveren te kampen heeft met de pijnpunten die heel Vlaanderen in de 21^e eeuw op vlak van het wonen, ervaart. Een bevolking die blijft stijgen, een groeiende vergrijzing, een toenemende gezinsverduunning en bijgevolg dus een gebrek aan plaats. Bovendien ontbreekt er een ruimtelijk kader om dit alles in te organiseren. Dit zijn kenmerken die overigens niet te beperken zijn tot Vlaanderen, maar ook een overgroot deel van de West-Europese landen typeren.

De tabel hiernaast geeft de bevolkingsevolutie van Beveren per deelgemeente weer, tussen 1981 en 2014. Daaruit kunnen we afleiden dat de sterkste absolute groei voornamelijk in Melsele en Beveren heeft plaatsgevonden. Deze bevolkingsprognose vertaalde zich nochtans in ruim voorzien woongebied op het gewestplan van 1978. We kunnen echter vaststellen dat dit woongebied, zowel in Beveren als in Melsele te snel is ingevuld door private verkavelingen. Door de aanleg van dergelijke nieuwe woonstraten werd het landelijke dorpskarakter verstoord, tegelijk werd door een gebrek aan integratie van deze nieuwe wijken het sociale weefsel ontwricht. Het resultaat is een onsamenhangend geheel van verstedelijkte wijken en landelijke woninglinten, die op een aantal uitzonderingen na, van weinig toegevoegde waarde zijn voor het woonpatrimonium.⁴⁶

Uit prognoses blijkt dat de bevolking de komende jaren zal blijven groeien. Het bouwen van nieuwe woningen is dus noodzakelijk.

Volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, worden Beveren en Melsele als kleinstedelijk gebied gecatalogeerd. De rest van de deelgemeenten worden als buitengebied ondergebracht. Dit houdt in dat volgens de richtinggevende norm, de gebouwdichtheden in Beveren en Melsele moeten evolueren naar een minimum van 25 woningen/ha en in de rest van de gemeentes naar een maximum van 15 woningen/ha. Daardoor zal vooral in de hoofdruimte Beveren-Melsele de woonomgeving steeds sterker onder druk komen te staan. De verhouding tussen het aantal inwoners in het kleinstedelijk gebied en het buitengebied bedraagt nu ongeveer 60/40. We mogen dus verwachten dat deze verhouding in de nabije toekomst nog zal groeien.

Gezinsverduunning

Naast de natuurlijke bevolkingsgroei en de groei door migratiebewegingen zal ook de gezinsverduunning de vraag naar nieuwe woningen verder stimuleren. Het is logisch te bedenken dat de gezinsverduunning tot een stijging van het aantal woningen per gezin leidt en dus een stijging van het aantal woningen tout court inhoudt.

In de tabel hieronder zien we de dalende trend voor de gemiddelde gezinsgrootte. Verschillende redenen zijn verantwoordelijk voor deze daling: de toenemende versnippering van de gezinnen door de stijging van het aantal gezinnen, het feit dat ongehuwden meer dan vroeger zelfstandig gaan wonen, de vergrijzing van de bevolking enz...

Voor Beveren zien we dat de gezinsgrootte nog boven het Vlaamse gemiddelde blijft. Dit is een typisch fenomeen voor gemeentes in de buitengebieden. De kleinere gezinnen zijn vaak terug te vinden in stedelijke gebieden. Dit komt in de eerste plaats doordat de woningen in de steden doorgaans gewoon kleiner zijn en een tweede plaats omdat de stad een vrijzinniger karakter heeft en er dus meer alleenstaanden of eenoudergezinnen wonen. Dit in tegenstelling tot het platteland, waar vaak nog meer waarde wordt gehecht aan de christelijke waarden van het huwelijk. Hoewel men in Beveren nog steeds boven de gemiddelde gezinsgrootte in Vlaanderen zit, stellen we vast dat de

⁴⁶ (Soresma n.v., 2006a, p. 157)

	1991	aandeel in totale bevolking 1991	2007	aandeel in totale bevolking 2007	2014	aandeel in totale bevolking 2014
<i>0-19 jaar</i>	10.876	25,5%	10.289	22,5%	10.225	21,7%
<i>20-39 jaar</i>	13.305	31,2%	11.670	25,5%	10.992	23,3%
<i>40-59 jaar</i>	10.608	24,8%	13.558	29,6%	13.759	29,2%
<i>60-79 jaar</i>	6.536	15,4%	8.353	18,2%	9.602	20,3%
<i>+ 80 jaar</i>	1.302	3,1%	1.901	4,2%	2.590	5,5%
TOTAAL	42.627	100%	45.771	100%	47.168	100%

Figuur 37: bevolkingsevolutie van Beveren per leeftijdsklasse, in 1991, 2007 en 2014 (bron: FOD Economie – Algemene Directie Statistiek en gemeente Beveren)

laatste 15 jaar een versnelde daling is ingezet. Een mogelijke oorzaak hiervoor kan de vergrijzing zijn. Het platteland is immers over het algemeen de plaats waar de vergrijzing en de gevolgen ervan het sterkst voelbaar zijn. Een echt sluitend bewijs voor dit oorzakelijk verband kunnen we echter niet geven.

Vergrijzing

Dat de vergrijzing van de bevolking in Beveren een feit is kunnen we aantonen met de tabel van de bevolkingsevolutie per leeftijdsklasse. Het aandeel van de 40 plussers blijft stijgen, terwijl het aantal jonge gezinnen (20-39), als gevolg van de dalende nataliteit vanaf de jaren 70, verder afneemt. In de categorie van de jongeren, stellen we eveneens een daling vast, maar door de opnieuw stijgende nataliteit in het laatste decennium lijkt die uit de vlakken.

Door de goede ligging t.o.v. Antwerpen, een goed uitgeruste centrumgebied, en het landelijk karakter, vormen Beveren en Melsele, en in minder mate de dorpen in het buitengebied, zeker een aantrekkingspool voor jonge gezinnen. Toch blijkt dat niet meteen uit deze cijfers.

Het is bijgevolg in het bijzonder belangrijk na te denken over de (her)huisvesting van de oudere bevolking, want in die categorie zal de woningdruk in de nabije toekomst het sterkst voelbaar zijn.

Woningen uit de jaren 50, 60, 70 zijn vaak niet aangepast aan de dalende fysieke mobiliteit van hun bewoners. Daarenboven zijn de kinderen allemaal het huis uit en wordt het onderhoud aan de woning zelf en aan de veel te grote tuin stilaan te veel. Uiteindelijk kunnen en willen de bewoners niet anders dan verhuizen naar woningen die beter voor hen geschikt zijn. Woonzorgcentra en serviceflats zijn in dit opzicht mogelijke alternatieven.

Wat overigens ook zeer opvallend is in deze wijken van naoorlogse bouwwoede, is de sociale ontworteling die er momenteel heerst. De jonge kinderen die vroeger op straat of in het park speelden zijn er niet meer en niets in deze wijken doet nog enig sociaal contact tussen haar bewoners vermoeden. De sociale coherentie is weg en het publieke domein heeft er haar betekenis verloren. Deze situatie lijkt zich overigens niet snel te zullen omkeren. Jonge gezinnen zijn niet meteen geneigd om in deze vaak slecht geïsoleerde, oude woningen in te trekken. De grond en huisprijzen liggen voor hen overigens vaak te hoog, om nog maar te zwijgen over de eventuele kosten voor renovatie.

Nieuwe woontypologieën

Verdichting

Het veranderend demografisch profiel vormt de ideale aanleiding tot een discussie rond de nood aan nieuwe woontypologieën. We mogen naderhand wel stellen dat de bevolkingsgroei niet zal kunnen worden opgevangen door de huidige Vlaamse woonmodellen. De ongebreidelde vermenigvuldiging van de individuele woondroom heeft niet geleid tot een duurzame woonsituatie en een reorganisatie van de woonomgeving met woningtypologieën, die een hogere graad van collectiviteit in zich dragen, dringt zich op.

We vatten de discussie rond nieuwe woontypologieën aan met het thema van de verdichting en baseren ons hiervoor op de uiteenzetting die André Loeckx en Bruno Demeulder, beiden werkzaam op het departement architectuur van de KU Leuven, geven in hun voorstudie betreffende de verdichting van de woonomgeving voor het Witboek Stedenbeleid.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van de gemeente Beveren schrijft men het volgende:

“Beveren wordt verder ontwikkeld als kleinstedelijk centrum. De kern wordt verder verdicht en versterkt zonder daarbij de bestaande woonkwaliteiten uit het oog te verliezen. Beveren is

*momenteel een gemeente met stedelijke allures en voorzieningen maar zonder stedelijke verloedering, met nog een landelijke omgeving en veel groen in het centrum. Eigenschappen waar veel steden van dromen. Wil men deze kwaliteiten behouden dan dienen deze verder versterkt en uitgebouwd te worden.*⁴⁷

Het GRS baseert zich op richtlijnen die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geformuleerd worden. De meest gekende cijfers van het RSV zijn waarschijnlijk de haast mythische 25 en 15 woningen/ha, die als streefcijfers dienen voor de dichtheden in respectievelijk de stedelijke kernen en de kernen van het buitengebied. Het plan gaat er van uit dat het steeds toenemende gebruik van ruimte voor het wonen gekeerd moet worden en dat dit enkel kan door het streven naar een bepaalde dichtheid. De vooralsnog dominante nieuwbouwwormen (verkaveling en lintbebouwing) scoren slecht op gebied van dichtheid, bovendien genereren ze hoge mobiliteitskosten en een ongeziene verspilling van grond en infrastructuur. De hegemonie van het vrijstaande huis dient doorbroken te worden ten voordele van een gediversifieerd woningaanbod. Met dit doel zal zowel een herwaardering van interessante woontypes (rijhuis, beluik, woonhof, ...) als een radicale typologische innovatie nodig zijn. Daarbij zal niet enkel het woningaanbod, maar ook de woningvraag moeten worden omgebogen. Appartementen met een grote eigen buitenruimte en goede parkeervoorzieningen, zuinige en veilige rijhuizen met een verzorgde daglichtinval en een directe relatie tot de tuin, duplexwoningen met een ruim dakterras en een boeiend uitzicht en patiowoningen met een hoge graad van privacy zijn mogelijke alternatieven, die veel te weinig gekend zijn en daarom ook niet gevraagd zijn. Het zal zaak zijn de mensen warm te maken voor andere woonmodellen dan het vrijstaande huis.⁴⁸ Net dat is hetgene dat niet zo evident is. Mensen zijn sowieso al erg aan hun eigendom gehecht. Net als de baksteen in de maag, is het idee van huisje, tuintje, kindje, op het netvlies van de Vlaming gebrand. Alles wat vernieuwend is, dit idee aantast, of niet in het vaste stramien past, wordt met argwaan bekeken. Deze eigenschap typeert de Vlaming in het algemeen, maar geldt in het bijzonder voor kleinere leefgemeenschappen die zich buiten de directe omgeving van de stad begeven. Zeker in Beveren en in haar landelijke dorpskernen is deze conservatieve houding t.o.v. nieuwe alles wat nieuw is een feit en is het moeilijk een basis te vinden voor een dergelijke mentaliteitsverandering. De vraag is dan ook in welke mate de inwoners van Beveren klaar zijn voor een radicaal (in hun ogen dan) nieuwe vorm van woningbouw.

Beleid

Niettegenstaande het feit dat een dergelijke mentaliteitswijziging moeilijk te bewerkstelligen is, is ze in het grootste belang van de toekomstige generaties. Krachtdadige ingrepen zijn derhalve absoluut vereist. Het gemeentebestuur, met name de dienst ruimtelijke ordening, moet hier in de eerste plaats het voortouw nemen. Daar is men in Beveren overigens wel mee bezig. In de nieuwe woonbehoeftestudie poneert men een aanbodbeleid, waarin nieuwe woonvormen worden gepromoot. Gaande van nieuwe algemene woonvormen, zoals meegroeiwoningen, centraal wonen, co-housing, gestippeld wonen... Tot nieuwe woonvormen voor ouderen zoals serviceflats, rust –en verzorgingstehuizen, woonzorgcentra, kangoeroewoningen enz.... Op vlak van ouderenhuisvesting zijn in Beveren zeker al inspanningen gebeurd. Het nieuwe woonzorgcentrum de Notelaar in het centrum van Beveren vormt hiervan de exponent. Als we echter een verschil willen maken op het integrale woonpatrimonium, dan zullen er nog veel sneller en veel concreter kwalitatieve projecten tot uitvoering gebracht moeten worden.

In die zin moet de gemeente zich nog meer bewust zijn van de verantwoordelijkheid die ze heeft wanneer ze als bouwheer optreedt in onder andere publiek-private samenwerkingen (PPS). In tijden van terugtrekkende of afslankende overheden wordt immers steeds vaker geopteerd voor vormen van publiek-private samenwerking (PPS) voor het realiseren van openbare bouw- en infrastructuurprojecten en gemeenschapsvoorzieningen. Door zich als kwalitatieve en kritische partner van de projectontwikkelaar op te stellen kan de gemeente een verschil maken voor haar bewoners.

⁴⁷ (Soresma n.v., 2006b, p. 84)

⁴⁸ (Loeckx & De Meulder, 2003, pp. 279-284)

Het is in de tweede plaats vanzelfsprekend dat het ruimtelijk beleid niet enkel op lokaal niveau dient te worden hervormt. Ook op de hogere niveaus, de Vlaamse overheid in het bijzonder, dienen beleidscorrecties en –maatregelen te worden doorgevoerd. Met het team Vlaams bouwmeester en met Thuis in de Stad (het Vlaams stedenbeleid) werden stappen in de goede richting gezet.

Onder toezicht van de Vlaamse bouwmeesters zijn de Vlaamse centrumsteden het laatste decennium op vlak van stadsvernieuwing duidelijk aan een inhaalbeweging bezig en 'Thuis in de Stad' biedt hier, in de vorm van subsidies en expertise, op sommige plaatsen een juiste hefboom voor.⁴⁹

Over het ontslag van de stadsbouwmeester en de afschaffing van het ambt van Vlaams bouwmeester door de Vlaamse regering wordt hier niet uitgebreid, maar af te wachten valt wel of het alternatief, met name een bouwmeesterscollege van vijf experts een waardig alternatief kan bieden.

"...Stop dus met Vlaanderen zinloos en armtierig te verkavelen. Daag de markt uit om nieuwe collectieve woonmodellen te ontwikkelen. Zet in op collectiviteitswinsten en geïntegreerde woonomgevingen met maatschappelijke meerwaarde, zodat wonen minder defensief wordt. En voor de nog te bouwen woningen in de al vergunde verkavelingen: maak het als overheid nét moeilijker om een typische bouwvergunning te verkrijgen, zodat de bevolking eindelijk kan beseffen hoeveel maatschappelijk lasten die kavels veroorzaken. Moedig dus de collectieve bewoner aan, alsook die woningproviders bereid om buiten de lijntjes te kleuren, in plaats van degenen die een zoutloze verkavelingsdroom nastreven."⁵⁰

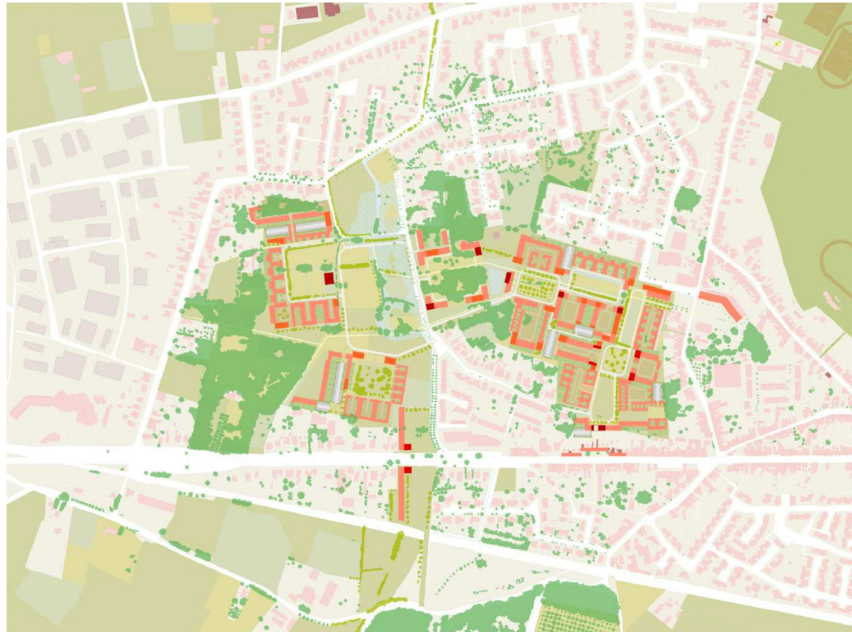
Peter Swinnen

Hoewel deze quote van voormalig Vlaams bouwmeester Peter Swinnen ook een reconversie van het wonen in het hinterland beoogd, dient wel gezegd dat dit beleid zich vooral laat voelen op niveau van de stad. De concrete uitwerking van dit beleid in het buitengebied en dus een betere woonkwaliteit in dit buitengebied, blijft op een paar uitzonderingen na, wat achterwege. Dit komt mede door het feit dat subsidies in de eerste plaats gaan naar grote projecten in of rond de stad. Bovendien voelen talentrijke stedenbouwers zich veel sneller aangesproken tot stedelijke projecten, aangezien vooral die projecten in aanmerking komen voor eventuele prijzen waarmee ze hun naam kunnen maken.

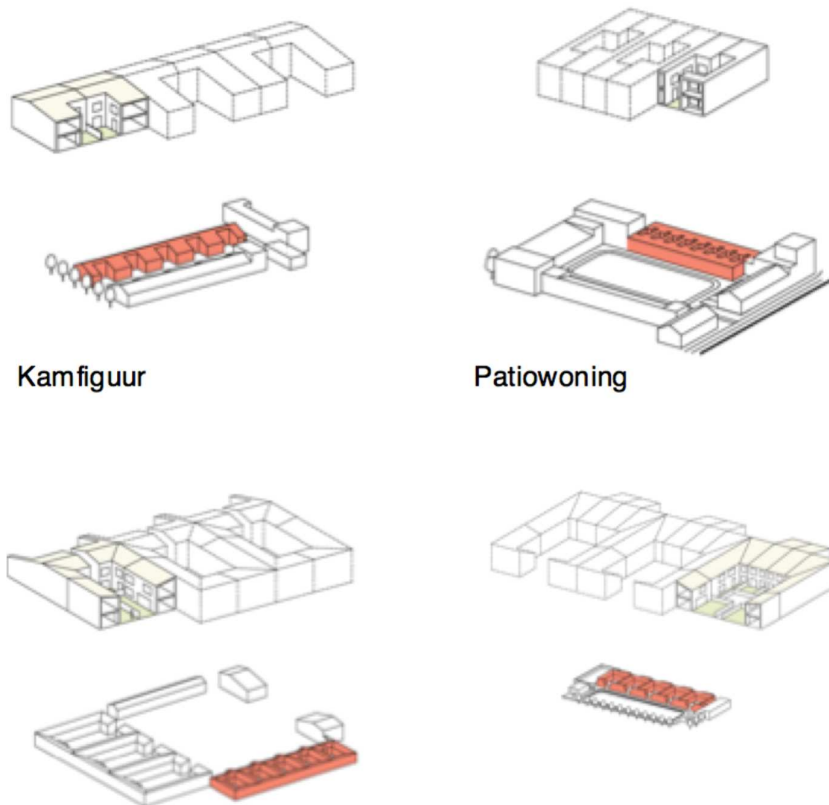
In de derde plaats behoort het ook de private projectontwikkelaars toe te investeren in nieuwe woonvormen en in een kwalitatieve woonomgeving. Voor de grotere bouwheren die werkelijk het verschil kunnen maken, is deze hele problematiek vaak verre van prioritair. Private ontwikkelaars schuwen vernieuwingen in de woningbouw. Zij volgen de marktvaart uit schrik voor een onverkoopt product. Bovendien betekent het investeren in publieke ruimte in hun ogen vaak het verliezen van plaats waarop gebouwd kan worden, dus het verlies aan verkoopbare bouwoppervlakte en dus een verlies aan mogelijke verkoopsinkomsten. De afgelopen jaren zien we hierin wel een zekere kentering. Projectontwikkelaars beginnen zich, al is het me mondjesmaat, bewust te worden van de verantwoordelijkheid die zij hebben t.o.v. de maatschappij. Het besef dat zij als hoofdspelers in de markt een katalysator voor een kwalitatieve woonomgeving kunnen en moeten zijn, begint stilaan door te dringen.

⁴⁹ ("Vlaamse Overheid - Binnenlands Bestuur - Team Stedenbeleid (Thuis in de Stad),")

⁵⁰ (Swinnen, 2013)



Figuur 39: omgevingsplan pilotproject Middenheide.



Kamfiguur

Patiowoning

Figuur 38: nieuwe woningtypologieën binnen het pilotproject Middenheide.

Met bovenstaande discussie in het achterhoofd maken we de stap naar de “Pilotprojecten Collectief Wonen” van de Vlaams Bouwmeester. De pilotprojecten collectief wonen brengen de bovenstaande discussiepunten samen en zijn een mooi voorbeeld van hoe het ook anders kan. Ze tonen hoe er het overkoepelend Vlaamse niveau initiatief kan worden genomen en krachten kunnen worden gebundeld. De pilotprojecten brengen stedenbouwkundigen, experts, gemeentebesturen, projectontwikkelaars en bewoners samen in teams waarin discussies kunnen worden opgestart en waarin over alle niveaus heen kan worden nagedacht over de vormgeving van de toekomstige leefomgeving.

Pilotprojecten Collectief Wonen: Middenheide Beveren

De pilotprojecten trachten aan de hand van een voorbereidende conceptstudies met betrekking tot zorgverlening, huisvesting, landbouw, kunst, studentenhuisvesting en verontreinigde bedrijventerreinen. Stuk voor stuk actuele en urgente thema's die de toekomst van het Vlaamse woonlandschap mee zullen bepalen. Elk van deze pilotprojecten kent een eigen procedure met betrekking tot selectie en toekenning van de projecten, maar er is wel een constante vast te stellen. Steeds wordt er eerst een kwaliteitskamer vanuit het team Vlaams Bouwmeester samengesteld. Daarna worden steeds vijf ontwerpteams en vijf initiatiefnemers door deze kwaliteitskamer geselecteerd. Voor elk pilotproject worden dan specifieke allianties aangegaan met de betrokken relevante partners. Op die manier koppelen de pilotprojecten ontwerpend onderzoek met een beleidsvoorbereidende inslag aan de realisatie van grensverleggende projecten.

We focussen ons hier op één van de vijf pilotprojecten Collectief Wonen, namelijk dat van de Middenheide te Beveren. Dit woonuitbreidingsgebied aan de rand van Beveren vormde overigens initieel de aanleiding tot deze masterproef. Het thema van dit woonproject is “Collectief Wonen in een Collectief Landschap”.

Het afgelopen jaar tekenden Bovenbouw architecten en Labo S van de Ugent een project voor de gemeente Beveren en de projectontwikkelaar Matexi voor de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Middenheide. Naast een scala aan vernieuwende (collectieve) woningtypologieën bevat dit project een invulling van het publieke domein dat behoorlijk van het klassieke publieke domein binnen een kleine gemeente afwijkt. Dit publieke domein is opgebouwd rond een aantal publieke en collectieve landschapskamers die ontstaan door de verparking van elementen van het bestaande agrarische landschap.

Het doel van deze Pilotprojecten Collectief Wonen is om nieuwe impulsen voor een toekomstgericht en collectief woonbeleid te ontwikkelen. Men probeert daarmee een duurzaam antwoord te geven op de woningnood en haar maatschappelijke uitdagingen.

Door de manier waarop men specifiek in dit project nadenkt over nieuwe vormen van collectief wonen en een radicaal vernieuwend publiek domein tracht men zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve sprong in de woningmarkt van de 21^e eeuw te maken.

De discussie rond het verdichten van de stedelijke woonomgeving kunnen we doortrekken tot een verdichting van de diensten en de faciliteiten in de stedelijke omgeving. Het clusteren van diensten en voorzieningen zijn een bijkomende opportuniteit in de hervorming van de leefomgeving.

De nabijheid van diensten; we denken aan bakkers, slaggers, recreatie, scholen, sportinfrastructuur, trein, supermarkten, sociale diensten en noem maar op, zijn voorwaarden die de kwaliteit van de leefomgeving in de hand kunnen werken.

Ook naar mobiliteit toe is het clusteren van diensten in de dorpscentra een na te streven doel. Mensen zullen minder snel de auto gebruiken indien voorzieningen zich dichterbij elkaar zouden bevinden. Files kunnen hiermee worden beperkt. Uiteraard moeten de dorpskernen dan wel goed bereikbaar zijn met onder andere openbaar vervoer of met de fiets.



Figuur 40: oud Gildehuis (1940).



Figuur 41: Nieuw Gildehuis door Meta-architecten.

Nieuw Gildenhuis, META-architecten

Het clusteren van diensten kan bovendien een middel zijn om de publiek-private samenwerking een boost te geven. Het clusteren van bepaalde voorzieningen in één project kan immers een clustering van private en publieke partners betekenen. Een mooi voorbeeld hiervan is het project voor het nieuwe Gildenhuis van Meta-architecten dat midden april dit jaar de deuren opende. Het zogenaamde inbreidingsgebied situeert zich op de hoek van de Ciamberlanidreef met Yzerhand en vormt daardoor een strategische ingreep in het hart van de Gemeente Beveren.

Het oude Gildenhuis, eigendom van vzw Dekenale werken, was een begrip voor vele generaties. De jongeren kusten er hun eerste lief in de donkere hoekjes van de achterbouw, de ouderen lieten er hun doktersbriefjes bij het ziekenfonds terugbetalen. Wie werk zocht, kon terecht bij de vakbond. Oud en jong namen in november 2011 afscheid van het gebouw met een allerlaatste fuif, enkele weken later ging een stuk Bevers erfgoed tegen de vlakte.⁵¹

Drie jaar na de sloop van het oude Gildenhuis kan het verenigingsleven opnieuw terecht in de Ciamberlanidreef voor feesten, recepties, tentoonstellingen en vergaderingen. "Een unicum", beseffen bestuursleden Raf Van Roeyen en Dirk Van de Velde:

"Er is heftig over gedebatteerd binnen het bestuur van de vzw Dekenale Werken. Overal in Vlaanderen sluiten immers parochiezalen en gildehuizen de deuren omdat dit niet meer tot het takenpakket gerekend wordt van parochiale vzw's. Wij gaan echter bewust tegen de stroom in omdat we het sociale karakter willen bewaren van dit Gildenhuis. Dit was 75 jaar lang het kloppend hart van de gemeenschap en dit mocht volgens ons dus niet verloren gaan."⁵²

Omdat het oude Gildenhuis volledig uitgeleefd was en er geen geld was voor een nieuw gebouw, besloot de vzw in zee te gaan met de Gewestelijke Maatschappij voor de Huisvesting (GMH) en een aantal private partners. CM, ACV Waas & Dender en Thuiszorgwinkel Assist deden een investering voor een eigen lokaal in het complex en vormen er een campus voor sociale dienstverlening. Door het samenbrengen van verschillende publieke programma's vergroot de slagkracht van het vernieuwingsproject en kan er een uniform antwoord worden geboden op de heersende vraag naar betaalbare woningen.⁵³

De belangrijkste fondsen kwamen bovendien van de verkoop van appartementen. In totaal werden 49 woonunits gerealiseerd, waarvan 28 sociale huurappartementen en 21 private koopwoningen. Het concept van de appartementen is gebaseerd op het 'Design for All'-ontwerpstrategie. Deze strategie houdt rekening met de noden en wensen van mensen met diverse capaciteiten. Het beoogt flexibiliteit in gebruik wat levenslang wonen mogelijk maakt. Wanneer een gebruiker minder mobiel wordt, kan hij zijn woning met eenzelfde gemak blijven gebruiken.

De 28 sociale huurappartementen werden gefinancierd door de GMH. Men tracht hiermee sociale huurders, wiens kinderen ondertussen de deur uit zijn maar die nu in te grote huizen wonen naar dit project te doen verhuizen, zodat die huizen weer aan grote gezinnen kunnen toegekend worden. Men hoopt zo de wachttijd voor een sociale woning een stuk in te korten.

17 flats werden verkocht aan privé-eigenaars en vier appartementen blijven in eigendom van de vzw Dekenale Werken. Met het huurgeld kunnen ze hun kosten zelf financieren en op die manier kunnen ze hun deel van het gebouw zelfbedruipend houden.

Het nieuwe Gildenhuis is een erg dankbare investering voor het verenigingsleven, dat in Beveren sinds haar ontstaan, steeds een hoeksteen van leefgemeenschap is geweest. Groot-Beveren telt

⁵¹ (Van Landeghem, 2014)

⁵² (Pieters, 2014)

⁵³ ("Gildenhuis Beveren ")



Figuur 42: zwembad "S&R De Meerminnen".

vandaag de dag nog steeds 550 verenigingen. Terwijl de ruimte voor verenigingen in Vlaanderen in het algemeen gezien verkleind, tracht men dit verenigingsleven in Beveren letterlijk de ruimte te geven om zich verder te ontwikkelen. Allerhande organisaties kunnen van dit gebouw gebruik maken en dit voor allerlei activiteiten. Op het gelijkvloers bevindt zich een ruime zaal voor feesten, recepties, tentoonstellingen enz. en op de eerste verdieping bevinden zich drie open vergaderlokalen waar seminars, vergaderingen, cursussen of workshops kunnen plaatsvinden. Naast verenigingen kunnen ook bedrijven, families en particulieren het Gildenhuis huren voor feesten of vergaderingen.

Ook het oude café op de hoek van de Ciamberlandreef en het Yzerhand zal in het najaar van 2015, zij het dan wel in een totaal ander kader, opnieuw de deuren openen.

Aan de aanleg van het publieke domein rondom werd trouwens ook bijzondere aandacht geschonken. Het vroegere binnengebied leed onder de bestaande parkeerdruk en werd ontsierd door blinde gevels en opslagplaatsen. Met enkele gerichte ingrepen krijgt het gebied een duidelijke structuur en wordt het omgevormd tot een aantrekkelijk groen binnenhof. Door ondergronds een ruime parking (65 plaatsen) te voorzien kan de bovengrondse parking in het binnengebied teruggebracht worden tot parkeerplaatsen voor bezoekers. De nieuwbouw wordt eenzijdig volume dat rondom begrensd wordt door een kwalitatieve publieke ruimte. Door het publiek domein langs en doorheen het gebouw te verbinden met het groene binnengebied wordt de relatie binnen-buiten en de interactie met de passant maximaal. Door enkele toegangen te situeren in de doorsteek door het gebouw wordt de bezoeker uitgenodigd om deze nieuwe circulatie-as en het achterliggend domein te ontdekken.⁵⁴

Dit project heeft, door het samenbrengen van publieke functies en de aanwezigheid van een kwalitatieve buitenruimte, de potentie om de dynamiek in de buurt een enorme boost geven. Bovendien introduceert het project een aantal interessante concepten en ontwerpstrategieën die zowel financieel als naar woonkwaliteit toe duurzaam te noemen zijn. De mogelijkheden van de PPS worden afgetast en de potenties ervan blootgelegd. In tijden van budgettaire krapte kunnen publiek-private samenwerkingen namelijk een zeer interessant middel zijn om een zekere projectkwaliteit te garanderen.

Nieuw zwembad “S&R De Meerminnen”

Wat de publiek-private samenwerking betreft kunnen we uitwijden naar het subtropisch zwemparadijs “S&R De Meerminnen”. Dit nieuwe zwemparadijs vervangt sinds 2013 het oude gemeentelijke zwembad. Dit zwembad ligt er momenteel leeg en functioneel bij, maar in nabije toekomst is het de bedoeling de zwemkom dicht te gooien en om te bouwen tot sporthal voor gevechtssporten en turnen.⁵⁵

De naam van het zwembad zegt het al. S&R De Meerminnen is een publiek-private samenwerking tussen de S&R-Group en de gemeente Beveren. De sportinfrastructuur van vele steden en gemeentes is dikwijls duur en verouderd en de eigen gemeentemiddelen zijn vaak onvoldoende om zelfs het huidige aanbod te consolideren. S&R speelt in op deze vraag door zich als private partner van steden en de gemeenten op te stellen. S&R ontwerpt, bouwt en exploiteert multifunctionele sport- en recreatiecentra. Ze stellen hun expertise en ervaring in dienst van de gemeente en trachten via PPS te zorgen voor betaalbare en aantrekkelijke zwembaden en sportcomplexen. Voor het conceptuele ontwerpwerk doet men dienst op het onafhankelijk architecten –en ingenieursbureau Artabel, gespecialiseerd in sport en recreatie. Voor de uitvoering doet men beroep op gespecialiseerde aannemers. Zelfs voor de exploitatie van het zwembad is S&R verantwoordelijk. Ze doen hiervoor beroep op Innopa nv, sinds 2003 private exploitant van sport –en recreatiecentra. Bovenstaande bedrijven zijn als aandeelhouder verankerd in de S&R-Group en zijn het dus aan zichzelf verplicht kwaliteit te leveren op lange termijn. Het aandeelhouderschap is bovendien evenwichtig verdeeld, 50% voor de aannemers en 50% voor exploitanten. Dit evenwicht verplicht beide partijen er formeel

⁵⁴ ("Gildenhuis Beveren ")

⁵⁵ (Pieters, 2015)



Figuur 43: winkelstraat "De Warande".

toe om optimaal samen te werken.

Elk nieuw centrum, dus ook dat van Beveren, is in feite een dochteronderneming van S&R. Gedurende 30 jaar is S&R verantwoordelijk voor het onderhoud en de uitbating van het zwembad en dus ook voor de kosten en de inkomsten. De rol van de gemeente beperkt zich tot het betalen van een jaarlijks bedrag dat berekend wordt aan de hand van het totale kostenplaatje van het project. Dit omvat zowel het ontwerp, de bouw, onderhoud als de uitbating. Na 30 jaar wordt het gebouw dan zagezegd overhandigd aan de gemeente, die vanaf dan zal instaan voor de verdere activiteiten.

Buiten het feit dat deze constructie voor de gemeente financieel zeer gunstig is, is ze ook en in het bijzonder gunstig voor de kwaliteit van het publieke domein in Beveren. Het nieuwe zwembad en de publieke ruimte die zich eromheen nestelt is een voorbeeld van hoe de gemeente tracht om te gaan met de schaa sprong die de verstedelijking van haar grondgebied inhoudt.

Het gemeentelijk zwembad van vroeger is vervangen door een zwembad met stedelijke allure, dat overigens niet enkel voor inwoners van de gemeente zelf een mogelijkheid geeft tot ontspanning. Mensen van over het hele Waasland en Antwerpen zakken af naar "De Meerminnen" voor een namiddagje ontspanning in het zwemparadijs of in de grote speeltuin ernaast.

Op dat moment begint zich hier een dynamiek te ontwikkelen die niet louter vanuit een kleine landelijke dorpslogica kan worden begrepen, maar wel vanuit een soort stedelijkheid die over de huidige grenzen heen gaat. Er wordt hier duidelijk een stap richting de stedelijkheid gezet.

Deze bovenlokale evolutie wordt tevens infrastructuureel ondersteund. Het is bijvoorbeeld gemakkelijk om vanuit Antwerpen met het openbaar vervoer het zwembad te bereiken. Elk half uur vertrekt er een rechtstreekse bus vanop Linkeroever naar Beveren met een halte op vijf minuten wandelen van het zwembad. Ook worden speciale bussen van "De Lijn" ingezet om schoolkinderen van heel Beveren en zelfs Linkeroever aan het zwembad af te zetten en terug op te pikken. De afstand van het treinstation van Beveren tot aan het zwembad is ongeveer 2 km, wat ook zeker nog te voet te doen is. Extra inspanningen met als doel de bereikbaarheid van het zwembad nog te verhogen, zijn overigens zeker geen overbodige luxe. Het succes van het zwembad leidt er toe dat op drukke dagen de capaciteit van de reeds ruime autoparking overstegen wordt. Dat leidt af en toe tot begrijpelijk frustraties en onveilige situaties. Men probeert hier op korte termijn een antwoord op te bieden door de bezoekers bij een volle parking door te verwijzen naar een tweede parking in de sportzone honderd meter verderop, maar op lange termijn is dit niet echt een duurzame, noch een structurele oplossing te noemen. Afgezien van alle praktische en financiële problemen die eerder in dit werkstuk zijn beschreven, zou het doortrekken van de tram tot in het centrum van Beveren hier wel een structurele, duurzame oplossing kunnen bieden. Nu moeten de mensen uit Antwerpen immers nog steeds de overstap maken tussen tram en bus op Linkeroever. Indien de tram tot in Beveren zou rijden zou dit een rechtstreeks verbinding tussen het centrum van Antwerpen en Beveren betekenen. Dit zou de drempel tot het gebruik van het openbaar vervoer extra naar beneden halen en trouwens niet alleen voor het zwembad, maar voor heel Beveren, de mobiliteitsdruk doen afremmen.

De Warande

Naast het clusteren van sociale diensten vormt ook het versterken van de handelskern een punt op de stedelijke agenda. In dat opzicht belichten we het shoppingcenter de Warande, voltooid in 2008. De winkel-wandelstraat met appartementen, commerciële ruimtes en een ondergrondse parking op het binnengebied tussen Vrasenestraat, Markt, Kasteeldreef en Brownestraat, is de meest ingrijpende verandering in het Beverse dorpscentrum sinds haar bestaan.

Beveren voert al jaren een beleid dat de versterking van de handelskern in het centrum van de gemeente beoogt. Dit houdt concreet in dat detailhandel enkel in de kern van de gemeente wordt toegestaan en dat projecten, zoals de Warande, die een versterking van de handelskern inhouden, door de gemeente ondersteund worden.

In die zin is de Warande een goed idee, ware het niet dat dit project een grootschaligheid in zich draagt die de concurrentie met het Waasland shoppingcenter suggereert. Met dergelijke grootschaligheid hebben de dorpelingen geen affiniteit. Ze verkiezen dan ook de gezelligheid van bijvoorbeeld de couture

winkels in de Vrasenestraat, boven de onpersoonlijke aanpak van de ketens en het eerder kille, moderne straatbeeld van de Warande. De Warande heeft dan ook sinds enkele jaren te kampen met een zekere leegstand. De grote ketens houden er vaak nog het hoofd boven water, maar de kleinere zaken moeten de laatste jaren steeds vaker de boeken neerleggen. In zekere zin kunnen we stellen dat de gemeente het slachtoffer is geworden van haar eigen "grootheidswaan", van haar wil om "het grootste winkeldorp van Vlaanderen" te zijn. Het introduceren van een dergelijk shoppingcenter met de allure van een grootstedelijke winkelstraat lijkt, voorlopig althans, nog niet te werken in Beveren en daar is de gemeente zich stilaan van bewust. Ze probeert hier dan ook concreet iets aan te doen. Ze wil af van de misperceptie dat de huurprijzen in de Warande veel hoger zouden liggen dan elders in het centrum en willen lokale ondernemers meer kansen geven.

Het winkelcentrum van Beveren is sterk gemaakt door lokale handelaars en de mensen vinden deze lokale verankering belangrijk. Met de komst van twee lokale winkels in maart dit jaar probeert de gemeente de kentering in te zetten. Maar de vraag blijft of deze lokale handel überhaupt wel werkt in dit ruimtelijk kader.

NAAR EEN STEDELIJK PROJECT

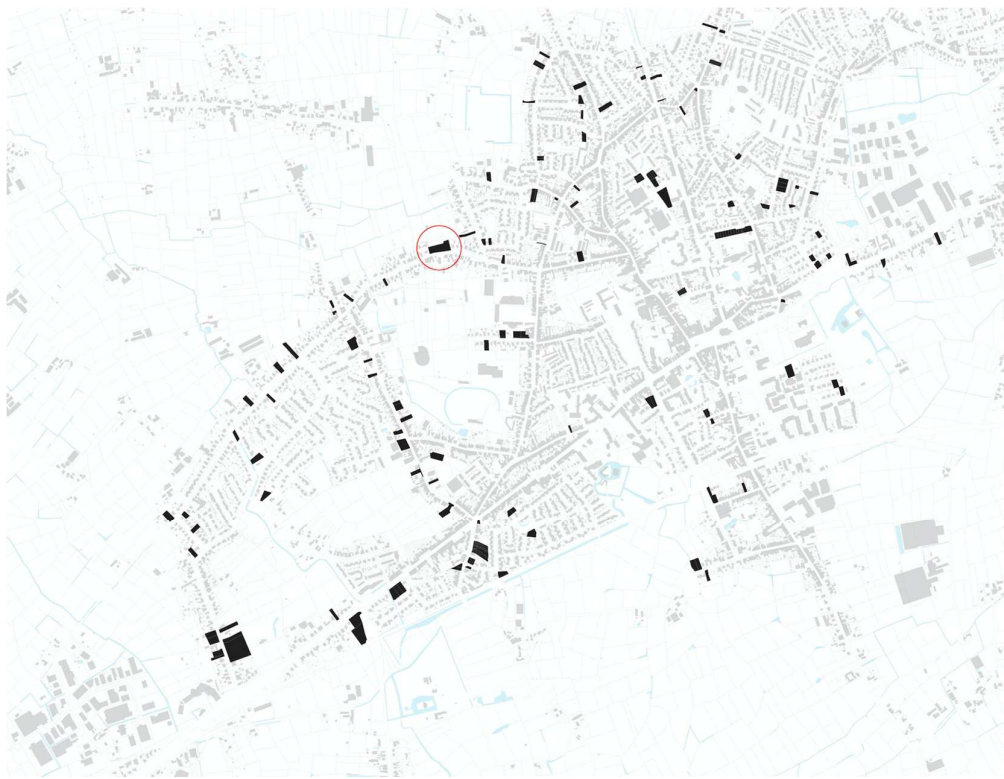
In het derde deel van de thesis doen we een aantal concrete voorstellen die een duurzaam en structureel antwoord kunnen bieden op de nakende verstedelijking. We benadrukken bij deze nogmaals het postrurale karakter van de gemeente. Uit de analyse blijkt dat hoewel Beveren in sommige aspecten van haar ruimte reeds stedelijke allures aanneemt, de gemeente en haar inwoners toch nog erg gehecht blijven aan hun dorpseigen manier van leven. We kunnen wel met zekerheid stellen dat onder druk van de bevolkingsgroei gemeentes als Beveren voor een nieuwe verstedelingsgolf staan. De toekomst houdt onafwendbaar een aantal uitdagingen en urgenties in. Tegelijkertijd houden deze urgenties tal van opportuniteiten in, die we kunnen aangrijpen om een breuk te maken met de huidige woningproductie en met het idee dat de klassieke verkaveling een duurzaam antwoord kan bieden op de huidige woningnood. Indien we deze kans niet aangrijpen om op een actieve manier een antwoord te bieden op de verdere Vlaamse verstedelijking, zal de nijpende congestie zich verder doorzetten en zal de leefbaarheid van onze steden en gemeenten de dalende lijn verderzetten. Het is vanuit deze visie dat we in volgend hoofdstuk een aantal voorstellen doen om een leefbaar Beveren in de toekomst te garanderen. De voorstellen vormen een vertaling van de bovenstaande ruimtelijke analyse van het gebied. Kennis van de historische en huidige context zijn immers een voorwaarde om een gestaafde uitspraak te doen. Eerder dan het project zelf zal de projectdefinitie in dit hoofdstuk de belangrijkste noemer zijn. Het gaat niet zozeer om de concrete uitwerking of eindtoestand van het project, maar eerder over een bepaalde visie, een bepaalde activeringsstrategie. Belangrijk uitgangspunt in deze strategie is de verdere aansnijding van de open ruimte te beperken. Daarvoor is een trendbreuk in de manier waarop we naar de woningmarkt kijken noodzakelijk. Peter Swinnen verwoordt het als volgt:

“De individualisering van de Vlaamse wooncultuur kan en moet beschouwd worden als een project dat zijn limieten overschreden heeft. Een fundamentele kwaliteitssprong, die wezenlijk rekening houdt met belangrijke maatschappelijke uitdagingen zoals grondschaarste, betaalbaarheid, milieubescherming, mobiliteit, vergrijzing en gezinsverdunding, kan niet uitblijven. Het villaatje op de verkaveling is niet langer het antwoord, net zoals het modale kerngezin niet langer de norm is.”⁵⁶

Swinnen benadrukt dat het ook anders en collectiever kan en dat interessante collectieve woonvoorbeelden historisch voor het grijpen liggen. Hij verwijst hierbij bijvoorbeeld naar de 20^e eeuwse tuinvijken zoals Le Logis en Floréal in Watermaal-Bosvoorde, ontstaan vanuit een coöperatieve vennootschap en inzettend op een breed areaal aan geïntegreerde groene stedelijke woonomgeving met geschakelde gezinswoningen, appartementen, winkels, crèches en een sociaal centrum. Hij vernoemt ook de 19^e eeuwse familistère in Guise, opgericht door industrieel André Godin, die zijn werknemers en hun hun familie een aangename woonomgeving wilde bieden. De 2.000 inwoners van zijn Sociaal Paleis konden behalve een genereuze huisvesting genieten van een zwembad, een theater, een school, een publiek park, moestuinen. Swinnen vat de noodzaak aan een collectievere vorm van wonen als volgt samen:

“ ... Al deze voorbeelden van collectief wonen kapitaliseren op het delen van functies, bieden hogere garanties voor een aangepast levenslang wonen en voorzien daarenboven de maatschappij van kwaliteitsvolle publieke ruimte. Collectief wonen betekent immers winsten boeken – sociaal, financieel én ruimtelijk... Stop dus met Vlaanderen zinloos en armtierig te verkavelen. Daag de markt uit om nieuwe collectieve woonmodellen te ontwikkelen. Zet in op

⁵⁶ (Swinnen, 2013)



Figuur 44: kaart lege percelen

collectiviteitswinsten en geïntegreerde woonomgevingen met maatschappelijke meerwaarde, zodat wonen minder defensief wordt.”⁵⁷

Om het onverantwoord ruimtegebruik in de toekomst te beperken is het naast collectivisering eveneens belangrijk om te kijken naar het huidige woonpatrimonium en even met een retroactieve bril te bekijken wat Beveren nu eigenlijk al heeft als bebouwde ruimte en publiek domein. Vooraleer we nieuwe projecten realiseren buiten de huidige grenzen van de bebouwde ruimte is het niet oninteressant de opportuniteiten in het huidige bebouwde weefsel aan te grijpen om de sprong naar een meer gestructureerde, stedelijke organisatie te maken.

We werken bovenstaande visie uit aan de hand van twee concrete thema's, met name: "De opportuniteit van de lege percelen" en "Sportcampus Beveren als drager van een publiek domein". De voorstellen worden gedaan met de gemeente als opdrachtgever in het achterhoofd. De projecten zijn experimenteel en eerder kleinschalig, maar dit maakt ze tegelijkertijd zeer haalbaar op een relatief korte termijn. In dat opzicht kunnen we ze beschouwen als een reeks kleine "pilotprojecten collectief wonen" op maat van Beveren.

Opportuniteit van de lege percelen

Register Onbebouwde Percelen (ROP)

Op de website van het departement ruimtelijke ordening van de Vlaamse overheid staat het volgende geschreven:

“ Een goed woonbeleid voeren is makkelijker als de gemeente zicht heeft op de onbenutte bouwpercelen in woongebieden van haar grondgebied. Het Register Onbebouwde Percelen is, zowel voor de gemeenten als voor de Vlaamse Overheid, een uitstekend monitorinstrument voor het woonbeleid.

Het Register lijst op hoeveel onbebouwde percelen in woongebied in aanmerking komen voor bebouwing, geeft aan waar die percelen zich situeren en welke van die kavels eigendom zijn van Vlaamse besturen of Vlaamse semipublieke rechtspersonen.

Een analyse van de gegevens uit dit register kan vervolgens van nut zijn om verdichtingsprojecten te onderzoeken, gronden aan te kopen, gebieden te ordenen of te verkavelen, ...

De verplichting van de gemeenten een register van onbebouwde percelen bij te houden, ligt besloten in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en in het decreet grond- en pandenbeleid. Het hebben van een ROP is één van de vijf voorwaarden om ontvoegd te worden als gemeente en zelfstandig stedenbouwkundige vergunningen af te leveren.”⁵⁸

De overheid ziet de lege of onbebouwde percelen weldegelijk als een instrument om een goed woningbeleid te voeren, maar veel verder dan het splitsen van de onbebouwde grond in meerdere loten om toch maar zoveel mogelijk winst te maken gaat het meestal niet.

Nochtans zijn onbebouwde percelen een uitgesproken kans voor de gemeente om, zonder extra inspanningen als onteigening of afbraak, collectieve projecten een kans te geven.

⁵⁷ (Swinnen, 2013)

⁵⁸ ("Register onbebouwde percelen,")



Figuur 45: huidige situatie.



Figuur 46: visie.

Voorstel

Ons oog valt op een perceel in de Lindenlaan. Het gaat om een perceel van ca. 100 m breed en 50 m diep. Vroeger stond er een hoeve die toegang gaf tot het achterliggende akkerland. De hoeve werd in de jaren 80 opgekocht en afgebroken, zoals wel vaker gebeurde met oude boerderijen. Op de bijhorende landerijen werd een kleine paardenrenbaan aangelegd. Het perceel zelfs ligt er sindsdien braak bij. Afgelopen jaar echter werd het perceel verkaveld en onderverdeeld in 7 aparte kleinere percelen die nu te koop staan. Een kans om het anders aan te pakken lijkt alweer verloren...

Het voorstel dat in dit werkstuk wordt geponeerd vertrekt van de kwaliteit van de grote ruimte van het lege perceel, die uitzonderlijk is binnen het gegeven van een woonlint. Doorgaans zijn deze percelen zeer lang en smal, maar dit perceel heeft door haar ruime straatzijde, de potentie in zich om de hele straat en buurt publieke betekenis te geven.

Het ontwerp neemt de typologie over van de vierkantshoeve. In tegenstelling tot een klassieke hoeve opent dit project zich naar de straatzijde, waardoor het royale binnenplein als het ware deel wordt van het straatbeeld.

Deze voorwaarden resulteren in een ensemble van twee hoofdgebouwen met een 20-tal appartementen en een aantal lagere bijgebouwen met een 20-tal eengezinswoningen. In het hoofdgebouw kunnen een aantal gemeenschappelijke functies (ontspanningsruimte, grote eetruimte, wasplaats,...) worden opgenomen.

Een lus rondom het gebouw heen maakt het bovendien mogelijk om de auto ter hoogte van het eigen huis of appartement te parkeren. De paardenrenbaan kan eventueel behouden worden en kan zelfs een meerwaarde betekenen voor de bewoners.

Kijken we naar de huidige toekomstplannen van het perceel, dan zou een gebouwdichtheid van 14 wooneenheden per hectare worden gehaald, terwijl we met dit project een gebouwdichtheid van 80 wooneenheden per hectare kunnen behalen. Netto gezien komt dit verschil neer op 33 woningen. Woningen waarvoor ergens anders al geen nieuw stuk hoeft te worden aangesneden.



Figuur 47: perspectief visie.



Figuur 48: kaart publieke ruimte.

Sportcampus Beveren als drager van een publiek domein

Het tweede thema zet in op een geïntegreerd publiek domein voor de gemeente. Zoals we al schreven heeft het huidige publieke domein in Beveren, op de kasteelparken na, weinig betekenis. Bovendien zijn de publiek toegankelijke plekken zeer fragmentarisch over de gemeente verspreid en laten ze zich erg moeilijk als collectieve ruimte lezen. De kaart hiernaast brengt deze fragmentatie in beeld. Een groot deel van deze ruimtes zijn bovendien erg klein en zijn in het beste geval waardevol voor dichtstbijzijnde verkaveling. Hun ingebreide ligging tussen de wijken maakt een betrekking tot een ruimer publiek domein overigens niet vanzelfsprekend.

Centraal op het kaartbeeld bemerken we een vlek van grotere schaal. Dit is de zone die vrijgehouden wordt voor sport en recreatie. Naar schaal, ligging en gebruik toe heeft dit gebied de potentie om als sportcampus uit te groeien tot drager van een geïntegreerd publiek domein voor Beveren. Het is bovendien ook de zone waar het nieuwe zwembad zich bevindt en waar dus al een stap in de goede richting is gezet.

Het inzetten op sport in Beveren is overigens zeker niet naast de kwestie. Sport en met name voetbal, maakt een belangrijk deel uit van het leven en de geschiedenis van de Beverenaars. De naam Beveren zal voor altijd verbonden zijn aan voetbalclub SK Beveren. Als kleine gemeente veroverde SK Beveren in 1979 en 1984 de landstitel in het voetbal. Deze gouden generatie werd het 'klein Anderlecht' genoemd en de spelers van toen; Jean Janssens, Heinz Schönberger, Albert Cluytens, Jean-Marie Pfaff enz. worden door de inwoners nog steeds op handen gedragen. Het is sinds die periode dat voetbal, sport en supporterschap deel is beginnen uitmaken van het dagelijks leven in Beveren. De gemeente heeft hier trouwens zeer goed op ingespeeld. In nagenoeg elke deelgemeente staat een modern sportcomplex, waar elk weekend een massa ouders, grootouders en vrienden aan de zijlijn staan te supporteren voor hun zoon of dochter.



Figuur 49: enkele zeer typerende publieke ruimtes in Beveren. Vaak zijn deze te klein om iets mee aan te vangen. Aan voetbal -en basketbalpleintjes is er weliswaar geen gebrek. In nagenoeg elke woonwijk vind je ze terug.



Figuur 50: het project: een amorfe aaneenschakelling van groen, park, recreatie –en sportzones.

Het voorstel

Het voorstel bestaat uit een amorfe aaneenschakeling van groenruimtes, parkruimtes, sport -en recreatieruimtes doorheen het kernstedelijk gebied. Op die manier ontstaat een enfilade van publieke ruimtes die de gemeente van oost naar west doorkruist.

De keuze voor de opeenvolging van binnengebieden wordt bepaald door de mate waarin die gebieden nog niet volledig volgebouwd zijn en dus nog 'ontwikkelaar' zijn. De centrale sportcampus vormt het hart van het project met armen die zich zowel in oostelijke als westelijke richting uitspreiden.

In het oosten wordt de sequentie beëindigd door park Cortewalle, een rustpunt aan het einde van het pad. In het westen wordt de enfilade doorgetrokken tot het nieuwe woonuitbreidingsgebied op de Middenheide. Op deze manier wordt meteen een visie op de toekomst van de gemeente geprojecteerd. Om de enfilade te accommoderen worden bommenrijen in het straatbeeld geïntroduceerd en op een aantal scharnierpunten worden gerichte experimenten onder de vorm van collectieve woonvormen geïntroduceerd. Deze experimenten worden tevens ingezet om de relatie tussen de gemeente en mogelijke projectontwikkelaars te activeren. De publiek-private samenwerking is in deze projecten immers onontbeerlijk. Bovendien kunnen deze gerichte experimenten een kans zijn voor de gemeente om bepaalde grondposities te verwerven in andere woonuitbreidingsgebieden, om zo naar de toekomst toe actief te deel te kunnen nemen aan de uitbreiding van het Beverse woonpatrimonium.

In wat volgt concentreren we ons vooral op de sport en recreatiezone aangezien de toegang en activering van dit centraal gebied cruciaal is in het slagen van dit project.

Huidige Situatie



Figuur 51: huidige situatie. De fragmentatie vindt men ook terug in de toeëigening van het sportzone

1. Subtropisch zwembad S&R De Meerminnen
2. Beverse Baseball en Softball Vereniging
3. Sportveld gemeente
4. Atletiekclub Volharding Beveren
5. Petanquehal Beveren
6. Oud gemeentelijk zwembad + Gemeentelijke Sporthal De Meerminnen
7. Korfbalclub Beveren-Waas
8. Krachtbalclub Z.A.K. Beveren
9. Koninklijke Judoclub Beveren
10. Freethielstadion Waasland-Beveren
11. Action Belgium BVBA
12. Volkstuintjes Lindenlaan
13. Yellow Blue SK Beveren voetbalclub
14. Jeugterreinen Waasland-Beveren
15. FC Bosdam Beveren
16. Lindenlaanschool
17. Heilig Hartschool
18. Scouts en Gidsen Sint-Raphaël
19. Chris Power Gym Fitnesscentrum
20. Meirdam Sport & Fitnesscentrum
21. Chiromeisjes Sint-Martinus

Visie



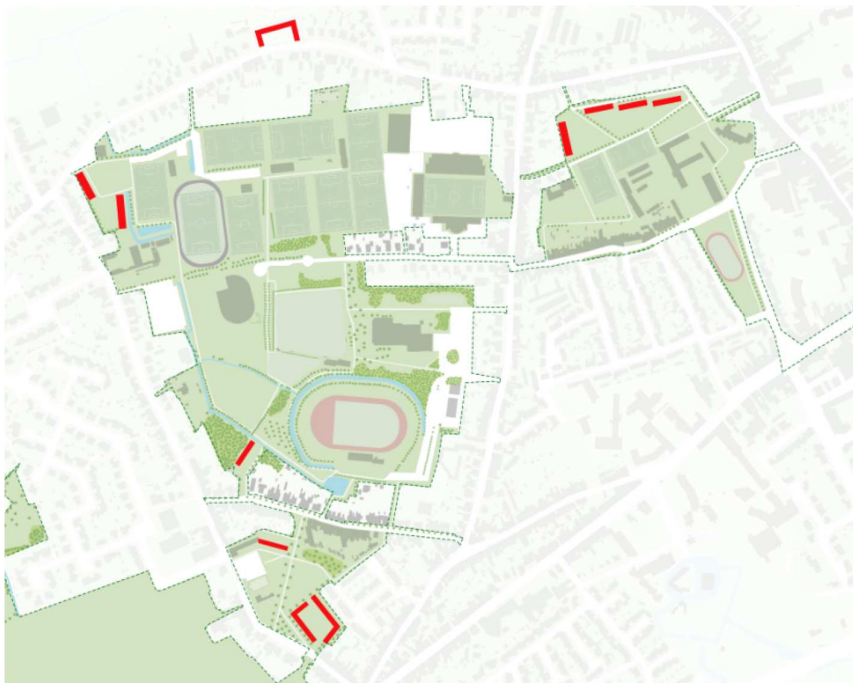
Figuur 52: zachte circulatie + collectieve parkeerzones. De toegang met de auto op de sportcampus beperkt zich enkel tot de collectieve parkeerzones.



Figuur 53: bosstructuur + waterloop. De bestaande bosstructuur wordt voornamelijk behouden. Daar waar nodig worden bomenrijen aangeplant om de paden te accommoderen.



Figuur 54: de sportvelden vormen de rode draad doorheen het project.



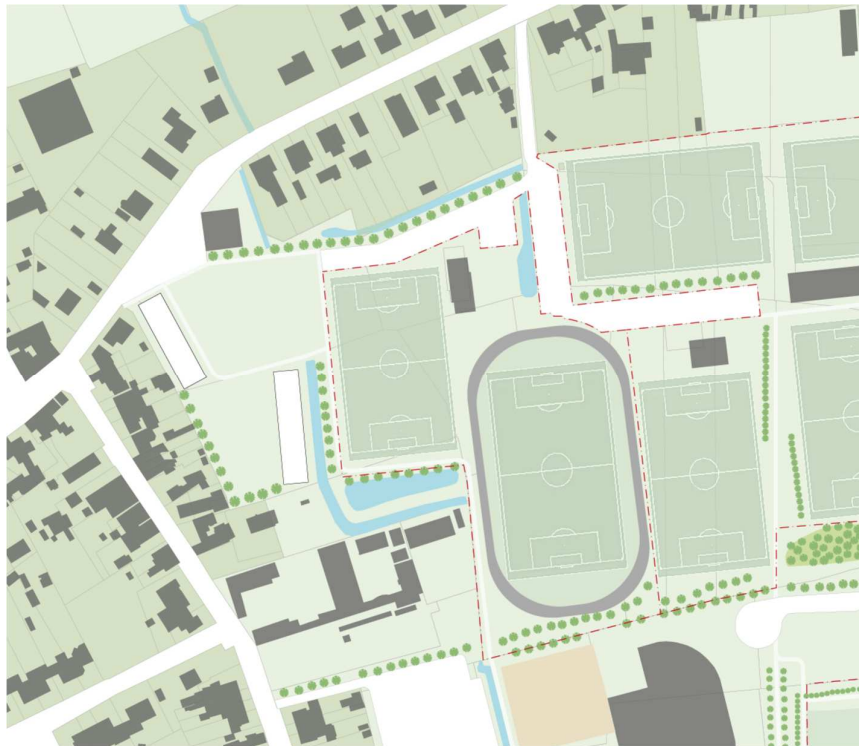
Figuur 55: de nieuwe gebouwen. Gerichte experimenten op de rand.



Figuur 56: totaalbeeld



Figuur 58: huidige situatie.



Figuur 57: visie

Experiment 1: Toegang Lindenlaan

Momenteel bevindt zich op deze site de Lindenlaanschool, een school voor kleuter en lager onderwijs. De school heeft al jaren te kampen met plaatsgebrek en tracht dit op te lossen door het bijplaatsen van tijdelijke containers. De gebouwen zijn bovendien oud en voldoen niet meer aan de huidige normen. Bovendien is de concurrentie met de Heilig-Hartschool, die pas gerenoveerd is en 50 meter verder ligt, niet wenselijk. We kiezen ervoor om de huidige school, op één gebouw na, af te breken. Enkel de sporthal blijft behouden en wordt een gevel voor het plein dat toegang moet bieden aan de sportcampus.

We introduceren twee gebouwencomplexen met in totaal 13 eengezinswoningen. Deze geven allen uit op een grote collectieve tuin die eveneens dienst doet als toegang tot de sportcampus.

Met het oog een grondpositie te verwerven op de Middenheide voor de bouw van een nieuwe school, kan het interessant de ontwikkeling van de site bijvoorbeeld uit de besteden aan Matexi. Deze projectontwikkelaar is eigenaar van zowat alle gronden in het woonuitbreidingsgebied van de Middenheide. Zo creëren we een win-win situatie. De gemeente kan een nieuwe, moderne school bouwen op een plaats waar ze niet belemmerd is door plaatsgebrek en de projectontwikkelaar kan er nog een aardige cent aan verdienen. Daarenboven kan een nieuwe school een belangrijke rol spelen in het sociale activatieproces op het toekomstige woongebied op de Middenheide.



Figuur 59: perspectief visie.



Figuur 60: huidige situatie.



Figuur 61: visie.

Experiment 2: 't Congoken

Het terrein Congoken heeft een zeer rijke geschiedenis. Het was een bekend speel -en sportterrein, later zelfs een voetbalterrein. Heel wat vroegere vedetten van het voormalige KSK Beveren, waaronder Jean Marie Pfaff en Wilfried Van Moer kwamen er hun voetbaltalenten etaleren.⁵⁹ Het is eveneens het terrein waar de kerk van de O.L Vrouwparochie staat en de Chiromeisjes van Sint-Martinus hun thuisbasis hebben. Daarnaast vormt het terrein ook de centrale plaats van de jaarlijkse Puitenslagersfeesten, een waar volksfeest met de nadruk op traditionele elementen zoals een ambachtenmarkt, jaarmarkt, kermis, stoeten enz.

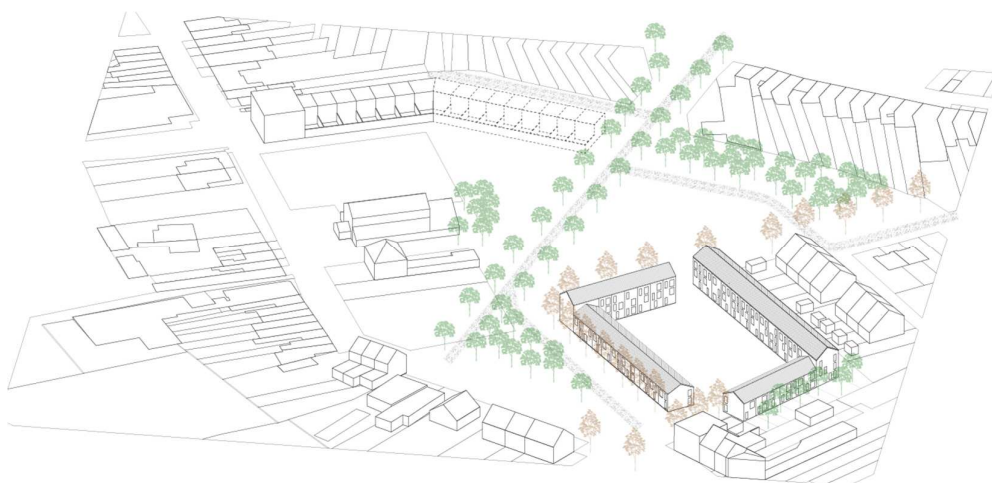
In 2005 werd het terrein door de gemeente heraangelegd. Het groene veld maakte plaats voor een activiteitenterrein, parkeerruimte en een voldoende grote groen -en speelzone. De kerk bleef staan en de Chiro vereniging konden hun zones en gebouwen behouden.

Daarnaast werd door de Intercommunale Land van Waas een appartementsgebouw met twee winkels en vier flats gebouwd. Tegen het appartementsgebouw kwamen zeven patiowoningen.

Vandaag is men bezig met het uitvoeren van een tweede fase, waarbij de huidige rij patiowoningen onder een kleine hoek wordt verder getrokken met negen extra eengezinswoningen. Bovendien liggen er plannen klaar om op de huidige open ruimte 18 eengezinswoningen en 12 appartementen te bouwen. Met het volbouwen van deze mooie open groene ruimte verliezen de Chiro vereniging en de Puitenslagersfeesten hun belangrijkste plek voor activiteiten. Bovendien zal een stuk nostalgie op de Nieuwe Parochie helaas verdwijnen.

In ons voorstel wordt de huidige open ruimte gevrijwaard en ingericht als parkruimte. De gebouwen van Gamma en drankenhandel 'drankgigant', die een doorn in het oog vormen met betrekking tot een kwalitatieve ontwikkeling van het gebied, worden neergehaald en maken plaats voor een collectief woonproject met 16 eengezinswoningen en een 30-tal appartementen. Het gebouw neemt de typologie over van een begijnhof rond een gemeenschappelijke binnentuin. De collectieve binnentuin krijgt zijn overgang in een groter park, waar opnieuw jongeren kunnen komen voetballen en waar nog steeds voldoende ruimte is voor de jaarlijkse festiviteiten. De parochiekerk, die binnenkort leeg komt te staan, wegens het vertrek van pastoor Dick Den Blauwen, wordt heringevoerd als binnensportterrein voor bijvoorbeeld basketbal, volleybal, badminton enz. Het oude gebouw van de Chiromeisjes wordt afgebroken en kan net zoals de lindenlaanschool, gamma en drankenhandel, ingezet worden om het toekomstig project op de Middenheide te activeren.

Op die manier wordt het Congoken een schakelelement tussen het woonuitbreidingsgebied van de Middenheide en de sportcampus Beveren.



Figuur 62: perspectief visie

⁵⁹ (Van Gasse, 2002)



Figuur 63: huidige situatie.



Figuur 64: visie.

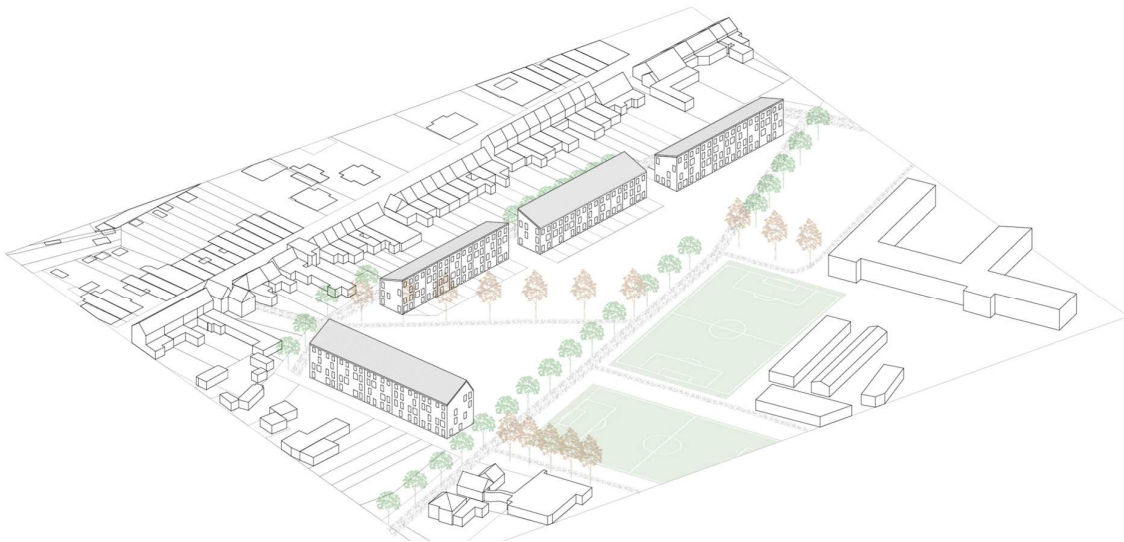
Experiment 3: Woonuitbreiding aan het K.A. Beveren

Het derde voorstel heeft betrekking op het woongebied dat zich rond het Koninklijk Atheneum bevindt.

" Sinds 2003 wordt een sportopleiding aangeboden op het KA waar men kan kiezen uit algemene sport, voetbal, basketbal, tennis en wielrennen. Omdat de school behalve een buitenvoetbalveld geen eigen sportinfrastructuur heeft, wordt er veel gebruik gemaakt van gemeentelijke en private infrastructuur. Op deze manier wordt er veel tijd verloren en heel veel geld verspild. Het is dus belangrijk om op het schooldomein ook over eigen sportinfrastructuur te kunnen beschikken. Om zowel de oude gebouwen als de tijdelijk bijgeplaatste containers te vervangen, evenals te kunnen beschikken over eigen sportinfrastructuur, is reeds sinds 2008 sprake van een bouwproject bestaande uit nieuwe klassen, nieuwe ateliers en technische klassen en sportvoorzieningen." ⁶⁰

Aangezien het hele schoolgebied in woongebied ligt, zou het interessant zijn om de toekomstige woonontwikkeling en de uitbreidingen van de school op elkaar af te stemmen. We splitsen het betreffende binnengebied op in een noordelijk deel voor woonontwikkeling en een zuidelijk deel voor de school. We maken deze scheiding door middel van een oost-westelijke ontsluiting voor zacht verkeer en articuleren dit visueel met een aangeplante bomenrij. Parkeren zal bij voorkeur ondergronds plaatsvinden. Daar waar dit niet mogelijk is er voldoende ruimte bovengronds beschikbaar. In het woongebied komen drie gebouwen met telkens een twintigtal appartementen. Dwars hierop komt een groter appartementsgebouw, goed voor een veertigtal appartementen.

Er ontstaat op die manier achter de huidige bebouwing een tweede rij bebouwing. Deze dubbele figuur geeft uit op een grote collectieve parkruimte, die haar rol opneemt binnen de oost-westelijke sequentie van groenruimtes doorheen de hele gemeente.



Figuur 65: perspectief visie.

⁶⁰ ("BIJLAGE : projectdefinitie DB-project KA Beveren,")

CONCLUSIE

Het is voor deze masterproef niet eenvoudig een conclusie te trekken, omdat het niet gaat om een resultaatgericht werkstuk. Het is hier niet zo dat een hypothese wordt uitgeschreven, een steekproef wordt gehouden, resultaten worden geanalyseerd en daaruit dan conclusies kunnen worden getrokken. We kunnen evenwel stellen dat de conclusie voor een deel vervat zit in het laatste hoofdstuk "Naar een stedelijk project". De voorstellen die daar worden gedaan, kunnen als uitkomst worden gezien van de thema's die daarvoor zijn aangehaald. Toch gaat het daar ook verre van om een eindsituatie. Zoals reeds gezegd gaat het eerder om de projectie van een visie dan om het eindproduct.

We kunnen besluiten dat deze thesis niet met een hypothese begint, maar wel met een hypothese eindigt. De uitkomst van deze hypothese zal afhangen van allerhande maatschappelijke factoren die de ruimte de facto zullen gaan bepalen.

Daarnaast is het de verantwoordelijkheid van de gemeente om dit proces in de toekomst zelf te sturen. Het is zeker niet zo dat de gemeente in dit opzicht momenteel volkomen tekort schiet. Er zijn weldegelijk een aantal projecten waarin opportuniteiten worden aangegrepen om de stap naar een meer stedelijk functioneren te maken. We denken bijvoorbeeld aan het nieuwe zwembad of het Nieuw Gildenhuis. Maar evengoed slaagt de gemeente er op dit moment op veel plaatsen niet in om het ruimtelijk versnipperende verkavelingspatroon te doorbreken. Beveren balanceert momenteel op de rand tussen landelijkheid en stedelijkheid en worstelt daar ook mee. De vraag of de inwoners er "klaar" staat centraal in deze discussie.

Het is daarom van belang de dialoog aan te gaan met zowel de inwoners als de projectontwikkelaars. Projecten worden immers respectievelijk voor hen en door hen gemaakt. Het is bovendien cruciaal dat deze dialoog op een juiste manier gestuurd en bijgestuurd kan worden. In die zin is het belangrijk dat het bestuur zich omringt met de juiste mensen. Stadsplanners en stedenbouwkundigen hebben in dit verhaal ook een grote verantwoordelijkheid te dragen, maar ze moeten wel op de juiste manier ingeschakeld worden.

Deze thesis is er in de eerste plaats gekomen om de gemeente te wijzen op de belangrijke rol die ze speelt in dit verstedelijkingsproces. Daarnaast moet dit werkstuk voor de gemeente en haar inwoners vooral een inspiratie zijn; hoe het ook anders, structureler, collectiever, socialer, leefbaarder, kan. Dat Beveren zich op de drempel van een meer stedelijke organisatie bevindt is inmiddels duidelijk, maar de vraag blijft op welke manier de gemeente in dit verhaal haar rol opneemt.

BIBLIOGRAFIE

- . from <http://www.groenkwartier.be/wonen>
- . (1907). *RAB Gazette van Beveren-Waas*.
- . *Bestuursakkoord 2013-2018 CD&V N-VA*. (2013). Beveren.
- BIJLAGE : projectdefinitie DB-project KA Beveren. Retrieved from
Commissaris politie Beveren (1849).
- Daenen, R. (2011). Le mal Flamand: hongersnood in de 19e eeuw. Retrieved from:
(<http://www.faronet.be/erfgoeddag/nieuws/le-mal-flamand-hongersnood-in-de-19e-eeuw>)
- De aardappelcrisis (1845-1849). Retrieved from: <http://celticbritain.net/aardappelcrisis.htm>
- de Potter, F., & Broeckaert, J. (1877). *Geschiedenis van de gemeenten der provincie Oost-Vlaanderen - arrondissement St.-Nicolaas*. Gent.
- Dehaene, M. (2011). *Cursus inleiding in stadsanalyse en -ontwerp, de regie over het publiek domein als kerntaak van de stedenbouw*. Universiteit Gent.
- den Hartog, G. (2011). *Architectuurwedstrijd WISH, Wedstrijd Ideeën Sociale Huisvesting 1984*. Gent.
- . Doe mee zeg nee
- The Flemish metropolitan dream. (2012). Brussels: Posad spatial strategies.
- Gemeenteraadszitting*, (1863).
- Gildenhuis Beveren from <http://www.meta.be/128/0/0813gil.aspx>
- gvh. (2015). Eerste stap naar administratief centrum gezet. *Gazet van Antwerpen*.
- Jonasd. (2008). Van Zuid-Nederlandse identiteit tot Belgisch nationalisme. Retrieved from:
<http://kunst-en-cultuur.infonu.nl/geschiedenis/27165-van-zuid-nederlandse-identiteit-tot-belgisch-nationalisme.html>
- Kazman, S. (2010). Auto-mobility and Freedom. Retrieved from:
<http://atlassociety.org/commentary/commentary-blog/4183-auto-mobility-and-freedom>
- Kesteloot, C. (2003). Verstedelijking in Vlaanderen *De eeuw van de stad, voorstudies*. Brugge.
- La sucrerie belge. (1969).
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Société et urbanisme.
- Loeckx, A., & De Meulder, B. (2003). Wonen op zoek naar stedelijkheid, dichtheid en duurzaamheid *De eeuw van de stad, voorstudies*. Brugge.
- Meire, F. (1985). *Geschiedenis van volk en land van Beveren, sociaal-economische geschiedenis van de 19e eeuw*. Beveren.
- Meuris, S. (2011). Zou een klein beetje oorlog soms niet beter kunnen zijn? *Park Groot Schijn*.
- Napoleon Bonaparte. (2015). from http://nl.wikipedia.org/wiki/Napoleon_Bonaparte
- Nielsen, E. De grote trek oostwaarts... van de aardbei. Retrieved from:
<http://www.hetvirtueleland.be/cag/exhibits/show/aardbei?action=print>
- Nog veel werk aan plannen nieuw administratief centrum. (2014). Retrieved from:
http://groenbeveren.be/nog_veel_werk_aan_plannen_nieuw_administratief_centrum
- Pieters, K. (2014). Nieuw Gildenhuis opent de deuren. *Het Laatste Nieuws*.
- Pieters, K. (2015). Asterix krijgt nieuwe sporthal. *Het Laatste Nieuws*.
- Register onbebouwde percelen. from
<http://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Ontvoogding/ROP>
- Segers, Y., & Woestenborghs, B. Een landbouw van schaarste (1750-1880). Retrieved from:
<http://www.hetvirtueleland.be/cag/exhibits/show/landbouw-1750-1880?action=print>

- Smessaert, J. (1986). *Geschiedenis van volk en land van Beveren, bevolkingsevolutie en bevolkingsstructuren*. Beveren.
- Soresma n.v. (2006a). Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Beveren, informatief gedeelte.
- Soresma n.v. (2006b). Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Beveren, richtinggevend gedeelte.
- Steffens, F., Cuyvers, R., & Meertens en Steffens Ontwikkeling en Advies. (2003). Woonomgeving en publiek domein *De eeuw van de stad, voorstudies*. Brugge.
- Struyven, L., & Vandenbrande, T. (2003). Creatie van werkgelegenheid in de stad *De eeuw van de stad, voorstudies*.
- Swinnen, P. (2013). Collectief wonen is de toekomst, Stop zinloos en armtierig verkavelen. *De Standaard*.
- Team ontwerpend onderzoek, Stadsontwikkeling, & Stad Antwerpen. (2013). LaboXX: Bijlage E2: Analyse van de stadsregio.
- Uit de oude doos: de opkomst van de aardbei. (2014). Retrieved from: <http://www.veldverkenners.be/uit-de-oude-doos-de-opkomst-van-de-aardbei>
- Van Bogaert, J. (2014). 80 jaar nieuwe parochie Beveren
- Van Gasse, G. (2002). Congoken ruilt voetbal voor woningen. *De Standaard*.
- Van Gerven, R. (1963). Wat is 'Het Land van Beveren'?, 5-15.
- Van Landeghem, P. (2013). Handelaars niet eensgezind over doortrekken tram. *Het Nieuwsblad*. Retrieved from http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20130927_00763588
- Van Landeghem, P. (2014). Herrezen Gildenhuis meteen nieuw dorpsgezicht. *Het Nieuwsblad*.
- Vlaamse Overheid - Binnenlands Bestuur - Team Stedenbeleid (Thuis in de Stad). from <http://www.vai.be/nl/organisatie/vlaamse-overheid-binnenlands-bestuur-team-stedenbeleid-thuis-in-de-stad>
- Wish 84: sociale woningbouw in de stad.

