



Het Wegen van het impliciete autodenken
Voorruitperspectief

Garant

Kris Peeters

ISBN 90-5350-966-6

NUGI: 661 - 711

Omslagontwerp: Hans De Cuyper

Foto's: Kris Peeters e.a.

© Kris Peeters & Garant-Uitgevers n.v.

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande en schriftelijke toestemming van de auteur en van de uitgever.

Garant

Tiensesteenweg 83, 3010 Leuven – Kessel-Lo (België)

Koninginnelaan 96, 7315 EB Apeldoorn (Nederland)

uitgeverij@garant.be

tectuurblad Archis beschrijft het resultaat als “een georchestreerd samenstel van infrastructuurlijnen, transferpunten, bestaande bebouwing en nieuw te ontwikkelen gebieden”⁹².

In België is er het controversiële Intercity Project van architect en stedenbouwkundige Dirk Coopman⁹³. Volgens hem is de stad niet langer de drager van de nieuwe stedenbouw, wel de snelweg - want “nu wonen mensen niet meer in punten, maar in lijnen, in vectoren. Ze hebben een huis in Aartselaar, ze werken in Brussel, voor dat werk moeten ze vaak naar Gent, en voor het uitgaansleven gaan ze naar Antwerpen”. In plaats van onze steden steeds vetter te maken door ze steeds maar uit te breiden met nieuwe, moeilijk doordringbare ‘ringen’, moeten onze snelwegen meer ‘body’ krijgen. Dat kan door de autostrades verder te verbreden en door de versnipperde en nu ‘verloren’ ruimte in, om en op klaverbladen te gebruiken voor de inplanting van alle (in een stad als hinderlijk ervaren) megastructuren zoals stadions, shoppingcentra, bioscoopcomplexen enz. Op die manier wordt de snelweg als het ware een “stad tussen de steden” die waard wordt beleefd te worden.

- ***Kanttekeningen bij het corridordenken***

De vraag werpt zich op of hier niet te gemakkelijk voorbijgegaan wordt aan het versnipperende karakter van het corridorconcept. Per slot van rekening wordt, bij een consequente toepassing ervan, alle open ruimte versneden tot achter de huizen verborgen binnengebied⁹⁴. De verklaring van de bevoegde Minister ter gelegenheid van de voorstelling van het Nationaal Plan van de Autowegen in 1957, dat de autosnelwegen het landschap zullen ontsluiten en er de schoonheid van laten ontdekken, klinkt er alleen maar cynischer door⁹⁵.

Maar vermits ironie te verkiezen is boven cynisme, kan worden verwezen naar Frank Zappa's stelling⁹⁶ dat De Omlijsting het belangrijkste aspect is van de kunst, omdat je zonder de omlijsting niet kan weten wanneer de Kunst ophoudt en de echte wereld begint. Misschien is het net zo met open ruimte: ze bestaat slechts bij de gratie van de bebouwing er omheen.

Verder is het de vraag of de door de corridordenkers voorgestelde lineaire patronen per definitie voor kortere afstanden zorgen. Kan het ringdenken, waartegen het corridordenken zich afzet, niet precies een aanzet betekenen tot een compacte stad - bijvoorbeeld als men ervoor zou kiezen de bebouwing binnen de ring te houden?

Andere vraag: is het corridorpatroon niet een typische exponent van een maatschappij waarin de beweging, de verplaatsing, prevaleert op het verblijf, de plaats?

Dirk Coopman bijvoorbeeld heeft het over de “nomaden van de 21ste eeuw”, zonder zich vragen te stellen bij de wenselijkheid van dit moderne nomadisme.

Zonder het concept daarmee negatief te beoordelen, moeten we toch vaststellen dat ook dit idee stoelt op het primaat van het vervoer, weze het de auto of de trein: het landschap, de omgeving wordt geschapen of herschapen in functie van het erdoor klievende vervoer (cf. hoger: 'het serviele landschap'). Dit auto-, respectievelijk treincentrisme wordt nergens onderbouwd. Nochtans is het even goed denkbaar een ruimtelijk concept te ontwerpen staande in het landschap, waarbij de (spoor)weg zich moet aanpassen aan het landschap en niet omgekeerd (cf. hoger: 'space of places' versus 'space of flows'). Een argument zou kunnen zijn dat een mobiliteits- of bewegingsesthetiek in deze moderne tijden meer geëigend is dan de traditionele esthetiek met een vast standpunt. Maar ook dan nog blijft de vraag of dit 'beter' is onbeantwoord.

Tenslotte kan de vraag worden opgeworpen of het voor automobilisten begrijpbaarder maken van het landschap door het te voorzien van commentaren en ruimtelijke uitroeptekens dit landschap inderdaad een meerwaarde geeft dan wel slechts ééndimensioneler maakt.