

Antwerpen, herwonnen stad ?

Begin 2015 publiceerde uitgever Die Keure (Brugge) het boek "*Antwerpen, Herwonnen stad ? — Maatschappij, ruimtelijke plannen en beleid, 1940-2012*" van Jef Van den Broeck, Peter Vermeulen, Stijn Oosterlynck en Ympkje Albeda.

Jef Van den Broeck had per *mail* reclame gemaakt voor het boek — terecht. Bij een brede groep stedenbouwkundigen en aanverwanten. Daarom kwamen nogal wat reacties ook bij die hele groep terecht. Het is daarnaar dat het begin van mijn brief verwijst. Mijn brief was in feite ook een *mail*, maar enkel aan Jef (Van den Broeck) gericht. (17 maart 2015)

Beste Jef,

De voorbije maanden heb ik meerdere mails ontvangen die begonnen met "*Proficiat Jef*" of "*Bravo Jef*". Ik schrok daarvan. Tot ik zag dat ze voor jou bestemd waren, en ik daar als c.c. of g.a. bijzat.

Nu is het mijn beurt om jou (en je schrijfmakkers Peter Vermeulen, Stijn Oosterlynck en Ympkje Albeda) oprecht en voluit "*bravo*" en "*proficiat*" te wensen. De loftuitingen van de collega's waren meer dan terecht. Ik sluit me er volmondig bij aan. (Op het einde van deze mail krijg je ook enkele vragen, opmerkingen, en kritiekjes, maar die doen niets af van mijn waardering voor het boek.)

Het moet een unicum zijn, of toch bijna.

Misschien vind je aan de overkant van de oceaan ook dergelijke werken, maar in Europa lijkt het me erg zeldzaam: een boek dat zo'n halve eeuw stedenbouwgeschiedenis van een middelgrote stad vanuit de binnenkant beschrijft. Met verhalen van mensen, zonder op een hagiografische of marketing-tour te gaan. En zonder zwart-wit. En ook zonder te kil en te afstandelijk (te academisch, te abstract) te blijven. Een boek dat heel het verhaal op een gedetailleerde en gedocumenteerde wijze brengt, en er lessen en voorstellen uit trekt. Een boek dat opinies niet schuwt. En ze argumenteert.

(Ik zeg "*een halve eeuw*", want al begint het boek vroeger, pas met de jaren 60 komt het echt op gang. Het is vanaf die jaren 60 dat je voelt dat het vanuit die binnenkant geschreven is. Vanuit de ervaring van de auteurs en de talrijke gesprekspartners.)

Ik denk dat men, nà dit boek, niet meer op dezelfde wijze over planning en stedelijke ontwikkeling kan schrijven. Zeker in Antwerpen, ook in Vlaanderen, en misschien zelfs daarbuiten. Men kan er niet omheen.

Daarom ga ik hopen dat de uitgever spoedig uit *zijn* kosten komt (ik vermoed dat het boek *nóóit* het door jullie geleverde werk opbrengt, dat immens moet zijn), zodat er een kans komt op een digitale versie. Niet alleen om ruimer verspreid te worden, maar ook en vooral om makkelijker en met zoekmachines geraadpleegd te worden.

Daarom ga ik ook hopen dat het volop geciteerd wordt, dat studenten er mee werken, en dat het talrijke onderzoeksprojecten (doctoraatsthesisen) inspireert en voedt.

(Zo kom ik langzaam tot mijn opmerkingen.)

Het boek beschrijft heel gedetailleerd, met naam en toenaam, diverse actoren uit de planningswereld, uit het stedelijk en Vlaams bestuur (politici en experten), en uit het brede middenveld (verenigingen, universiteiten, actiegroepen, politieke bewegingen...). Wie echter onzichtbaar blijft, of eerder anoniem, zijn de economische krachten. Wie bouwt de Antwerp Tower? (Ik bedoel: wie heeft er belang bij dat hij gebouwd wordt?) Wie heeft er baat bij de afbraak van het Centraal Station? Bij Progil? Bij een autoweg dóór het Peerdsbos (en niet ernaast)? Wie ijvert er voor een duwvaart? Nee, ik verwacht niet van jullie om ook dat beschreven te hebben, in jullie boek, maar het kan wel het thema zijn van een complementair onderzoek. Een thesis bijvoorbeeld. Of een publicatie zoals bruxelbinnenstebuiten destijds voor Eurotaurus heeft gemaakt.

Wat het boek ook mooi zou vervolledigen zijn:

- een kaart met de locaties (heel eenvoudig, het moet niet gedetailleerd) van alle vernoemde sites. Bleekhof, bijvoorbeeld. (Je kan zo'n dingen inderdaad allemaal opzoeken, maar toch.)
- een tijdslijn.

Een persoonsnamenregister is niet nodig, eenmaal er een digitale versie bestaat.

Er staat heel veel in. Toch verrast me de afwezigheid van volgende elementen:

- een expliciete vermelding van de Cools-singel, die lange tijd als dé oplossing werd beschouwd voor het verkeer in de oude stad. Hij is er niet gekomen, en niets wijst er op dat hij ook gemist wordt. De Cools-singel staat wel, in een oudere versie, met parkings en tunnels (!), op de tekening van Cogghe, Toubhans en Jageneau (p.181).
- de ophefmakende televisiereeks van Maurice De Wilde "*Geen mammoets voor Antwerpen*" waarin hij de Antwerpse dromen doorprikte opnieuw de eerste wereldhaven te worden. Ze bracht een kentering teweeg in de blik van de antwerpenaar op zijn haven — en op zijn stad. In de jaren zestig keek de antwerpenaar vol bewondering en trots naar de uitbreiding van de haven ; in de jaren zeventig ontdekte hij dat men, bijna *stoemelings*, ook op de linkeroever een haven gegraven had.
- het WTC-project aan het Willemdok (met parkings in de dokken, daarboven een ondiepe plas, net genoeg om de WTC-torens te kunnen spiegelen, en een metro-station).
- de eerste (met rode klinkers) en vooral de tweede heraanleg van de Groenplaats (in 1992-93, met ondergrondse parking, een onhoudbaar dolomiet en verarming van het bomenbestand).

Volgend punt zou ik willen nuanceren.

- Jullie gaan er van uit dat het middenveld zich pas op het einde van de jaren 60, en dan vooral vanuit ecologische, landschappelijke, monumentbescherpende hoek voor de stedelijke ontwikkeling is gaan interesseren (zo lees ik het althans): Peerdsbos, Noordkasteel, Cogels-Osy, metro... Mij komt voor dat die aandacht van het middenveld er voordien ook was, maar met totaal andere prioriteiten. Niet de aandacht (de bemoeienis?) was nieuw, wel het aandachtsgebied. De vroege jaren zestig werden gekenmerkt door een burgerbeweging VOOR de bouw van een autoweg door de stad: in casu de E3. Met betogingen (autokaravanen uiteraard), persartikels enz. (En met het

opdrijven van Vlaams-Waalse tegenstellingen.) De wel heel originele financiering van de E3, een oud voorbeeld van crowd-funding, getuigt er van.

Volgend punt stelt me vragen:

- wat bedoelen jullie met "de afbraak van het Jeugdtheater"? Gaat het om de afbraak van de Vlaamse Schouwburg (op de Kipdorpbbrug), die een tijd als Jeugdtheater heeft gediend, of om cinema Majestic in de Carnotstraat (die ook als Jeugdtheater heeft gediend)? In beide gevallen lijkt de gebruikte benaming "Jeugdtheater" me misleidend.

Volgende punten zijn mijns inziens onjuist. Of : niet helemaal juist.

- ergens wordt de huidige E19 (aan het Peerdsbos) "E3" genoemd. Dat moet E10 zijn. (Als is het niet helemaal onmogelijk dat de intercommunale E3 het project heeft uitgevoerd.)
- p. 47 stelt dat het groenplan nooit wordt gerealiseerd. In Vlaanderen inderdaad. Maar in Wallonië is er wel veel gevolg aan gegeven (E42, E19...).
- p.250: de Offerandestraat (uit de jaren 70) is niet de eerste winkelwandelstraat in Vlaanderen. Die dateert uit 1962 en ligt in Kortrijk.
- afbeelding 4.30 (p.264) is wellicht niet de Kemelbrug, maar de verkeerswisselaar tussen de E19 en de R11 (ook in Wilrijk), waarvoor een oude spoorweg verdween.
- de foto 3.7b "omgeving Vleeshuis" als voorbeeld van de verkrotting en de oorlogsschade is wat misleidend. Wat je ziet is de bouwwerf in de jaren 70.
- de verrassende afbeelding 4.6a (p.237) "*Plan KEMO (...) verbrede Katelijnevest*" is niet de Katelijnevest, maar een doorsteek van de Minderbroedersruï naar de Melkmarkt-Eiermarkt. Men herkent, lichtgroen omlijnt, het Conscienceplein en, donkergroen, de tuin van de kathedraal.

Terug naar het globale boek: De foto's herinneren me op een schrijnende manier hoe erg het gesteld was met de stad in de jaren 60 en 70. Op een zeldzaam lichtpunt na (het Consciencepleintje, de Ossenmarkt, de woningen aan Sint-Andries), ging de stad er elk jaar, elke dag zelfs, op achteruit. Het is niet te geloven hoe ze zich sindsdien heeft herpakt. Het boek heeft het vaak over afgebroken dynamieken, niet uitgevoerde projecten (terecht trouwens), terugkrabbende overheden, falend of afwezig beleid, maar het globale beeld is ongelooflijk positief. Er zit veel meer kracht in een stad dan wat een overheid kan. De nostalgie om de tijd dat het openbaar domein niet zo rommelig was als vandaag, en alleen uit trottoirs en rijwegen bestond, met mooie boordstenen volgens vloeiende lijnen (de Meir!) van elkaar gescheiden, om de tijd dat de kleuren ook wat zachter waren (wat grauwer, zullen anderen zeggen), die nostalgie zullen we er maar bijnemen. Voorlopig toch. Want misschien wordt de rommel die het openbaar domein geworden is, ooit toch nog opgeruimd.

Het boek sluit met lessen en uitdagingen. Het valt te hopen dat we als lezers ons niet tot het "geïllustreerde" deel beperken, en ook die tekst meenemen. Ook als hij ons problemen stelt. Omtrent de stad van aankomst, bijvoorbeeld. Gaat het bij sociale menging alleen om de kansen van de betrokken mensen? Of om de samenleving als geheel? Het boek daagt uit om daarover verder te denken en te praten, van mening te verschillen en te wisselen, en te handelen. Bravo voor de auteurs.

Met vriendelijke groet,

Jef