

MAGAZINE

INHOUD

Omslag: macho-zestiger Clint Eastwood (foto Eddie Adams/Senepart)

2
Thema: leven op de Boomsesteenweg

6
Portret: Clint Eastwood

12
Portfolio: de Stormvloedkering

16
Middenberm: koeien kegelen

18
Wonen: in het bisschopshuis

21
Muziek: de revival van de krautrock

26
Mode: schoenontwerper Armando Falla

28
Hemel gerecht: anti-jakobschepelen

29
De wereld van Herr Seale

30
Puzzel

30
Horus Zapiens

31
Het instrument van de brandweerman

OPEN RUIMTE

De ene heeft het over een kankergezwell, de andere over het sublieme gevoel van een haast boeddhistische leegte. En terwijl de bevolking elke dag weer en masse naar haar Las Vegas aan de Leie

of de Schelde trekt, houden ministers nu redevoeringen waaruit moet blijken dat ze die „baanwinkels” daar zo snel mogelijk weg willen. „Terwijl dit toch du jamais eu in Europa is.”

Max Borka

Z E kwamen als gekken naar binnen stormen. Ze hadden zonet het huis van hun dromen gevonden. Een gammel pand, in een verlopen buurt en met een niet te evenaren uitzicht. Aan één kant werd dat panorama frontaal door een Delhaize en zijn parkeerplaats ingenomen. Dat gaf de doorslag. Zonder verwijl haalden ze het huis gekocht.

In de jonge Genese-architect Wim Guyvers vonden Manu Demuyne en Ann De Ridder een ideale sparringpartner. Ooit liep Guyvers nog stage bij Robert Venturi, de architect die eind jaren zestig, begin jaren zeventig een revolutie ontstond met *Learning from Las Vegas*, een boek waarin de glamour en glitter uit neon en bordkarton van de casino's langs de menruchte Strip van Vegas als een nieuw Utopia verheerlijkt werden. „Zelfs zoverd jaar later viel het mij op hoe moeilijk mensen het hadden om Venturi daarin te volgen”, zegt Guyvers, „terwijl voor ons, Belgen... ik had

opdat de Delhaize toch maar niet op de foto kwam te staan. „In naam van een bepaald soort esthetiek wordt datgene waar het uiteindelijk allemaal om gaat, namelijk in dat soort van soft-pornobladen weggefilterd”, zegt Guyvers. „Alsof het niet zou bestaan.”

Ook een andere Genese-architect, Dirk Cooseman, meent bij zijn lezingen aan de Hogeschool Sint-Lucas in Brussel een mentaliteitsverandering te bespeuren. Anders dan de oude garde blijken ze absoluut geen problemen meer te hebben met die zo verloefde architectuur van groeiwonderhuizen, of de A12, de betrucchte acht-wegweg die Brussel met Boom en Antwerpen verbindt en met zogenaamde baanwinkels ligt bezaaid. „Ik merk dat trouwens ook bij buitenlanders. Als ze me vragen om iets typisch Belgisch te tonen, neem ik hen altijd mee naar de Boomsesteenweg. Ze zijn dan laaiend enthousiast. Want zo'n winkelstraat voor

afwezig, op die ene uitzondering na die maar al te graag de regel bevestigen wil, lemand als Wim Kerics die als adviseur ruimtelijke ordening aan het Nationaal Christelijk Middenstandverbond is verbonden, heeft het over „een kankergezwell” als hij de wildgroei van baanwinkels ter sprake brengt. Want een baanwinkel is per definitie iets wat voor de auto is gemaakt, en daarom die onbeswingbare neiging heeft om zich buiten de bebouwde kom te vestigen, weg van de stad, langs grote wegen of plompevoren op het plateland, te midden van de koeien en de kreukels. „In de stad blijft door die stadsverlicht een groot deel van de bebouwde ruimte onbenut, terwijl op het plateland de schaarse ruimte die nog rest almaar vorderd wordt weggevoerd”, zegt ook Ise Loois, die milieukunde doceert aan de Uik en recentelijk met Erik Van Hove het boekje *Roaming maken naar de stad* publiceerde. „Wegen die aangelegd waren om een vlotte doorstroming van het verkeer mogelijk te

LAS VEGAS AAN DE SCHELDE

„Of is het juist hun lelijkheid die al die baanwinkels zo populair maakt?”

de indruk dat ik hem heel goed kon begrijpen.”

Intussen zijn de werkzaamheden aan het huis van het echtpaar Demuyne in Leidsberg zo goed als afgerond. Van buiten heeft de voornamelijk wagenmakerij — een van de vroegste en onthuldigste betonconstructies die in Gent werden opgetrokken — nog altijd de charme van de gevangens van de Daltons, maar binnenin zongde Guyvers voor een richting die aan alle kanten de gracie van de oude Hollywood-musical in herinnering brengt. Door een gat in de slaapkamer kunnen Ann en Manu een klein podium op in de woonkamer, van waarop ze hun gasten met een van hun gekostumeerde optredens kunnen verrassen. Aan de overkant van de straat, vanaf de parkeerplaats van de Delhaize, kan men onmogelijk naast de tomatenserre kijken die bij wijze van tuinhuis op het plat dak werd nergezet. „Ik had een dubbel theater voor ogen”, zegt Guyvers. „Vanaf de parkeerplaats moest men een onbelemmerd uitzicht hebben op wat er in het huis gebeurt, en vice versa.”

Het ontwerp heeft de afgelopen maanden zowel alle interieurbildes van Vlaanderen gehaald. Maar fotografen wroegen zich daardoor in de meest onmogelijke hoeken

auto's is *du jamais eu* in Europa.”

De architectuur ervan heeft lang niet de glorie en glorie van Las Vegas. En toch zijn het 's lands meest bezochte plekken. We gaan er niet alleen om te kopen, zo blijkt uit enquêtes, maar ook voor de lol, de fun, en voor God weet wat. We persen ons lijf in een trainingspak, als wachtte ons een grote sportieve prestatie, en hebben van loods naar loods, de vrouw aan de arm en de kinderkoets in de aanslag. In reclamespots noemen ze zichzelf als het wereldwonder van Cheops. Een minister bleek door die namaak-piramide zelfs zo beïrd dat ze de hele straal de status van toeristisch gebied toekende.

E N toch mogen ze in toeristische gidsen nooit op de foto. Alsof ook de auteurs van die boeken heimelijk hopen dat die winkels wel vanzelf weer zullen verdwijnen, als ze maar lang genoeg verzoeten worden. Ook in jaarboeken en overzichtstentoonstellingen over architectuur in Vlaanderen blijven ze opvallend

maken, krijgen plots ook een heel andere functie, door de auto's die de wegen op en af blijven draaien, van baanwinkel naar baanwinkels. Ze komen helemaal dicht te sliden. En zo kun je natuurlijk eindeloos doorgaan: nieuwe dorststratingen creëren, die worden volgevoerd en opnieuw dicht komen te zitten.”

Op de Vlaamse Gemeenschap toert een gevorderde ambtenaar intussen een lijstje te voorschijn van de talrijke initiatieven die de verschillende ministeries gelanceerd hebben en die op een of andere manier de stadsverlicht en de winkel-wildgroei ongehand moeten maken. Hij heeft het lijstje voor ogen gebruik opgesteld, want je kunt wel het verhaal van het hoes en de bomen, meneer; het Social Impulsfonds, renovatieprijzen, de Vlaamse Wooncode, hefning op de leegstand, het mobiliteitsconvenant, het Fonds voor Binnenstedelijke Commerciële Centra, Commerciële Inbreedingsprojecten van minister van Economie Eric Van Rompuy, of de Urban-projecten van de Europese Gemeenschap. En natuurlijk is er intussen ook het Rijnlands Structuurplan Vlaanderen, dat al die initiatieven overkoepelt met een „atmosphère” wil realiseren: de stad moet meer stad worden en het plateland

Foto's Michiel Hendryckx



„Als buitenlanders me vragen om iets typisch Belgisch te tonen, neem ik hen altijd mee naar de Boomsesteenweg. Ze zijn dan laaiend enthousiast.”

weer meer als plateland gezien. In *Deel 2* van het Structuurplan Vlaanderen, waarin de „Geweente Rijnlands Structuurplan” wordt omschreven, zeg maar het doornood en niet de onmiddellijk goed te keuren maatregelen, wordt de kleinhandel als een typisch „stedelijke functie” omschreven. De reeds bestaande kleinhandelsruimten worden gedogd, maar nieuwe moeten verneden worden. Meer geïsoleerde implantaties dienen geval per geval te worden toegestaan, maar hoe dan ook moet ook daar naar een „uitdovingsbeleid” worden gestreefd. „Het beslissingsrecht lag vroeger ook bij de gemeenten”, zegt Philippe Van Wesenbeeck van het Structuurplan Vlaanderen. „daarbij kan er slechts in beperkte mate worden geïntegreerd, laat staan dat er van een samenhangend beleid sprake was. Nu zullen de provincie en het gewest een zaak in overweging kunnen nemen zodra die het lokale niveau overstijgt, en het laatste woord krijgen zij dan.”

„Het Rijnlands Structuurplan Vlaanderen is hoe dan ook een goede zaak”, zegt Guy Robben, directeur van het *Buena Bedrijfsadvies en Marketing*, dat lokale besturen en ontwerpers inzake kleinhandel adviseert. „want van enige visie op lange termijn was vroeger al helemaal geen

sprake.” Maar intussen is er ook de test-case: *Fenix*. Op haar nationaal congres over leefmilieu kante de CVP zich vroeger zoner fors tegen de komst van grote winkelcentra buiten de grote steden. En toch had niemand minder dan Theo Kelchtermans, de CVP-minister die er ook prat op ging dat hij in een vroeger leven als minister van Rijnlands Structuurplan Vlaanderen uit het slop had gehaald, zich tot een openlijk voorstander van Fenix verklaard, het meest megalomane plan voor een shopping mall dat ooit in ons land gelanceerd is, bestemd voor het open veld naast Genk. Kelchtermans leek daarbij zeker niet te worden tegengewerkt door zijn collega's in de Vlaamse regering, en nadat het Interministerieel Comité voor de Distributie de initiatiefnemers het uitzicht op een sociaal-economische vergoeding toch nog ontnomen had, kwamen ook de vakbonden op straat om hun ongenegen uit te schreeuwen. Het Genks stadsbestuur van zijn kant had zelfs niets op en alvast een voorwaardelijke bovensvergoeding voor een deel van het project te overhandigen.

Wim Kerics wil zeker niet al te optimistisch

klinken. Zonet heeft hij het Structuurplan Vlaanderen nog op de algemene raad van het NCMV moeten toelichten. „En dan merk je hoe groot de aversie tegen plannologie bij sommigen nog is. Ik vrees dat het met dit Structuurplan dezelfde weg opgaat als met voorstudies van de gewestplannen, waarvan na een tijd niet veel meer overbief dan wat notariële akten, waarin de lokale bewindslieden alles netjes aan hun visie hadden aangepast. In se is dat Structuurplan erg soepel en dynamisch. Maar er zal veel politieke moed nodig zijn om het te realiseren.”

D E A12 wordt intussen geleidelijk aan tot autosnelweg getransformeerd. Dat staat zal het ook mogelijk maken om baanwinkels definitief te weren, klinkt het op de Vlaamse Gemeenschap. Maar waar moeten ze dan heen, al die Ikea's in spe? Eddy Marboon van het NCMV vindt er geen grasten in dat zelfs de grote mastelorden naar de binnenstad zouden worden gedreven, meer bepaald naar buurten die — zoals onderzoek van het NCMV heeft uitgewezen — door de concurrentie van baanwinkels en perifere koopcentra tot

steeds grotere armoede worden gedreven. „Die megacomplexen zouden die achtergestelde buurten nieuwe impulsen kunnen geven, waardoor ook de andere winkels gaan opleven.” Echter: een nog niet eens zo grote Delhaize die zich zeer onlangs in het Antwerpse Hippodromegebouw vestigde, recht tegenover het Museum voor Schone Kunsten en toch haast pal in het stadscentrum, blijkt daar niet alleen grote mobiliteitsproblemen te creëren, maar heeft in een ruime van tijd ook de lokale winkeliers zonder klanten gezet. Een van de charmanterste en lipste buurten van Antwerpen, die zich niet bloot, zweet en tranen pas na vele jaren van de status van *zrijf-tan-miniera* wat te bevrijden, wordt door de komst van één enkele supermarkt weer hopeloos ontlicht. Het blijft dus de vraag of zelfs de grootste stad van Vlaanderen zulke grootschalige projecten wel kan verwerken.

Coopman klassereet de ideeën van Marboon onder de te van waanzin. „Ik geloof dat we meer kwaad dan goed activiteiten door nog meer commerciële activiteiten in de richting van de stad te dirigeren. Het effect dat zelfs een toevloed van kleinere winkels op de leefbaarheid van een stad heeft, zie je in elke winkelwandelstraat