

Denken of doen over de auto

Mindset-analyse van stadsplanners tijdens
de heropbouw van Antwerpen (1940-1973)

Lenn De Buysscher (student)

Masterproef aangeboden binnen de opleiding
master in de Geschiedenis

Promotor: prof. dr. Martin Kohlrausch

Academiejaar 2024-2025

231.891 tekens



Copyright informatie:

*studiewerk van een student in het kader van de academische opleiding
en examenbeoordeling.*

*Na deze beoordeling vond geen correctie plaats
van het studiewerk.*

Ik verklaar me akkoord met de code of conduct van de faculteit Letteren voor
geloofwaardig auteurschap.

Abstract

Dit onderzoek analyseert hoe de denkpatronen van stadsplanners evolueerden tijdens de heropbouw van Antwerpen in de periode 1940 tot 1973, met specifieke aandacht voor de auto en de bijhorende ontwikkelingen. De focus op de auto binnen dit onderzoek zorgt voor een vernieuwend inzicht op de ontwikkeling van de naoorlogse stadsplanning in Antwerpen. Daarnaast zorgt die focus voor een concreter beeld van de stadsontwikkeling. Dat concrete beeld ontbreekt namelijk in het huidige onderzoek naar de Antwerpse stadsplanning. Om die onderzoeksvraag op te lossen, maakt dit onderzoek gebruik van zowel close reading als visuele analyse op bronnen uit verschillende archieven en bibliotheken zoals het Felixarchief, het Vlaams Architectuur Instituut, het Rijksarchief te Antwerpen en verschillende bibliotheken van KULeuven.

Dit onderzoek definieert stadsplanners als “personen, eventueel uit het buitenland, die een bepaalde kennis van zaken hadden en plannen uitdachten in functie van stedenbouwkundige problemen waaronder verkeer in Antwerpen. Ze konden zowel actief zijn op zelfstandige basis als in een dienst van de stad Antwerpen.” In het onderzoek staat de focus op de auto symbool voor andere, grotere problemen in de Antwerpse stadsplanning. Binnen Antwerpen focust dit onderzoek op drie gebieden, namelijk de Vleeshuiswijk, de ring rond Antwerpen en Linkeroever.

Dit onderzoek wil vooral de continuïteit, veranderingen en de verspreiding van concepten, zowel uit andere landen als uit andere perioden in de onderzoeksperiode aantonen. In de periode van 1940 tot 1951 was het grootste denkpatroon dat de stadsplanners de stad moesten klaarmaken op de toekomst. Daardoor moesten ze een totaalplan opstellen voor de gehele Antwerpse agglomeratie. Hun totaalplan van *Gross Antwerpen* was zo ontworpen dat elke stadsfactor rekening hield met elkaar.

In de tweede periode vanaf 1951 tot 1957 was de belangrijkste ontwikkeling dat de auto de alleenheerschappij had. Daarnaast beïnvloedden de aanklachten tegen opkomende problemen zoals het parkeerprobleem de stadsplanners. Die problemen hadden oplossingen nodig waardoor de denkpatronen van sommige stadsplanners wetenschappelijker werden.

In de derde periode vanaf 1957 tot 1968 kwam een nieuwe generatie stadsplanners op die de denkpatronen van de stadsplanners hevig door elkaar schudde. Zij legden een grotere focus op stedelijk groen, behouden van historische wijken, voetgangers en goed functionerend openbaar vervoer. Daardoor verviel de alleenheerschappij van de auto in de stadskern, maar bleef ze bestaan in de stadsrand. Die “nieuwe” ideeën waren grotendeels terug te vinden in het stedenbouwkundig denken uit 1940. Daarnaast verdween door de realisatie van grotere projecten het idee van een totaalplan voor geheel Antwerpen.

De vierde en laatste periode vanaf 1968 tot 1973 was vooral een verderzetting van de vorige periode. Daarbij kwam de nieuwe generatie stadsplanners langzaam uit de minderheid en werden ze de dominante stem in het debat. Verder hielden ze een wetenschappelijke en tegelijk militante stijl aan in hun publicaties. Dit onderzoek concludeert dat er doorheen 1940 tot 1973 enkele evoluties, zoals de toepassing van harde wetenschap of het totaalplan, waren die voor veranderingen zorgden in de denkpatronen van stadsplanners rond de auto. Daarnaast waren er toch bepaalde terugkerende patronen te zien zoals het idee van stedelijk groen en de buitenlandse invloeden.

Inhoud

Dankwoord	6
Inleiding	7
Historiografie	10
Bronnencorpus en methodologie.....	14
I. Schade, politiek, bouwstijlen en de auto te Antwerpen	17
De oorlogsschade te Antwerpen	17
Vluchten, samenwerken of heropbouwen	20
Botsende bouwstijlen in de Antwerpse heropbouw	22
Opkomst van de auto en de ontwikkeling van het wegennet.....	23
II. De toekomst is daar (1940-1951)	25
Groot-Antwerpen of eerder <i>Gross Antwerpen</i> ?	25
Groene stad of verkeersstad?.....	29
Denken in afzonderlijke elementen of een totaalplan?	33
Traditie of moderniteit?	35
Conclusie.....	37
III. De auto als het enige idee (1951-1957)	39
Autoplannen of structuurplannen uit 1951 en 1957?.....	40
De opkomst van de kritische geest.....	44
Dilemma's rond de ringwegen.....	45
Moeten stadsplanners problemen oplossen?	48
Conclusie.....	50
IV. Nieuwe invloed en verdeling (1957-1968)	52
Realisatie of toch een nieuwe planning?.....	52
Systematische integratie van de auto in de randstad	56
Parkeercapaciteit uitbreiden of verhuizen?	59
Nieuwe stadsplanners = nieuwe denkpatronen?	62
Conclusie.....	67
V. De auto wordt de vijand (1968-1973)	69
Wetenschappelijke of militante aanpak?	69

Historische en natuurlijke bescherming	72
Spanningen binnen het stadsbestuur en de stadsplanners	74
Is de auto de schuldige?	76
Conclusie	77
VI. Algemene conclusie	78
VII. Bibliografie	81

Dankwoord

Als eerste wil ik vooral mijn promotor prof. dr. Martin Kohlrausch bedanken om mij de kans te geven om mijn masterproef rond dit specifiek onderwerp bij hem uit te werken. Al van kinds af aan heb ik namelijk een enorme interesse in de auto. Daarnaast ontwikkelde ik tijdens mijn studie een interesse en voeling met geschiedenis. Daarbij verplaats ik mij het liefst in de hoofden van personen uit het verleden om te achterhalen hoe zij dachten. De combinatie van die twee interesses kwamen samen in dit onderzoek. Daarnaast bedank ik prof. dr. Martin Kohlrausch uitvoerig om de grenzen van een masterthesis aan te geven en ervoor te zorgen dat mijn thesis haalbaar bleef. Deze thesis bevindt zich namelijk tussen verschillende thematieken in waardoor een geschikte balans tussen voldoende en overmatige uitleg soms moeilijk kan zijn. Ik wil prof. dr. Martin Kohlrausch ook bedanken voor zijn hulp bij het zoeken naar bijkomende literatuur.

Als tweede wil ik mijn vriendin bedanken om mijn steun en toeverlaat te zijn tijdens het maken van deze masterproef. Samen ontspanden we door naar Abdij van Park of het Leuvense stadspark te gaan. De natuur en eendjes in de parken deden mij altijd enorm deugd, waardoor ik opnieuw helder kon denken en met goede moed verder kon onderzoeken. Ik bedank haar ook om mijn stress en zorgen te kunnen weerstaan. Als derde wil ik mijn ouders en familie bedanken om mij te steunen en begrip te hebben dat ik niet altijd honderd procent mezelf was. Het voelt altijd goed om te weten dat mensen geloven in mij. Als vierde wil ik mijn vriendengroep bedanken. Elk van hen had hun eigen masterproef, maar toch bleven we geregeld activiteiten doen zoals poolen of padellen. Vanuit het diepste van mijn hart bedankt om mij af en toe af te leiden van het eentonige leven dat een thesis soms met zich meebrengt.

Als laatste wil ik ook alle archivarissen, professoren en medestudenten bedanken die mij raad hebben gegeven. Ik heb tijdens mijn onderzoek veel mensen ontmoet die mij met evenveel enthousiasme hielpen. Een van de eerste vragen die iedereen aan mij stelde was: Wat is het onderwerp van je thesis? Ik heb geen enkel idee hoeveel keer ik die vraag beantwoord heb en vooral hoeveel verschillende antwoorden ik heb gegeven, zeker in de eerste maanden. Toch wil ik enkele personen persoonlijk bedanken. Ik denk daarbij in het bijzonder aan prof. dr. Patrick Pasture voor de feedback op mijn onderzoeksmethode, Martine Bouw uit Cinematek om een lijst met films en documentaires voor mij samen te stellen, Kat Craps voor de inzichten in het persoonlijk archief van Raphaël Verwilghen en de verschillende archivarissen van het Vlaams Architectuur Instituut (VAI) die mij uitvoerig hielpen en mij op weg hebben gezet.

Inleiding

“Der Verkehr ist für die Stadtkörper der belebende Blutstrom, die Verkehrsstraßen bilden die Adern. Wir leben im Zeitalter des Verkehrs. Verkehr ist Trumpf, wir leben gerade zu in einem Rausche, in einem Taumel des Verkehrs, und zwar des motorisierten Verkehrs.”¹

Bovenstaand citaat uit 1953 van Herbert Jensen, een Duitse architect en planoloog, vat eigenlijk perfect samen waarom de auto een geschikt focuspunt is voor een studie naar de denkpatronen van de stadsplanners in de stedelijke heropbouw. De auto werd namelijk door de stadsplanners zelf gezien als hetgeen wat de stad bepaalde en de stad als het ware liet leven. Met die kennis in het achterhoofd en een persoonlijke interesse in het fenomeen van de auto komt dit onderzoek tot volgende onderzoeksvraag: Hoe evolueerden de denkpatronen van stadsplanners tijdens de heropbouw van Antwerpen in de periode 1940 tot 1973, met specifieke aandacht voor de auto en de bijhorende ontwikkelingen?

Door te focussen op de denkpatronen van stadsplanners over de auto draagt dit onderzoek bij aan vernieuwende inzichten over de naoorlogse stadsplanning in Antwerpen. Die studie is namelijk nog niet uitgevoerd voor de stad Antwerpen. In tegenstelling tot vergelijkbare literatuur kiest dit onderzoek voor een focus op een specifiek thema. Een onderzoek naar denkpatronen van stadsplanners zonder focus kan namelijk onduidelijk zijn. Door die focus te behouden, kan dit onderzoek de verschillende denkpatronen van stadsplanners beter bestuderen. Verschillende stadsplanners hebben namelijk verschillende opinies, zowel hun ideeën als hun visie op de realiteit verschilt onderling. Het zijn net die verschillen die een studie over de denkpatronen van stadsplanners relevant maakt. Het is belangrijk om de denkpatronen van stadsplanners in context te schetsen, aangezien die denkpatronen verweven zitten in de tijdsgeest van de heropbouw en er hun betekenis in vinden. Bepaalde denkpatronen blijven echter doorheen de tijd aanwezig. Daardoor kan de studie naar de denkpatronen van de stadsplanners ook nog relevant zijn voor de dag van vandaag.

Bovenstaande onderzoeksvraag bevat enkele termen die mogelijks meer uitleg vereisen. Als eerste wil dit onderzoek verduidelijken wat de verwoording “de auto en de bijhorende ontwikkelingen” precies inhoudt. Dit onderzoek ziet de auto niet als een object op zich, maar gebruikt het als perspectief om door te kijken en als symbool voor andere problemen. Daarbij denkt dit onderzoek onder andere aan het (her)aanleggen van straten, het parkeerprobleem, de spanning tussen natuur en stad, de scheidingen en spanningen tussen oude en nieuwe ideeën en de spanningen tussen particuliere initiatieven en de overheid. De auto als object zegt namelijk vrij weinig over de ideeën van stadsplanners. De auto in een groter geheel daarentegen kan wel iets zeggen over de gedachten van stadsplanners.

¹ Herbert Jensen, ‘Der Wettlauf zwischen Verkehr und Städtebau’, *Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung: Jahresversammlung*, 1953, 16-18; geciteerd uit; Jeffry M. Diefendorf, *In the Wake of War: The Reconstruction of German Cities after World War II* (Oxford University Press, 1993), 348.

De tweede term die mogelijks meer uitleg nodig heeft is de term “stadsplanners”. Dit onderzoek definieert hen als “personen, eventueel uit het buitenland, die een bepaalde kennis van zaken hadden en plannen uitdachten in functie van stedenbouwkundige problemen waaronder verkeer in Antwerpen. Ze konden zowel actief zijn op zelfstandige basis als in een dienst van de stad Antwerpen.” Dit onderzoek ziet stadsplanners breder dan enkel de personen met een universitair diploma zoals stadsplanning die voor de stad Antwerpen werken aan diensten zoals planeologie. Naast die nauwe groep van stadsplanners bevat bovenstaande definitie ook andere groepen zoals ingenieurs of mensen die op een andere manier betrokken zijn met stedenbouwkundige problemen tijdens de heropbouw van Antwerpen. Denk hierbij aan organisaties zoals Aktiegroep Oude Stad (AGOS) of Schelde-Dijle. Die brede afbakening van het begrip stadsplanner zorgt ervoor dat hun denkpatronen vanuit een bredere groep kunnen bekeken worden. Het is net die brede groep van individuen en organisaties die een complex geheel vormen waarin ze elkaars ideeën over mobiliteit of verkeer beïnvloeden. Die brede groep bestond echter voor het grootste gedeelte uit mannen. Daardoor is het mogelijk dat de denkpatronen van de stadsplanners, eigenlijk de denkpatronen van mannelijke stadsplanners zijn.² Dit onderzoek gaat de impact van die genderhomogeniteit op de denkpatronen van de stadsplanners echter niet bestuderen. Om het voor de lezer eenvoudiger en aangenamer te maken, gebruikt dit onderzoek de verwoording “stadsplanners” om het complexe geheel van individuen en organisaties te bespreken.

De term “heropbouw” is de derde term die belangrijk is voor dit onderzoek. Dit onderzoek ziet de heropbouw als een periode die start vanaf de eerste gedachte wat er moet gebeuren met de vernielde gebieden. Over die symbolische begindatum is er vrijwel geen discussie in wetenschappelijke literatuur. Over de einddatum daarentegen is er wel discussie. Elke natie had namelijk een eigen dynamiek in het heropbouwen van hun steden waardoor er nationale verschillen ontstaan in de periodisering. De meeste studies over stedelijke heropbouw stoppen echter in de jaren 1955 tot 1960.³ De einddatum is echter afhankelijk van het thema waarop een studie zich focust binnen de heropbouw.

Er is gekozen om in dit onderzoek de periode van heropbouw te laten lopen vanaf 1940 tot 1973. Door die relatief lange onderzoeksperiode gaat deze paper specifieke aandacht hebben op continuïteit binnen de denkpatronen van stadsplanners doorheen de tijd. Personen hebben namelijk altijd een bepaalde mate van eigen gedachten, maar worden ook beïnvloed door anderen en hun gedachten. De keuze voor 1940 als begindatum komt doordat de ideeën voor de heropbouw van Antwerpen starten bij de eerste vernieling. Daarbij gaat dit onderzoek enkele bronnen uit de periode voor 1940 aanhalen, want de ideeën uit 1940 komen niet uit het niets. De keuze voor 1973 als einddatum is op het eerste gezicht makkelijk te verklaren aan de hand van de oliecrisis. Het gaat echter verder dan gewoon het feit dat de oliecrisis plaatsvond. De keuze voor 1973 als einddatum komt eerder doordat het idee van de auto als heerser in de stad langzaamaan verdween. De publieke opinie veranderde en begon bijvoorbeeld meer

² Die definitie van “stadsplanners” is ontstaan door inspiratie uit verschillende werken die de heropbouw en de stadsplanning bespreken. Aan de hand van die inspiratie heeft dit onderzoek die definitie zelf verfijnd en ontwikkeld.

³ Deze vaststelling is ontstaan door de periodisering van verschillende werken over de stedelijke heropbouw te bestuderen.

aandacht te hebben voor stedelijk groen.⁴ Doordat de auto niet meer de heerser van de stad is, wordt het moeilijk om de auto als symbool voor andere stedelijke problemen te zien. Het is in die context dat dit onderzoek 1973 als een kantelmoment ziet.

Naast een chronologische afbakening is er ook nood aan een geografische afbakening. Dit onderzoek kiest ervoor om de stadsontwikkeling van de stad Antwerpen te bespreken. Binnen de stad Antwerpen neemt dit onderzoek drie focuspunten namelijk: de Vleeshuiswijk, Linkeroever en de ring rond Antwerpen. Er is gekozen voor de Vleeshuiswijk, omdat in die wijk de spanning tussen historische monumenten en heropbouw het duidelijkst zichtbaar is. Daarnaast was de wijk een van de zwaarst getroffen wijken van Antwerpen door bombardementen in WOII. Door de bombardementen was er meer ruimte vrijgekomen binnen de wijk.⁵ Stadsplanners zagen die vrijgekomen ruimte als een unieke opportuniteit om de oude binnenstad aan te passen aan de noden van de toekomst. De tweede keuze viel voor Linkeroever aangezien daar het idee om een stad vanuit het niks op te bouwen het sterkst aanwezig was. Op die manier staat het symbool voor zowel de Britse als de Amerikaanse planningstraditie na WOII.⁶ Als derde focuspunt koos dit onderzoek voor de ring rond Antwerpen. Deze regio was de grootste verandering en ook het grootste discussiepunt dat een rechtstreeks verband had met de auto. Stadsplanners zagen de ring als iets cruciaals voor een goede circulatie en een goede en moderne stad.

Het eerste hoofdstuk van dit onderzoek is een contextueel hoofdstuk waarbij de vernieling tijdens WOII in Antwerpen, de politieke context, de bouwstijlen tijdens de heropbouw, de ontwikkeling van de opleiding stedenbouw in België en de opkomst van de auto en infrastructuur wordt uitgelegd. Daarna beginnen de analytische hoofdstukken die telkens de denkpatronen van de stadsplanners schetsen in een bepaalde tijdperiode. Het eerste analytische hoofdstuk bevat de periode 1940 tot en met 1951. Het hoofdstuk eindigt in 1951 aangezien dan het stadsbestuur het eerste algemeen plan van aanleg maakte. Daardoor wordt de visie van het stadsbestuur over de stads- en infrastructuurplanning duidelijk. Het tweede hoofdstuk loopt van 1951 tot en met 1957. Het hoofdstuk eindigt in 1957 doordat dan het idee van een overkoepelend plan voor de Antwerpse agglomeratie verdwijnt. Het derde hoofdstuk behandelt de periode 1957 tot en met 1968. De reden voor de afbakening in 1968 is dat de auto dan voor het eerst toegevingen in de stad moest doen. Dat is gesymboliseerd in het verkeersvrij maken van het Hendrik Conscienceplein op 29 juli 1968 na een actie van Vrije Aktie Groep Antwerpen (VAGA) in de voorgaande weken.⁷

⁴ Bart Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden: stedelijk groen in Antwerpen, 1859-1973* (Leuven: Universitaire pers Leuven, 2016), 11; Jörn Düwel en Niels Gutschow, *Verkehr in Not: Das Automobil Im Städtebau.*, 1st ed. (Berlijn: Lukas Verlag für Kunst- und Geistesgeschichte, 2024), 161.

⁵ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw: van Belle Epoque tot Golden Sixties.* (Brasschaat: Pandora, 2008), 232.

⁶ Christoph Grafe e.a., *Linkeroever: sprong over de Schelde, = Linkeroever: across the river* (Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut, 2017), 83,109.

⁷ Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden*, 212.

Historiografie

Dit onderzoek bevindt zich op raakvlakken van verschillende gebieden en stromingen binnen de geschiedschrijving. Denk daarbij aan de *mobility turn*, intellectuele geschiedenis, geschiedenis van infrastructuur en stedenbouwkundige geschiedenis.⁸ Voor het aanvaarden van deze studie is er een zekere kennis nodig van gelijkaardige studies over de denkpatronen van stadsplanners. Binnen dat onderzoek is het werk van Beatrix Haselsberger, *Encounters in Planning Thought: 16 Autobiographical Essays from Key Thinkers in Spatial Planning* een van de belangrijkste.⁹ In haar werk probeert ze om de evolutie van planningsideeën te onderzoeken aan de hand van zestien sleutelfiguren in de ruimtelijke planning. Daardoor legt ze de focus op individuen en is het werk in lichte mate autobiografisch van aard. Aan de hand van die biografische beschrijvingen analyseert ze op welke manier de gedachten van stadsplanners invloed hebben op het ruimtelijk beleid. Daarnaast zet Haselsberger de ideeën van de planners in een globale context en integreert ze ook hun persoonlijke leven in hun denkpatronen.¹⁰ Naast de denkpatronen van stadsplanners zijn er nog andere studies die het belang van experts en architecten in België bespreken zoals *Architectures of Bureaucracy: The Politics of Government Office Buildings in Interwar Belgium*.¹¹

Zoals voorheen aangehaald, kadert dit onderzoek in de periode van de heropbouw van de stad. Elke natie heeft een eigen dynamiek in het heropbouwen van hun steden, waardoor de werken rond de heropbouw zich meestal situeren in een nationaal kader. Daarbinnen is het Duitse kader een van de meest actieve kaders om onderzoek te voeren over de stedelijke heropbouw. Binnen dat Duitse kader is het werk *In the Wake of War: The Reconstruction of German Cities after World War II* van Jeffry Diefendorf een van de meest volledige werken over de reconstructie van Duitse steden. De auteur haalt brede thema's aan zoals moderniseren van steden, stedenplanning en de verkeersregeling in steden zoals Hannover en Hamburg. In zijn inleiding beschrijft de auteur zijn werkproces en wat zijn inspiratie was tot het schrijven van het boek. Zo ontdekte hij dat stereotypen zoals "de heropbouw is begonnen direct na het einde van WOII" veelal niet kloppen. Het boek definieert heropbouw van de naoorlogse steden als een proces dat start vanaf het begin van WOII en doorloopt tot de jaren 1955-1960. Dat is gelijkaardig

⁸ Carolin Liebisch-Gümüş, 'Mobilities and the History of Mobility', application/pdf, 2024, 5913 KB, <https://doi.org/10.14765/ZZF.DOK-2830>; Mimi Sheller en John Urry, 'The New Mobilities Paradigm', *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, nr. 2 (1 februari 2006): 207-26.

⁹ Beatrix Haselsberger, *Encounters in Planning Thought: 16 Autobiographical Essays from Key Thinkers in Spatial Planning* (Taylor & Francis, 2017); Alan Lewis, 'Planning through conflict: competing approaches in the preparation of Sheffield's post-war reconstruction plan', *Planning Perspectives* 28, nr. 1 (1 januari 2013): 27-49; Volgend werk legde de aandacht op Groot-Brittannië en meer specifiek Edinburgh in het interbellum: Cliff Hague, *The Development of Planning Thought: A Critical Perspective.*, Built Environment Series (Londen: Hutchinson, 1984).

¹⁰ Haselsberger, *Encounters in Planning Thought*, 3.

¹¹ Jens van de Maele, *Architectures of Bureaucracy: The Politics of Government Office Buildings in Interwar Belgium* (De Gruyter Oldenbourg, 2025).

met andere Duitse literatuur over de heropbouw. Het is echter uniek dat Diefendorf de term “heropbouw” zo duidelijk definieert en situeert in de tijd.¹²

Naast dat Duits nationaal kader is er ook literatuur geschreven over de heropbouw in Nederland. Daarin is *Post-War Reconstruction the Netherlands 1945-1965: The Future of a Bright and Brutal Heritage* een van de duidelijkste werken. Wat uniek is aan dat werk is dat de auteurs hun selectie van casussen verduidelijken. Om representatieve casussen te hebben over de vernielde gebieden na WOII selecteerden de auteurs gebieden op criteria zoals de specifieke architectuur en uniek stedelijk karakter, de culturele en historische relevantie, representatie van kenmerken met correcte, toenmalige relevantie en de ruimtelijke spreiding binnen het land.¹³ De auteurs gaan bij elke casus dieper in op die specifieke plaats door bijvoorbeeld kaarten te analyseren en te bekijken welke wegenpatronen verwerkt zaten in die specifieke regio. Dat zorgt voor een methode waarbij onderzoek het specifieke combineert met het algemene aspect van stedelijke heropbouw. Daarnaast behandelt het werk ook een grote variëteit aan thema's zoals huisvesting, de rol van de overheid, infrastructuur, technologie, hoe de verdeelde samenleving de heropbouw beïnvloed en de opkomst van het individu. Door die grote variëteit aan factoren en een transparante selectiemethode te gebruiken, probeert het werk om een zo volledig mogelijk beeld te geven over de heropbouw van steden in Nederland.¹⁴ Naast de vorige twee landen spelen Groot-Brittannië en ook België een rol in de literatuur van de stedelijke heropbouw.¹⁵ Behalve dat traditionele nationale kader zijn er ook andere manieren om de heropbouw van een stad te onderzoeken zoals de weergave van de heropbouw in de media.¹⁶

De heropbouw van de stad wordt gestuurd door verschillende elementen, zoals politiek bestuur, de inwoners, mobiliteit en infrastructuur. Die grote variëteit aan factoren is te zien in alle nationale contexten, maar verschilt per land of stad. Het laatste element, de naoorlogse infrastructuur, is in België al bestudeerd door Michael Ryckewaert met zijn boek *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State: Infrastructure, Planning and Architecture 1945-1973*. In zijn boek hecht hij veel belang aan industrie zoals de auto-industrie in de haven van Antwerpen. Daarnaast focust hij op infrastructuur die de

¹² Diefendorf, *In the Wake of War*, 283.

¹³ Anita Blom, Simone Vermaat, en Ben de Vries, *Post-War Reconstruction the Netherlands 1945-1965: The Future of a Bright and Brutal Heritage* (Rotterdam: nai010, 2016), 140-41.

¹⁴ Blom, Vermaat, en Vries, *Post-War Reconstruction the Netherlands 1945-1965*; Wim van Meurs, Laura Brinkhorst, en Marieke Oprel, 'Citizens' Sentiments or Governmental Rationales? Post-War Reconstruction of Bombed Cities in the Netherlands', 17 april 2024, https://brill.com/view/journals/hcm/12/1/article-p83_004.xml.

¹⁵ Jörn Düwel en Niels Gutschow, *A Blessing in Disguise: War and Town Planning in Europe 1940 - 1945*. (Berlijn: Dom, 2013); Jean-Louis Cohen, *Architecture in Uniform: Designing and Building for the Second World War*. (Montréal: Canadian centre for architecture, 2011); John Pendlebury, Erdem Erten, en Peter J. Larkham, *Alternative Visions of Post-War Reconstruction: Creating the Modern Townscape* (Londen: Routledge, 2015); Michel De Beule en Brussel stedenbouw en erfgoed, *Brussel: geplande geschiedenis : stedenbouw in de 19e en 20e eeuw* (Brussel: Meert, 2017); Marc Dubois, *Vernieling en wederopbouw Oostende 1944-1958* (Oostende: Stad Oostende, 2019); Mark Clapson en Peter J. Larkham, *The Blitz and Its Legacy: Wartime Destruction to Post-War Reconstruction* (Farnham: Ashgate, 2013).

¹⁶ Floris Paalman, 'Visions of Reconstruction: Layers of Moving Images', 30 december 2015, <https://mediarep.org/handle/doc/15100>.

industrie ondersteunt zoals de E3 snelweg. Als derde aspect behandelt hij de architectuur van industrie en arbeiderswoningen zoals de wijk Luchtbal in Antwerpen. Om die thema's te schetsen, gebruikt hij een combinatie van stadsarchieven, architectuurarchieven en archieven van studierichtingen zoals het archief van het Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening aan de KU Leuven.¹⁷

Binnen de verschillende stadsfactoren is de auto een van de elementen die invloed uitoefent op de heropbouw van de stad. De auto is echter weinig aanwezig als focuspunt binnen de wetenschappelijke literatuur over de heropbouw. Een van de belangrijkste werken die de auto als focuspunt gebruikt in de stedelijke heropbouw is *Verkehr in Not: Das Automobil Im Städtebau* van Jörn Düwel en Niels Gutschow. In hun boek proberen de auteurs aan de hand van voorbeelden de ideeën over het verkeer in de stad aan te tonen vanaf WOII tot nu. Daarnaast schetst het werk de geschiedenis van het stedelijk leefmilieu in Duitsland. Daardoor kan de opkomst en de vergrotende rol van de auto in een groter, stedelijk kader gezet worden. Naast het stedelijke aspect bespreekt het werk ook het fenomeen van de auto en de populaire cultuur errond zoals reclame, autosalons en evenementen. Daarboven focust het werk op de veranderende perceptie op de auto in de stad vanaf de jaren zeventig en bestudeert het thema tot vandaag de dag.¹⁸

De opinies over de rol van de auto zijn echter verdeeld. Sommige auteurs zeggen dat de auto vroeger een bepaalde rol had in de stad, maar vandaag de dag niet meer. Terwijl andere artikels zoals *beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der »autogerechten Stadt«* de auto als een fundamenteel bepalend element zien zowel tijdens de heropbouw van de stad als vandaag de dag. Daarin gaat dat artikel zelfs verder en de auteur zegt dat de zogenaamde "autovriendelijke stad" van Hans Bernhard Reichow nog niet verdwenen is, maar tot op de dag van vandaag aanwezig blijft. Het artikel is van mening dat doordat de stedelijke infrastructuur grotendeels hetzelfde is gebleven, de auto nog altijd een bepalende factor is voor het uitzicht van een stad.¹⁹ Naast voorgaand Duits kader zijn er nog analytische studies uit de Verenigde Staten, Polen, Japan en Groot-Brittannië geschreven over de auto in de stedelijke heropbouw.²⁰

¹⁷ Michael Ryckewaert, *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State: Infrastructure, Planning and Architecture 1945-1973*. (Rotterdam: 010 Publishers, 2011), 347.

¹⁸ Düwel en Gutschow, *Verkehr in Not*, 19-29; Jeffry M. Diefendorf, 'Artery: Urban Reconstruction and Traffic Planning in Postwar Germany', *Journal of Urban History* 15, nr. 2 (1 februari 1989): 131-58.

¹⁹ Christoph Bernhardt en Zentrum Für Zeithistorische Forschung Potsdam, 'Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der »autogerechten Stadt«', *Zeithistorische Forschungen*, 2017, <http://zeitgeschichte-digital.de/doks/1076>.

²⁰ Teofil Lijewski, 'The Transport System in a Reconstructed City : The Case of Warsaw', *Bollettino Della Società Geografica Italiana*, 31 december 1986, 27-36; David Gartman, *From Autos to Architecture: Fordism and Architectural Aesthetics in the Twentieth Century*. (New York: Princeton architectural press, 2009); Margaret Crawford en Martin Wachs, *The Car and the City: The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*. (Ann Arbor: University of Michigan press, 1992); Simon Gunn en Susan C. Townsend, *Automobility and the City in Twentieth-Century Britain and Japan* (Londen: Bloomsbury Publishing Plc, 2019), <http://ebookcentral.proquest.com/lib/kuleuvenul/detail.action?docID=6162674>.

De auto als factor in de heropbouw is ook al in België bestudeerd. Die studies analyseren echter in mindere mate en zijn eerder beschrijvend van aard. Ze bevinden zich ook telkens in een groter boek over bijvoorbeeld de stadsgeschiedenis van Antwerpen en hebben als doelpubliek eerder de bredere maatschappij. Daarnaast focussen ze niet enkel op het historische aspect.²¹ Een voorbeeld van een werk over de stedelijke heropbouw van Antwerpen die betrekking heeft op ruimtelijke planning is *Antwerpen, herwonnen stad? 1940-2012: Maatschappij, ruimtelijk plannen en beleid*. Het boek bestudeert ruimtelijk plannen en beleid in de stad Antwerpen, waarbij het onder andere woningbouw en automobilititeit behandelt. Het boek legt vooral de focus op de periode na mei 1968 en heeft een grote verbondenheid met het heden. In de periode tussen 1940 en 1968 behoudt het boek bij het thema automobilititeit de nadruk op stratenplanning, gebouwen, de ring rond Antwerpen en het openbaar vervoer.²² Die vier componenten zijn belangrijk, maar het werk voert vrij weinig analyse op bijvoorbeeld de beleidsplannen. Daarom zou het volgens dit onderzoek interessant zijn om de auto dieper te bestuderen zodat de heropbouw van Antwerpen concreter en specifiek kan bekeken worden. Toch zijn er al specifieke studies geschreven die mobiliteit bestuderen in Antwerpen, maar die leggen de nadruk op de jaren zeventig.²³

De meest relevante studie rond het onderwerp van de auto in Antwerpen tijdens de heropbouw is geschreven door Bart Tritsmans met zijn werk *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden: stedelijk groen in Antwerpen, 1859-1973*. Dat kan voor een deel verrassend lijken, maar om de rol van stedelijk groen te bekijken, is het nodig om vanaf 1940 de rol van de “vijand”, namelijk de auto te bekijken. Omgekeerd geldt datzelfde principe natuurlijk ook. In zijn boek bespreekt Tritsmans uitvoerig de vijandige relatie

²¹ Volgende werken bespreken het bouw- en planningsbeleid van de stad Antwerpen: Karin Aernout e.a., *Planning en contingentie: aspecten van stedenbouw, planologie en architectuur tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Interbellum-cahiers 9-10 (Gent: Interbellum, 1997); Rutger Tijs, *Tot Cieraet deser Stadt: bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden : een cultuurhistorische studie over de bouwtrant en de ontwikkeling van het stedenbouwkundig beleid te Antwerpen van de 13de tot de 20ste eeuw*. (Antwerpen: Mercatorfonds, 1993); André De Naeyer, *Monumentale Baudenkmaeler von der Burg zum Bahnhof ; Monumentale Baudenkmaeler an der Hauptstrassen Achse Antwerpens*, Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege. Dokumentation der Jahrestagungen (Antwerpen: Stad Antwerpen. Hoger architectuurinstituut van het Rijk, 1990); Christian Leysen, *Antwerpen: onvoltooide stad : ontwikkeling tussen droom en daad*. (Tielt: Lannoo, 2003); Julie Verhelst, ‘Een hart voor de stad: De evolutie van het Antwerpse stadsbeeld onder Lode De Barsée (1950-1990)’, *Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis*, HistoriANT 2 (2014), 2014, <https://gvag.be/historiant/historiant-2014/>; Ed Taverne en Irmin Visser, *Stedebouw: de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. (Nijmegen: SUN, 1993); Tijs, *Tot Cieraet deser Stadt*; Karel Van Isacker en Raymond van Uytven, *Antwerpen: twaalf eeuwen geschiedenis en cultuur* (Antwerpen: Mercatorfonds, 1986); Roger Binnemans en George Van Cauwenbergh, *Atlas van Antwerpen: evolutie van een stedelijk landschap van 1850 tot heden*. (Antwerpen: Ontwikkeling, 1975); Ilja Van Damme e.a., *Historische atlas van Antwerpen: Stad van droom en daad*, Historische atlassen (Bussum: Thoth, 2022).

²² Jef van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad? 1940-2012: Maatschappij, ruimtelijk plannen en beleid* (Brugge: Die Keure, 2015); Voorgaand werk verwijst veel naar dit werk: Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw: van Belle Epoque tot Golden Sixties*. (Brasschaat: Pandora, 2008).

²³ Universiteit Antwerpen Centrum voor Stadsgeschiedenis en Vitaly Volkov, ‘Mobiliteit in Antwerpen tussen functionaliteit en leefbaarheid: visies en beleid’, *Stadsgeschiedenis* 2 (2019): 19; Bedankt aan Vitaly Volkov om zijn masterthesis integraal beschikbaar te maken: Vitaly Volkov, ‘Mobiliteitsbeleid in Antwerpen 1965-1985’ (Brussel, Vrije Universiteit Brussel, 2016).

tussen het stedelijk groen en de auto. Stadsplanners waren veelal verdeeld in twee kampen, ofwel waren ze voor de uitbreiding van de auto ofwel de uitbreiding van het stedelijk groen. Om zijn onderzoek te voeren maakte Tritsmans gebruik van bronnen uit onder andere de afdeling Parken en Plantsoen in het Antwerpse stadsarchief en het Gemeenteblad van de stad Antwerpen.²⁴

Zoals voorheen al aangehaald focust dit onderzoek zich op drie regio's binnen Antwerpen. Voor de regio van de ring rond Antwerpen is het werk *Groene Singel: geschiedenis van de Antwerpse ringruimte: plannen, verhalen, dromen 1906-2009* belangrijk. Dat werk schetst de geschiedenis en ontwikkeling van de Antwerpse ring aan de hand van de verschillende ideeën en concepten die planners aan de ring gaven. Opnieuw maakt het werk een sterke link met het heden en werpt het ook een blik op toekomstige plannen en ideeën.²⁵ De tweede regio is Linkeroever en daarbij is vooral het werk *Linkeroever: sprong over de Schelde* belangrijk. Het werk is gemaakt door het Vlaams Architectuur Instituut (VAI) en focust binnen de ontwikkeling van Linkeroever vooral op architectuur en planning. Het werk maakt voor zijn bronnen vooral gebruik van interviews met architecten en planners en gebruikt daarnaast een grote hoeveelheid 3D modellen en plannen.²⁶ Het derde en laatste focuspunt binnen Antwerpen is de Vleeshuiswijk. Het belangrijkste werk over de geschiedenis van de Vleeshuiswijk is geschreven door het Museum Aan de Stroom (MAS) naar aanleiding van de vijfhonderdste verjaardag van het Vleeshuis, het gebouw waar de wijk naar vernoemd is. Het werk heet *Rondom het Vleeshuis: geschiedenis van een verdwenen buurt* en schetst de grote veranderingen in de Vleeshuiswijk vanaf de zestiende eeuw tot nu. Er is echter vooral aandacht voor de laatste vijftig jaar aangezien het werk voor grote mate steunt op persoonlijke verhalen van bewoners uit de wijk.²⁷

Bronnencorpus en methodologie

Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren, maakt dit onderzoek gebruik van een brede basis aan verschillende bronnen zoals magazines, beleidsnota's met begeleidende plannen, samenvattingen of minuten van vergaderingen, illustratieve modeltekeningen en documentaires. Doorheen dit onderzoek zullen niet alle onderzochte bronnen geciteerd worden. De geciteerde bronnen dienen vooral als voorbeeld voor de breder denkpatronen van de stadsplanners. Het onderzoek gebruikt magazines, omdat de auteurs hun visie over de ontwikkelingen in verband met de auto tijdens de heropbouw van Antwerpen weergeven in die artikelen. Daarin zijn specifieke tijdschriften zoals *De Autotoerist*, *Auto-touring*, *Antwerpen Tijdschrift der stad Antwerpen*, *Bouwkunst en Wederopbouw*, *Land in zicht* en *Routes et*

²⁴ Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden*; Naast Antwerpen waren er nog studies die stedelijk groen bespreken in Europese grootsteden: Peter Clark, *The European City and Green Space: London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850 - 2000.*, Historical Urban Studies (Aldershot: Ashgate, 2006).

²⁵ Joeri De Bruyn en Maarten Van Acker, *Groene Singel: geschiedenis van de Antwerpse ringruimte: plannen, verhalen, dromen 1906-2009.* (Antwerpen: Ludion, 2009).

²⁶ Grafe e.a., *Linkeroever*.

²⁷ Fernand Auwera, Serge Migom, en Johan Veeckman, *Rondom het Vleeshuis: geschiedenis van een verdwenen buurt*, Museum aan de stroom (Antwerpen: Pandora, 2004).

Circulations relevante bronnen.²⁸ Uit die magazines worden artikelen gehaald over thema's zoals straatbreedte, straatbeplanting, verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming verkeer, parkeerbehoeften en de relatie tussen openbaar vervoer en de auto. Naast magazines bekijkt dit onderzoek ook documentaires met hetzelfde doel als bovenstaande magazines. Een voorbeeld daarvan is de documentaire *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*.²⁹ Naast de twee voorgaande bronnencategorieën gebruikt dit onderzoek beleidsplannen met hun bijhorende illustraties zoals plannen en modeltekeningen.³⁰ Daarbij bekijkt dit onderzoek de samenhang van beide soorten bronnen en past op elke bron de gepaste onderzoeksmethode toe. Daarnaast is het belangrijk dat de paratekst in beleidsplannen, maar ook in tijdschriften, in relatie wordt gezet met de eigenlijke tekst. Parateksten zijn elementen die de eigenlijke tekst begeleiden zoals foto's, voetnoten, het titelblad en bijschriften. Die elementen geven ook inzicht in de manier waarop de auteur zijn of haar onderwerp en ideeën wil voorstellen aan de lezer.³¹

Om die bronnen te bestuderen maakt dit onderzoek gebruik van een combinatie van bronnenkritiek, close reading en visuele analyse. De onderzoeksmethodes close reading en visuele analyse lijken echter in grote mate op elkaar. Ze proberen allebei om het doel van een bron te begrijpen door interpretatie en context toe te voegen. Het verschil tussen de twee onderzoeksmethoden is het gebruikte bronmateriaal en enkele nuanceverschillen.

Close reading is een methode waarbij een onderzoeker literaire bronnen zoals boeken, brochures en brieven met aandacht bekijkt en leest om het narratief van de auteur eruit te halen.³² Dat zorgt ervoor dat die onderzoeksmethode erg relevant is om de denkpatronen van stadsplanners te weten te komen.

²⁸ *Antwerpen: tijdschrift der stad Antwerpen* (Antwerpen: Dienst voor toerisme., 1955); *Auto-touring: maandelijks tijdschrift van de automobielfdeling van de Touring Club van België*. (Brussel: Koninklijke touring club van België., 1949); *De autotoerist*. (Antwerpen: Vlaamse automobilistenbond., 1948); *Bouwkunst en wederopbouw: maandschrift gewijd aan architectuur, urbanisme, bouwtechniek, decoratieve kunst, binnenhuiskunst*. (Brussel: Bouwkroniek, 1941); *Fédération routière belge, Routes et circulation*. (Brussel: Van Buggenhoudt., z.d.); Centrum voor natuurbeschermingseducatie Antwerpen en Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, *Land in zicht* (Antwerpen: Koninklijke vereniging voor natuur- en stedenschoon, 1922).

²⁹ L. Van Cant, *Verkeersvraagstukken in Antwerpen* (M.I.V.A en Smalfilm-studio, 1953), <https://www.youtube.com/watch?v=RgOEvgqMxaY>.

³⁰ Naast onderstaande beleidsplannen zijn er nog vele anderen die niet vermeld zijn in dit korte overzicht. Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen: ein Eingemeindungs- und Stadtbauproblem' (s.n., 1940), PP/VERWILGHEN/BIB 315, Universiteitsarchief KULeuven; Maatschappij voor toegepaste economische en wiskundige studien en Schelde-Dijle, 'Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)', 14 november 1964, vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle - 3.2. Eigen studies, VAI; Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie', 1957, MA#70043, Felixarchief; Schelde-Dijle, 'Studie 8 infrastructuur (1964-1966)', oktober 1966, vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle - 3.2. Eigen studies, VAI.

³¹ Elise Garritzen, 'Framing and Reframing Meanings in History Books: The Original and Posthumous Paratexts in J. R. Green's *Short History of the English People*', *History of Humanities* 3, nr. 1 (maart 2018): 177-97.

³² Ane Ohrvik, 'What is close reading? An exploration of a methodology', *Rethinking History* 28, nr. 2 (2 april 2024): 239-40, <https://doi.org/10.1080/13642529.2024.2345001>, Marc Boone. *Historici en hun métier: een inleiding tot de historische kritiek*. (Gent: Academia Press, 2021).

Close reading bestaat uit drie stappen. In de eerste stap bepaalt de onderzoeker het doel van de tekst en hoe de lezer de tekst vroeger las. In de tweede stap verkent de onderzoeker de tekst door die grondig te begrijpen. Dat kan enkel door een grondige kennis van het besproken onderwerp te hebben en als het ware onderdeel van het doelpubliek te worden. Als laatste stap interpreteert de onderzoeker de tekst en brengt hij of zij context aan bij die tekst. Die context kan aangebracht worden door bijvoorbeeld het persoonlijke leven van de auteur in het achterhoofd te houden of het onderwerp te plaatsen binnen de politieke, economische en sociale context. Daarnaast houdt de onderzoeker doorheen het gehele onderzoek rekening met een mogelijke bias die hij of zij in zich heeft.³³ Die bias kan bijvoorbeeld komen doordat een onderzoeker bepaalde achtergrondinformatie verworven heeft die tijdens het maken van de bron nog niet aanwezig was.

Om audiovisuele bronnen zoals geïllustreerde stadsplannen te onderzoeken, gebruikt dit onderzoek visuele analyse. Om die audiovisuele bronnen te onderzoeken, is het nodig om te bekijken wat die methode precies inhoudt. Dat is onder andere te vinden in algemene studies over visuele analyse zoals het boek *Visual Methodologies* van Gillian Rose.³⁴ Volgens haar is visuele analyse een onderzoeksmethode waarbij beelden in een bepaalde context worden bestudeerd. Bij visuele analyse is het belangrijk om rekening te houden dat de interpretatie van beelden persoonsgebonden is.

Bij die onderzoeksmethode houdt dit onderzoek er telkens rekening mee dat audiovisuele bronnen gemaakt worden op een bepaald moment, op een bepaalde plek, met een bepaald doel en voor een bepaald doelpubliek. Concreet betekent het dat een visuele analyse bestaat uit vier componenten: de productie, het bron zelf, de circulatie en het doelpubliek.³⁵ Om een kritische analyse uit te voeren vraagt het onderzoek zich telkens enkele elementen af: Wie heeft de bron gemaakt en waarom?, Wat staat er (niet) op de bron?, Wat was de oorspronkelijke doel van de bron? en wat is de rol van het bijschrift?³⁶ Die vragen gaan in dit onderzoek toegepast worden op modeltekeningen en stadsplannen die een illustratief doel hadden en bedoeld waren als verduidelijking bij een literaire bron zoals een brochure of opiniestuk.

³³ Ohrvik, 241.

³⁴ Gillian Rose, *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*, 4th ed. (Londen: Sage, 2016); Gillian Rose, *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*, 5th edition. (Londen: SAGE, 2023); Ludmilla Jordanova, *The Look of the Past: Visual and Material Evidence in Historical Practice*. (Cambridge: university press, 2012); Peter Burke, *Eyewitnessing: The Uses of Images as Historical Evidence*., *Picturing History* (Londen: Reaktion, 2011).

³⁵ Rose, *Visual Methodologies*, 2023, 47.

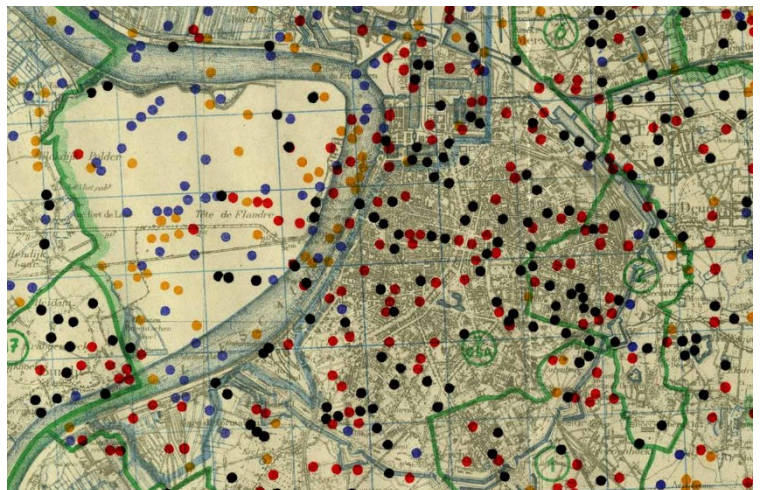
³⁶ Om alle vragen in detail te bekijken zie: Rose, *Visual Methodologies*, 2016, 374-76.

I. Schade, politiek, bouwstijlen en de auto te Antwerpen

Om een degelijk idee te hebben over de denkpatronen van de stadsplanners in Antwerpen, bespreekt dit hoofdstuk de context tijdens de onderzoeksperiode. Daarom start dit hoofdstuk met een bespreking van de vernielingen binnen de gekozen focuspunten in Antwerpen tijdens WOII. Daaraan koppelt dit onderzoek de gelijktijdige opkomst van de ideeën van heropbouw. Als tweede element bespreekt dit hoofdstuk de politiek aan de macht met een nadruk op de waarnemende burgemeesters tijdens de oorlogsjaren en burgemeester Lode Craeybeckx. Als derde deelhoofdstuk behandelt dit hoofdstuk de naoorlogse bouwstijl en heeft het aandacht op hoe de ideeën van de naoorlogse bouwstijlen leefden bij onder andere architecten. Daarnaast schetst dit onderzoek ook de ontwikkeling van de stedenbouwkundige opleiding. Als laatste element haalt dit hoofdstuk de opkomst van de auto en de infrastructuur aan doorheen de onderzoeksperiode.

De oorlogsschade te Antwerpen

De bombardementen op Antwerpen begonnen vanaf de eerste dag van de Duitse inval, 10 mei 1940. Daarbij bombardeerde de Duitse *Luftwaffe* het vliegveld van Deurne. De Duitsers zagen Antwerpen namelijk als een strategische stad, vooral omwille van de haven als bevoorradingspunt. Het waren echter niet alleen de Duitsers die de stad bombardeerden, maar ook de geallieerden. Zij probeerden om tijdens de bezetting bedrijven onder Duits beheer te raken en zo de oorlogseconomie van Duitsland te vertragen. Soms misten ze echter hun doelwit en raakten ze woonwijken. De grootste vernielingen binnen de stad gebeurden niet voor of tijdens de bezetting van Antwerpen, maar na de bevrijding in 1944. Vanaf 13 oktober 1944 bombardeerde het Duitse leger de stad heftig met V1 en V2 bommen. Hun bedoeling was om de haven van Antwerpen te raken. Op die manier probeerden de Duitsers om de bevrijders de toegang tot de haven van Antwerpen te verhinderen. Zonder de haven van Antwerpen was de bevoorrading voor de geallieerden namelijk moeilijker en konden de Duitsers beter weerstand bieden. 167 dagen lang werd het gebied van Groot-Antwerpen gebombardeerd en brachten de bommen grote vernielingen aan, ook in het centrum van de stad. In totaal waren er 459 bominslagen binnen de stad Antwerpen. Die bominslagen hadden 28536 woningen beschadigd en 2251 woningen volledig vernield of onherstelbaar gemaakt.³⁷



Figuur 1: kaart met V1 en V2 inslagen te Antwerpen (V1 inslagen in het zwart, V2 inslagen in het rood) Bron: <https://pieterserrien.be/boeken/elke-dag-angst/overzicht-v-inslagen-op-belgie/>.

³⁷ Het gebied van Groot-Antwerpen is een fusie die bestaat uit tien deelgemeenten of in dit geval districten; Verschillende werken hebben andere data voor de eerste bominslag en ook de hoeveelheid schade aan woningen verschilt van bron tot bron.

De vernielingen in Antwerpen zijn echter niet van dezelfde schaal als de stedelijke vernietiging in Duitse steden zoals Lübeck en Kassel. In Kassel bijvoorbeeld was 96 procent van alle gebouwen vernield binnen de *oberneustadt*.³⁸ In tegenstelling tot die steden waren de meeste gebouwen in Antwerpen nog gedeeltelijk intact na de oorlog. Daardoor konden de stadsplanners niet vanuit het niks de stad plannen en heropbouwen. De infrastructuur en historische monumenten waren namelijk nog aanwezig waardoor de stadsplanners altijd starten vanuit een al bestaand kader. Die “belemmeringen” waren ook aanwezig in steden die heftiger vernietigd waren door de oorlog, maar dat had andere redenen zoals de ondergrondse infrastructuur. Die “belemmeringen” zorgden voor een grotere botsing tussen traditie en moderniteit in Antwerpen. De combinatie van traditie en moderniteit zou mogelijks zorgen voor nog grotere conflicten tussen de verschillende strekkingen van stadsplanners.

Binnen de geografische afbakening van dit onderzoek is de Vleeshuiswijk de wijk waar de grootste materiële schade is aangericht. De vernieling van een reeks panden op de hoek van de Oude Beurs en Lange Doornikstraat in 1944 was een directe aanleiding voor de opmaak van nieuwe plannen voor de wijk. Na WOII ruimde het stadsbestuur het puin van de gebombardeerde huizen, waarna ze lagen te wachten op een beslissing voor hun uiteindelijke bestemming. In de tussentijd gebruikten de bewoners de open plaatsen als parkeerplaatsen voor hun auto's. In 1945 stelde de stad Antwerpen voor om de lege gronden een doel te geven en maakte het plannen op om een groot plein te creëren voor het Vleeshuis. Verschillende architecten zoals Emiel van Averbeke en Leon Stynen waren echter tegen dat plan en wilden het gesloten karakter van de oude wijk behouden. Daarna schreef de stad Antwerpen nog enkele Bijzondere plannen van Aanleg (BPA) uit, maar de discussie over vernieuwing of het herstellen van het vroegere bleef zorgen voor een toestand van stilstand tot 1952. Het besluit in 1952 was uiteindelijk een compromis waarbij de wijk haar bestaande stratenpatroon behield, maar het stadsbestuur besloot om de straten te verbreden om de auto meer ruimte te geven.³⁹

Het Antwerpse stadsbestuur had in begin de jaren 50 besloten tot grootschalige opruiming van de Eerste Wijk, waar de Vleeshuiswijk een deel van uitmaakt. De Eerste Wijk is het stadscentrum ten noorden van de kathedraal en ten zuiden van de huidige Adriaan Brouwerstraat. De stad kocht tussen 1955 en 1970 447 panden aan met de bedoeling om ze af te breken. Het eerste aanlegplan voor de Eerste Wijk uit 1959 had het plan om de wijk bijna volledig af te breken en ruime verkeersaders, open ruimtes en hoogbouw aan te leggen. De grootschalige veranderingen in de Vleeshuiswijk stootten op verzet van architecten zoals Walter Toubhans, Walter Cogge en Herwig Verbruggen. Zij wilden de interessantste huizen, het toenmalige gesloten karakter en de kleine straten behouden. Onder meer door de vele

Dit onderzoek maakt daarvoor gebruik van: 'Antwerpen onder de vliegende bommen (oktober 1944 - 30 maart 1945)', 2003, 100#2739, Felixarchief; Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 232.

³⁸ De *oberneustadt* in Kassel is het gebied die de eerste geplande nieuwbouw had buiten het stadscentrum. Düwel en Gutschow, *A Blessing in Disguise*, 144-93.

³⁹ Bovenstaande tweedeling is ook aanwezig in het onderscheid tussen functionalistische stadsvisie en de leefbaarheidsgerichte stadsvisie in: Françoise Choay, *L'urbanisme: utopies et réalités : une anthologie*. (Paris: Seuil, 1965); Elektra Catsoulis, 'De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WOII: analyse van de wet op krotopruiming in Antwerpen' (UGent, 2016), 89.

opmerkingen en de verschillende meningen besloot de stad om het plan voor de Eerste Wijk niet door te voeren en deelprojecten uit te werken per buurt. Uiteindelijk brak de stad ongeveer 160 woningen af, waarvan een deel heropgebouwd zou worden in Bokrijk in de periode 1972-1989. Op de vrijgekomen plaats in de Vleeshuiswijk kreeg de sociale woonmaatschappij onze woning de opdracht om tussen 1978 en 1988 141 sociale woningen (uiteindelijk werden het er 200), elf winkels, een hotel en een ondergrondse parkeergarage met 310 parkeerplaatsen voor auto's te bouwen.⁴⁰

Op Linkeroever waren er zoals op bovenstaande kaart te zien is ook wel wat V1 en V2 bommen gevallen, maar de beschadigingen aan infrastructuur en bebouwing waren echter niet zo erg als in de binnenstad. De reden daarvoor was dat de stad Antwerpen en hun stadsplanners al van in de jaren dertig het idee hadden om een grootschalig plan op te stellen voor de gehele regio. Tot 1931 stond er namelijk zo goed als geen bebouwing op Linkeroever, maar er waren in die tijd veel ideeën voor de creatie van een nieuwe en grote stad naar het voorbeeld van New York. In 1933 schreef het stadsbestuur de belangrijkste van in totaal drie ideeënwedstrijden uit voor de bebouwing op Linkeroever. Uiteindelijk voerde Antwerpen geen enkel plan uit en bouwden de stadsplanners Linkeroever met willekeur en zonder groot, overkoepelend plan. Daardoor diende de regio eigenlijk als gebied waar architecten en stadsplanners hun ideeën en projecten in theoretische plannen konden uitwerken.⁴¹ De enige kostbare infrastructuur die de bombardementen tijdens WOII vernielden, waren de ventilatiesystemen van de voetgangers- en voertuig tunnels die Linkeroever met het centrum van de stad verbonden.⁴²

De verwoestingen in Linkeroever waren misschien beperkt in vergelijking met andere regio's, maar er was wel een bepaalde impact op het dagelijkse leven van mensen. Een krantenartikel uit de *Gazet van Antwerpen* klaagde over het gebrek aan een goede verbinding te voet tussen de linker- en rechteroever. De Sint-Anna voetgangerstunnel was twee en een half jaar na de vernieling tijdens WOII nog altijd niet gerepareerd waardoor mensen niet eenvoudig van de linker- naar de rechteroever konden voor bijvoorbeeld hun werk. Het krantenartikel verweet de Intercommunale Maatschappij voor de Linker Schelde Oever (IMALSO) en het Ministerie van Bruggen en Wegen dat ze de autotunnel bevooroordeelden op de voetgangerstunnel.⁴³ Dat is een van de voorbeelden waarin Antwerpen de auto als een negatief focuspunt zag.

De derde regio, de regio van de binnenste ring rond Antwerpen, lag al sinds de afbraak van de Brialmontomwalling in 1906 leeg en onbestemd. Een projectwedstrijd zocht naar een nieuwe invulling voor de vrijgekomen ruimte, maar in de praktijk bleef de zeventien kilometer lange gordel rond de stad

⁴⁰ Voor een volledig overzicht over de bebouwing in de Vleeshuiswijk doorheen de tijd zie: Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*; Vandeweghe, Evert, 'Vleeshuiswijk', 2016, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/302509>; 'Dossiers, plannen en documentatie over de "Oude Stad" in Bokrijk', 74 1973, 0028-LDB, VAI; J. Van Ghyseghem, 'Bijzondere plannen van aanleg Nr. 2 (wijziging) en nr. 68', 1966 tot 1967, MA#70051, Felixarchief.

⁴¹ Grafe e.a., *Linkeroever*, 105-9.

⁴² Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 135.

⁴³ 'Het probleem van den Linkeroever', *Gazet van Antwerpen*, 26 februari 1947, Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO) 1851, Rijksarchief Antwerpen.

zo goed als ongebruikt liggen tot 1957. Hier en daar waren er echter een paar initiatieven om iets te doen met de vrijgekomen ruimte. Uiteindelijk vernielde WOII en de bombardementen geen cruciale infrastructuur of gebouwen in de regio. De bestaande plannen van voor WOII binnen het gebied bleven bestaan en konden zich integreren in de grotere plannen van de volledige stad.⁴⁴ De vernielingen in de stad zorgden dus rechtstreeks voor nieuwe inspiratie en ideeën voor de stadsplanners. Het algemene idee in die drie regio's was dat terwijl de gebouwen instortten, de stadsplanners al begonnen met de eerste plannen voor de heropbouw te tekenen. De uitwerking van die plannen bleef echter nog even achterwege.

Vluchten, samenwerken of heropbouwen

De politieke context in Antwerpen was in oorlogstijd niet altijd even stabiel. In de dagen na de inval van de Duitsers vluchtten sommige Antwerpenaren de stad uit. Naast burgers verliet ook de socialistische Antwerpse burgemeester Camille Huysmans en andere schepenen de stad. Zij doken samen met de regering en andere parlementairen onder in Londen. Camille Huysmans was een socialistische politicus en had een duidelijke antinazistische mening. Hij veroordeelde het antisemitisme en gaf openlijk commentaar op de Duitse ideeën en oorlogsvoering. Naast anti-Duits was hij ook flamingant en kwam hij op voor de waardering van de Vlaamse cultuur.⁴⁵ Tijdens het burgemeesterschap van Huysmans was er echter nog geen sprake van een heropbouw van de stad, omdat er nog geen grootschalige vernielingen waren.

Na de vlucht van Huysmans nam Leo Delwaide zijn plaats in als waarnemend burgemeester. Leo Delwaide was een politicus van de katholieke partij en had een nauwe band met de Duitse bezetter. Hij zorgde ervoor dat de Duitsers een grote invloed konden hebben op de stad en de stad grote veranderingen onderging. Het is onder het bestuur van Delwaide dat de eerste plannen voor heropbouw opkomen, weliswaar eerder uit Duitse initiatieven. De opinies over zijn beleid tijdens de oorlogsjaren waren echter verdeeld. Terwijl sommige mensen na WOII vooral de samenwerking met de Duitse bezetter benadrukten, zeiden anderen dat hij geen andere keuze had en het voor het behoud van de stad en zijn inwoners deed. Zelf benadrukte Delwaide eerder dat laatste idee in zijn geschrift: *Mijne houding en mijn beleid als burgemeester van Antwerpen tijdens de bezettingsjaren 1940-1944*.

In zijn boek probeerde hij zichzelf te verantwoorden voor zijn keuzes tijdens zijn jaren als waarnemend burgemeester. De Gazet van Antwerpen publiceerde grote delen van zijn boek in verschillende artikels op 18 en 19 november 1946.⁴⁶ Op die manier probeerde Delwaide onder andere de beschuldigingen tot Jodenvervolging bij het grotere publiek van zich af te schudden. Naast de Jodenvervolging was hij ook gekend voor de onwettige creatie van Groot-Antwerpen. Zelf zag hij dat in zijn geschrift als iets wat onvermijdelijk was en voordelen had, waaronder een efficiënt beleid en een betere sturing vanuit de overheid voor Antwerpen. Hij zag niet in dat de Duitse bezetter een voordeel had

⁴⁴ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 28-46.

⁴⁵ Harry Van Velthoven, 'Huysmans, Camille | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging', geraadpleegd 26 februari 2025, <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/huysmans-camille>.

⁴⁶ 'Het geval Delwaide', *Gazet van Antwerpen*, 18 november 1946, 5B14955, KU Leuven Libraries Artes University Library.

aan het plan om een groot Antwerpen te creëren. Volgens hem zou Groot-Antwerpen zorgen voor een efficiënter bestuur dat miscommunicaties zou kunnen voorkomen tussen verschillende deelgemeentes waardoor de Duitse bezetter niet onwettig grond of goederen kon onteigenen.⁴⁷ Dat idee van Groot-Antwerpen komt later in het onderzoek nog aan bod.

De artikels en zijn boek haalden ook het incident aan dat zorgde voor het ontslag van Delwaide op 27 januari 1944. Het incident was een discussie tussen de Duitse bezetter en Delwaide. De Duitse bezetter wilde namelijk dat er een afscheidsfeest van de Vlaamse SS vrijwilligers doorging in het Antwerpse stadhuis. Delwaide was daar niet mee akkoord en wilde zich distantiëren van het evenement door ontslag te nemen als het toch zou doorgaan. In zijn geschrift stelde Delwaide zich voor als een principieel man die zijn bevolking niet wilde verraden. Zo zei hij letterlijk dat “Ten einde incidenten met de Duitsers te vermijden, had ik mij intusschen buiten Antwerpen gevestigd.”⁴⁸ De realiteit was echter dat hij ofwel spijt had van zijn vroegere beslissingen die de Duitse bezetter voordeel gaven of doorhad dat de geallieerden aan de winnende hand was en hij zijn persona wilde zuiveren door openlijk ontslag te nemen en de Duitse bezetter iets te weigeren.⁴⁹

Na het ontslag van Delwaide zette de Duitse bezetter Vlaamsch Nationaal Verbond (VNV) lid Jan Timmermans aan als waarnemend burgemeester tot het einde van de oorlog. Timmermans was al vanaf 1941 schepen van oorlog in Antwerpen, maar hij ambieerde om burgemeester te worden. Hij werkte eigenlijk mee aan de nazificering van het bestuur in Antwerpen en werd burgemeester net door zijn grote aanhang aan het Naziregime.⁵⁰ Het was mede door zijn vriendschappelijke band met de Duitse bezetter dat ze bepaalde plannen rond stadsplanning en verkeer konden maken. Op 12 september 1944, na het einde van de oorlog en de volledige bevrijding van de stad kwam de vooroorlogse burgemeester, Camille Huysmans, terug naar Antwerpen.⁵¹

In 1946 werd Lode Craeybeckx verkozen als burgemeester in Antwerpen. Hij was de vierde burgemeester binnen de onderzoeksperiode en oefende de meeste invloed uit op de stadsplanning. Craeybeckx was burgemeester van Antwerpen vanaf 1946 tot 1976 en behoorde tot de Belgische Socialistische Partij (BSP). Net zoals de vorige socialistische burgemeester, Camille Huysmans had hij anti-Duitse sympathieën en zette hij zich in voor de herwaardering van de Vlaamse cultuur. Onder Craeybeckx kwam er een nieuw bestuurlijk beleid waarbij hij aandacht had voor planning in de vorm van meerjarenplannen. Die meerjarenplannen dienden om grote investeringen te overzien en te begroten.

⁴⁷ Leo Delwaide, *Mijne houding en mijn beleid als burgemeester van Antwerpen tijdens de bezettingsjaren 1940-1944*, 1945, 29-47.

⁴⁸ Delwaide, 49.

⁴⁹ Marc Reynebeau, ‘Het selectieve geheugen van Leo Delwaide’, *De Standaard*, geraadpleegd 20 maart 2025, https://www.standaard.be/cnt/dmf20190211_04169655.

⁵⁰ Bruno De Wever, ‘Timmermans, Jan | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging’, geraadpleegd 26 februari 2025, <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/timmermans-jan>.

⁵¹ Lode Hancké, *De Antwerpse burgemeesters van 1831 tot 2000: van Le Grelle tot Detière*. (Antwerpen: De Vries-Brouwers, 2000), 200.

Die plannen starten in 1949 met driejarenplannen en transformeerden in 1953 naar vijfjarenplannen.⁵² Het is in de context van die meerjarenplannen dat de planning van de stedelijke heropbouw te zien is. De investeringen in de meerjarenplannen voor industrie en de heropbouw van de stad waren gedeeltelijk gefinancierd door het Marshallplan.⁵³ Craeybeckx stond achter een snelle heropbouw om Antwerpen economisch opnieuw te laten herleven en liet zich daarvoor begeleiden door verschillende stadsplanners. Craeybeckx zelf had dus weinig zeggenschap over hoe de auto geïmplementeerd werd in de stad, maar hij besliste wel mee welke mensen verantwoordelijk waren om de visie van de stad uit te werken. Een belangrijk punt in zijn beleid rond stedelijke heropbouw was het stroomlijnen van het verkeer door het aanleggen van nieuwe verkeersaders. Daarbij ging hij soms radicaal te werk en brak monumenten, gebouwen en stadsdelen af. De bevolking was het echter niet altijd eens met zijn beleid. In combinatie met zijn beleid van *deficit spending* en andere urbanistische maatregelen zorgde het voor een verdeelde sfeer in de Antwerpse politiek naar de jaren zeventig toe.⁵⁴

Botsende bouwstijlen in de Antwerpse heropbouw

In Antwerpen waren er twee verschillende bouwstijlen tijdens de heropbouw, namelijk een moderne stijl en een traditionele stijl. De modernistische architecten dachten veel na over de rol van de auto, de rol van natuur en hoe de bewoners zouden leven in hun ontwerpen. In de jaren na WOII raakte de functionele benadering van de modernisten namelijk op de achtergrond en vielen ze terug op vertrouwde materialen en symmetrie die ze terugzagen in de historische monumenten. Voorbeelden van de moderne stijl waren Le Corbusier, Leon Stynen en Renaat Braem. De meeste plannen van modernisten stranden zonder uitwerking, maar enkele werden toch werkelijkheid. Een plan van Renaat Braem uit 1952 voor een nieuw Administratief Centrum voor de stad Antwerpen zorgde voor veel discussie, zowel onder collega's architecten als de bevolking. Het Administratief Centrum zou alle stadsdiensten concentreren op een plaats om de efficiëntie te verhogen en gelegen zijn in de historische binnenstad. Om het plan uit te voeren zou de stad de barokke Sint-Augustinuskerk moeten afbreken. Uiteindelijk bouwde de stad maar een gedeelte van het Administratief Centrum, waardoor de kerk bleef staan. Dat voorbeeld toonde de vijandige relatie tussen moderne en oude architectuur aan.⁵⁵ Diezelfde relatie was ook aanwezig binnen het symbool van de auto. Meestal schreven architecten de auto namelijk toe aan de moderne sfeer. De auto is daarbij een symbool van de moderniteit die plaats afneemt van de traditionele architectuur.

De traditionele bouwstijl daarentegen probeerde om historische monumenten te beschermen van vernietiging, niet door bombardementen, maar wel door de modernistische stadsplanners en de stad Antwerpen. In de periode 1945 tot 1970 restaureerde de stad namelijk bijna geen enkel gebouw in Antwerpen, maar door onderhandelingen bleef het middeleeuwse stratenpatroon in de stad zo goed als bewaard. Dat middeleeuwse stratenpatroon zorgde onder andere voor een uitzicht op de kathedraal vanuit de straten. De traditionele bouwstijl wilde dat uitzicht bewaren om het stadsgezicht een stabiele

⁵² Hancké, 212-16.

⁵³ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 212.

⁵⁴ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, 111-13.

⁵⁵ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, 248-52.

waarde te geven.⁵⁶ Modernistische plannen zoals het KEMO-project in het centrum van de stad hadden veelal problemen met die stabiele waarde. Daarom moesten ze studies uitvoeren die aantoonde dat hun plannen het zicht op de kathedraal niet belemmerde.⁵⁷

Die verschillende opinies tussen stadsplanners vormden zich voor een groot gedeelte in hun opleiding. Stadsplanners konden verschillende opleidingen hebben, ingenieur, architect en natuurlijk de opleiding stedenbouw en ruimtelijke planning. De specifieke opleidingen rond stedenbouw ontstonden in België in de jaren na WOII, enkel in Brussel was er al een opleiding stedenbouw in 1926.⁵⁸ In Antwerpen werd de opleiding stedenbouw en ruimtelijke planning opgericht in 1946 onder het Hoger Instituut voor Stedebouw in Antwerpen. Die instelling voegde zich in 1952 bij het Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedenbouw (NHIBS). De opleiding was meestal gericht op studenten die al afgestudeerd waren als architect. Daarbij evolueerde de opleiding doorheen de jaren vijftig en zestig mee met zijn tijd waardoor er onder andere vanaf 1967 de invoering kwam van het vak Verkeerskunde betreffende de stedebouw. Dat toonde aan dat er ook in de opleiding meer aandacht kwam voor de invloed van de auto in de stad en hoe de planning daarbij moest aangepast worden. Daarnaast beïnvloedde wetenschappelijke studies en trends uit het buitenland de opleiding. Voorbeelden daarvan waren onder andere de *Town and Country Planning Act* en de *Buchanan Report*. Beide rapporten zorgden voor een nieuwe, wetenschappelijke trend binnen de opleiding en een nieuwe, kritische blik op de stad en het stadsverkeer. Studenten in de jaren zestig namen die kritische blik uit de studies over en dat zorgde gedeeltelijk voor een nieuwe generatie stadsplanners met nieuwe denkpatronen. In de opleiding kregen de studenten dus de mogelijkheid en kennis om hun eigen mening te vormen over de toenmalige en toekomstige stedenbouwkundige planning. In 1974 werd de opleiding sterk hervormd en legde het meer nadruk op het maatschappelijke aspect. Daarnaast stelde de opleiding zich breder open voor andere opleidingen zodat er meer verschillende invloeden binnen de studenten waren.⁵⁹

Opkomst van de auto en de ontwikkeling van het wegennet

De opkomst van de auto begon in de jaren vijftig in België, maar toch bestond het idee al vanaf WOII dat mobiliteit belangrijk zou worden in de toekomstige samenleving. Binnen die mobiliteit was de auto een van de factoren. In 1957 bestond het wagenpark in België uit zeshonderdduizend auto's. Dat kwam erop neer dat twintig procent van de gezinnen een auto had. Daarbij zagen personen de auto als een statussymbool en een eenvoudig transportmiddel. De auto was namelijk snel, flexibel en persoonlijk. Toch hadden de meeste mensen geen auto nodig voor hun dagdagelijkse bezigheden. Meestal voldeed het openbaar vervoer of de fiets om naar hun werk en de winkel te gaan. Mensen die een auto hadden gebruikten die eerder in het weekend om zich te verplaatsen naar bijvoorbeeld ver wonende familie of

⁵⁶ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, 267-68.

⁵⁷ 'KEMO (+ foto)', 1963 tot 1970, Felixarchief, ma#70044.

⁵⁸ 'Actoren | Vijftig jaar wet op de stedenbouw', VAI, geraadpleegd 14 mei 2025, <https://www.vai.be/advies/actoren-vijftig-jaar-wet-op-de-stedenbouw>.

⁵⁹ Els De Vos en Piet Lombaerde, *Van academie tot universiteit: 350 jaar architectuur in Antwerpen*. (Antwerpen: UPA, 2013), 166-70.

een dagje naar de zee. De auto was in de jaren veertig en begin de jaren vijftig vooral een duur object dat velen niet konden betalen. Door die hoge aanschaf- en onderhoudskost was het een gewoonte dat mensen zoals familieleden meereden om bijvoorbeeld naar het ziekenhuis te gaan of andere verre afspraken. Daardoor werd de auto dus aan een relatief traaf tempo geïntroduceerd in de Belgische samenleving. Die introductie zorgde ervoor dat auto's langzamerhand comfortabeler, veiliger en betaalbaarder werden.⁶⁰

Dat tempo versnelde echter na 1958 waardoor in 1963 het Belgische wagenpark al een miljoen wagens bevatte. Dat aantal verdubbelde in 1973, waardoor er twee en half miljoen wagens in België rondreden. Vanaf midden de jaren vijftig begonnen mensen de auto te zien als een transportmiddel voor de massa.⁶¹ Toch hadden bepaalde organisaties in de late jaren vijftig schrik dat de televisie de auto zou vervangen als vrijetijdsbesteding. Dat was onder andere te zien in het magazine *Auto-Touring*. Daarbij hadden vooral autofabrikanten angst, want minder rijden met een auto zorgde voor minder slijtage, wat op langere termijn voor lagere verkopen zorgde. Het waren net die autofabrikanten die het idee lanceerden bij mensen dat ze een auto moesten kopen om vrij te zijn en de wereld te zien. Via hun auto konden ze namelijk zichzelf ontwikkelen.⁶² Onder andere daardoor waren mensen net afhankelijker van hun auto. Dat zorgde voor de bekende vergroting van het wagenpark.

Die vergroting van het aantal wagens zorgde ook voor een nood aan aanpassingen van het wegennet. Daarbij opende de eerste snelweg in België van Brussel naar Oostende in 1956. Die diende vooral om de dagjestoeristen naar de kust te vervoeren aangezien de auto toen voornamelijk een recreatief doel had. Naast die snelweg en een gedeelte van de kleine ring rond Brussel bestond het wegennet in de jaren vijftig uit steenwegen die vaak in slechte staat waren. In Antwerpen moest het doorgaand verkeer in deze periode nog altijd door het stadscentrum rijden. Dat zorgde voor opstoppingen, lawaaihinder en een impact op de gezondheid van de stadsinwoners.⁶³ Op het einde van de jaren vijftig zorgde het aangroeiende verkeer voor veranderingen in het wegennet zoals het rechte trekken en verbreden van steenwegen, vervangen van het rijoppervlakte van kasseien naar asfalt of beton en bouwen van autosnelwegen en ringwegen. Het Ministerie van Openbare Werken zette die werken voort in de jaren zestig en runde die grotendeels af in 1973 met de voltooiing van de E3 autosnelweg.⁶⁴ Na 1973 veranderde het ministerie en andere besturen het wegennet nog gedeeltelijk, maar de basis ervan was gelegd voor 1973.

⁶⁰ Korneel De Rynck, *Vroeger was alles anders: het dagelijks leven in België vlak voor de golden sixties*, Zevende dr. (Antwerpen: Angèle/Standaard Uitgeverij, 2023), 120-21.

⁶¹ Korneel De Rynck, *De golden Sixties: Hoe het dagelijks leven in België veranderde tussen 1958-1973* (Antwerpen: Manteau, 2022), 150.

⁶² W. A. Dewitte, 'Een vijand van de auto', *Auto-Touring*, februari 1957, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

⁶³ De Rynck, *Vroeger was alles anders*, 140.

⁶⁴ De Rynck, *De golden Sixties*, 167-70.

II. De toekomst is daar (1940-1951)

“Hier wie überall fehlt bisher der Totalplan, der nicht nur auf den gegenwärtigen Zustand der Einzelgemeinden, sondern auf die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Gesamt-stadt abgestellt sein mull.”⁶⁵

Voorgaand citaat uit het plan van *Gross Antwerpen* bevat eigenlijk de grootste denkpatronen die voor de periode 1940 tot 1951 aanwezig zijn. Zoals aan de taal van dat citaat te zien is, hadden de Duitse denkpatronen de grootste invloed in deze periode op de ideeën rond de heropbouw. In het citaat zit een nadruk op infrastructuur, het idee van een totaalplan voor de gehele stad, het belang van een goede samenhang tussen de transportmiddelen en een goede relatie tussen natuur en de auto verwerkt. Vooral de gedachte van een totaalplan voor de stad waarin de stadsplanners alle elementen in beschouwing nemen en een nadruk op de toekomst leggen, is erg aanwezig in bovenstaand citaat. In dit hoofdstuk haalt dit onderzoek ook elementen aan van voor 1940, omdat die belangrijk zijn om de continuïteit of net de abrupte verandering in de denkpatronen aan te tonen.

Groot-Antwerpen of eerder *Gross Antwerpen*?

Deze studie naar de denkpatronen van stadsplanners start in 1940 met het eerste structuurplan, het plan van *Gross Antwerpen*. Dat plan is gemaakt onder het bestuur van de Duitse bezetter onder leiding van Werner Schürmann en Walter Delius. Het plan had als einddoel om aan de hand van een totaalplan Antwerpen te integreren in het Duitse rijk. De eerste auteur, Werner Schürmann, was de stedenbouwkundige adviseur voor de stad Antwerpen in naam van de Duitse bezetter. Daarnaast was hij verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening in België tijdens de Tweede Wereldoorlog.⁶⁶ De tweede auteur, Walter Delius, was aangesteld als commissaris van de stad Antwerpen vanaf 28 mei 1940 tot eind 1941. Delius was geboren in Siegen, Duitsland en had een achtergrond in de rechten. In 1936 sloot hij zich aan bij de Nationaalsocialistische Duitse Arbeiderspartij (NSDAP) en was hij burgemeester van enkele Duitse steden.⁶⁷ Verschillende werken zeggen dat naast de twee voorgaande auteurs Raphaël Verwilghen ook heeft meegewerkt aan het plan van *Gross Antwerpen*, maar dat staat niet in het originele document beschreven.⁶⁸ Dit onderzoek heeft dat plan geraadpleegd in de persoonlijk bibliotheek van Raphaël Verwilghen dat momenteel bewaard wordt in het universiteitsarchief van KULeuven. Mogelijks had Verwilghen het plan van *Gross Antwerpen* gekregen van de auteurs waardoor het dus in zijn persoonlijke

⁶⁵ Werner Schürmann en Walter Delius, ‘Gross-Antwerpen’, PP/VERWILGHEN/BIB 315, Universiteitsarchief KULeuven, 7.

⁶⁶ Mieke Nagels, ‘De Antwerpse Fortengordel - de Brialmontforten als onzichtbare potentie van de periferie’ (Gent, UGent, 2012), 34.

⁶⁷ Frank Seberechts, “De Antwerpsche Haven in Het Stormgetij.” Jan Timmermans En de Haven van Antwerpen’, *WT. Tijdschrift over de Geschiedenis van de Vlaamse Beweging* 70, nr. 3 (2011): 221.

⁶⁸ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 228-29; van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 36.

bibliotheek belandde.⁶⁹ Toch kan het zijn dat Verwilghen meewerkte aan het plan van *Gross Antwerpen* aangezien het gebaseerd was op zijn ideeën uit urbanisatieplannen en saneringsplannen uit eind de jaren 30.⁷⁰

Het plan van *Gross Antwerpen* kaderde in het idee dat er nood was aan een totaalplan voor de heropbouw van naoorlogs Antwerpen. Het Duitse bestuur had namelijk het idee om Antwerpen te vergroten door acht deelgemeenten waaronder Hoboken, Wilrijk en Berchem bij te voegen.⁷¹ Dat idee kreeg gestalte op 15 september 1941 toen de bezetter in een besluit Antwerpen Groot-Antwerpen verklaarde. De creatie van Groot-Antwerpen zou het gebied economisch sterker maken. Daarnaast kregen de stadsplanners de mogelijkheid om grote infrastructuurplannen te maken binnen het uitgebreide gebied van Antwerpen. Volgens de Duitse bezetter was het namelijk belangrijk om een totaalplan voor bijvoorbeeld verkeer op een groot gebied toe te passen. De integratie van een grote oppervlakte grondgebied zou zorgen voor een betere planning en een sterkere stad. Het Belgische gerecht verklaarde de creatie van Groot-Antwerpen echter onwettig op het einde van 1942, omdat steden volgens de wet hun grondgebied niet zomaar mogen uitbreiden naar randgemeenten zonder een overeenkomst en een goedkeuring van de Belgische Staat. Duitse bevelen legden op 26 januari 1943 de uitvoering toch op.⁷²

Niet elke Antwerpse politicus was echter tegen de oprichting van Groot-Antwerpen. De tijdens WOII gevluchte Antwerpse burgemeester, Camille Huysmans, zag tijdens de oorlog wel het nut in van een vergroting van de Antwerpse agglomeratie.⁷³ Door de onwettige creatie van Groot-Antwerpen ontbond de Belgische Staat de agglomeratie na WOII. Die ontbinding zorgde ervoor dat de toekomstige infrastructuurplannen voor Groot-Antwerpen uit elkaar vielen en dat de stadsplanners de structuurplannen vanuit een kleiner gebied moesten maken. Het is ook interessant om te vermelden dat het idee om Groot-Antwerpen te creëren in 1983 wel legitiem uitgevoerd is. In dat jaar fuseerde Antwerpen namelijk met zeven gemeenten, enkel Mortsels bleef een eigen stad.⁷⁴ Daarnaast kwam ook de naam Groot-Antwerpen opnieuw naar boven vanaf 1983 en blijft die aanwezig tot vandaag de dag, weliswaar eerder als bestuurlijke term.⁷⁵

⁶⁹ Bedankt aan Kat Craps voor de verduidelijking van de herkomst van het plan van *Gross Antwerpen* in het KULeuven universiteitsarchief; 'Raphaël Verwilghen - Archiefpunt', geraadpleegd 6 maart 2025, <https://archiefpunt.be/archief-in-de-kijker/het-archief-van-rapha%C3%ABl-verwilghen>.

⁷⁰ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 43.

⁷¹ Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen', PP/VERWILGHEN/BIB 315, Universiteitsarchief KULeuven, 13; Het verschil tussen een totaalplan en een overkoepelend plan is dat een totaalplan rekening houdt met alle stadsfactoren en eventueel een groter gebied met elkaar verbindt, terwijl een overkoepelend plan enkel gemeenschappelijke waarden en normen aan een groter gebied oplegt.

⁷² 'Grootstedelijke agglomeraties', geraadpleegd 9 maart 2025, <https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/grootstedelijke-agglomeraties.html>.

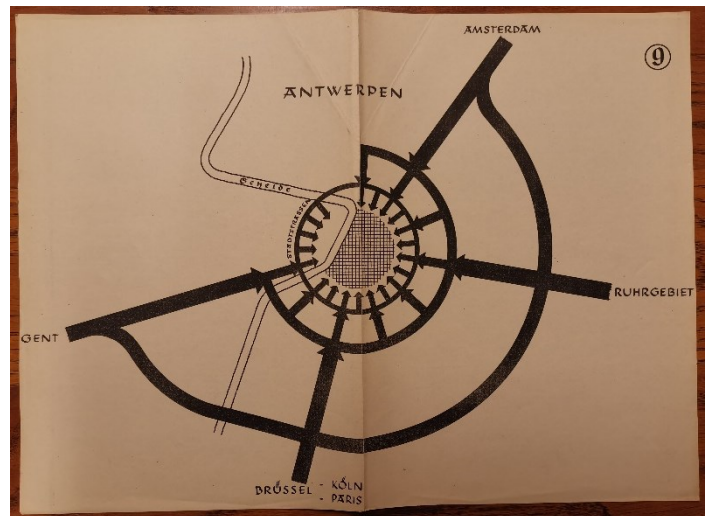
⁷³ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 111.

⁷⁴ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 69.

⁷⁵ 'Groot Antwerpen in cijfers', GVA, 28 februari 2015, <https://www.gva.be/regio/antwerpen/regio-antwerpen/antwerpen/merksem/groot-antwerpen-in-cijfers/38989720.html>.

Het totaalplan voor Groot-Antwerpen introduceerde verschillende nieuwe ideeën in de Antwerpse stedenbouw. Voor de auto was vooral het begrip van de ringwegen belangrijk. De ringwegen zouden zorgen voor een efficiënt transport en goede circulatie. Die circulatie diende vooral om betere bereikbaarheid te creëren met het *Reichsbahnennet* die gebieden zoals Keulen en het Ruhrgebied verbond met Antwerpen.⁷⁶ De Duitse bezetter zag Antwerpen als havenstad namelijk als een belangrijke schakel in hun groter grondgebied. Daarom was het volgens de Duitse bezetter nodig om een tweedelige ring te bouwen en aan de noden van de auto te voldoen.⁷⁷ De studie van *Gross Antwerpen* was echter gebaseerd op ideeën uit urbanisatieplannen en saneringsplannen uit het eind van de jaren dertig van onder andere Raphaël Verwilghen en Huib Hoste.⁷⁸ Zij hadden dezelfde inspiratiebronnen als de Duitse bezetter namelijk Duitse steden zoals Keulen die al vroeger het concept van de ringwegen toepasten. Het was uiteindelijk het plan van *Gross Antwerpen* die als eerste een duidelijk totaalplan voor Antwerpen uitwerkte en het idee van een tweedelige ring in Antwerpen introduceerde. Stadsplanners namen in de loop van de jaren veertig die gedachte van een tweedelige ring over waardoor het idee onder andere terug te zien was in artikels van stedenbouwkundige magazines.⁷⁹

In het plan van *Gross Antwerpen* bestond de tweedelige ring uit een buitenste en een binnenste ring. De buitenste ring moest zorgen voor het doorgaand verkeer dat langs Antwerpen passeerde, maar niet in Antwerpen zelf moest zijn. Op die manier kon dat verkeer aan een hogere snelheid de stad voorbijrijden. De buitenste ring ging op de vroegere fortengordel rondom Antwerpen gebouwd worden. Daarnaast was de binnenste ring bedoeld om de nauwere stadswegen in de stad te ontlasten. De binnenste ring zou ook de op- en afritten van vijf autosnelwegen samenbrengen en gebouwd worden op de vroegere Brialmontomwalling. De overige ruimte bij de Brialmontomwalling was voornamelijk ingepland als een uitgestrekt park. Hier en daar was er wel nog plaats voorzien voor hoogbouw en kantoorgebouwen. Die zogenaamde groene gordel zou ook de inwoners van de stad beter beschermen tegen de gevolgen van het verkeer zoals uitlaatgassen en lawaaihinder. Daarom was de intentie dat beide ringen weinig oppervlakte zouden innemen waardoor ze beter zouden integreren in de stad.⁸⁰ Al snel na WOII werd het echter duidelijk dat de binnenste ring breder zou uitvallen, waardoor er niet veel meer



Figuur 2: Figuratieve voorstelling van de tweedelige ring rond Antwerpen Bron: *Gross Antwerpen* universiteitsarchief KULeuven PP/VERWILGHEN/BIB 315.

⁷⁶ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 43.

⁷⁷ Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen', PP/VERWILGHEN/BIB 315, Universiteitsarchief KULeuven 26.

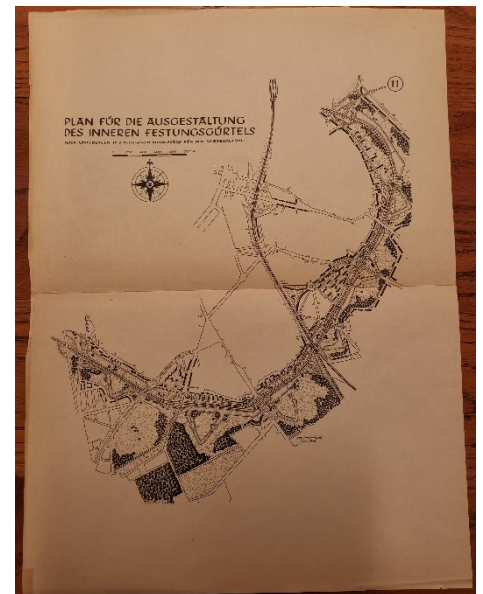
⁷⁸ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 43.

⁷⁹ Richard Declerck, 'Antwerpen en de K.M.B.A', 1948, 1701#9782, Felixarchief.

⁸⁰ Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen', 26.

overbleef van een groene gordel. In een nota aan de gemeentesecretaris was de binnenste ring namelijk honderd meter breed en zou die het grootste deel van de vroegere Brialmontomwalling innemen.⁸¹ Daarnaast waren er ook stadsplanners die zeiden dat de binnenste ring 76 meter breed zou worden. Wat opnieuw de meerderheid van de vroegere Brialmontomwalling zou innemen waardoor weinig ruimte voor een groene gordel overbleef.⁸² Dat theoretisch uitgedacht plan van twee ringen zou wetenschappelijk gezien goed kunnen werken, maar werd in de praktijk nooit in zijn volledigheid gerealiseerd.

Om een goede bereikbaarheid te hebben en een economische herleving van de stad mogelijk te maken was niet enkel de auto een factor, maar zag het Duitse bestuur ook het nut in van een goede samenwerking tussen de auto, het openbaar vervoer, het luchtverkeer en de waterwegen. Daarom hadden ze in hun plannen voor de binnenring een treinlijn als scheiding tussen de twee rijrichtingen voorzien. Om het stadsbeeld zo weinig mogelijk te verstoren was het volgens hen het efficiëntste om de trein voor een groot gedeelte parallel met de autowegen te laten lopen. Die scheiding was te zien in gedetailleerde plannen voor de binnenste ringweg. Stadsplanners schrapten de samenhang van de auto en de trein bij de binnenste ring echter direct na WOII uit de plannen. Dat kwam doordat ze de trein als vervoersmiddel minder belangrijk vonden dan de auto. Daardoor zagen de stadsplanners meer voordeel in om de auto meer ruimte toe te kennen. Op het gedetailleerd plan was ook een grote hoeveelheid natuur te zien die de groene gordel moest voorstellen. In de groene gordel hield het plan van *Gross Antwerpen* nog ruimte voor de overblijfselen van de forten van de Brialmontomwalling. Dat toonde aan dat ze geen komaf wilden maken met alles, maar toch bepaalde traditionele en historische aspecten in het landschap wilden behouden.⁸³



Figuur 3: Plan voor de binnenste ringweg in Antwerpen Bron: Gross Antwerpen universiteitsarchief KULeuven PP/VERWILGHEN/BIB 315.

Naast transport wilden de stadsplanners rekening houden met andere factoren die de stad konden beïnvloeden. Daarbij hielden ze onder andere de woningbouw en de gezondheid van de bevolking in gedachten. Met dat laatste bedoelden ze bijvoorbeeld dat de bevolking niet windafwaarts van de grotere verkeersassen mocht wonen. Het verkeer zou namelijk slechte lucht verspreiden en de wind zou die

⁸¹ Gemeente Borgerhout - 5de Bureel - openbare werken, onteigeningen en gemeente eigendommen, 'Nota ten behoeve van de heer Gemeentesecretaris', 25 januari 1949, 2232#1828, Felixarchief.

⁸² Gemeente Borgerhout - 5de Bureel - openbare werken, onteigeningen en gemeente eigendommen, 'Notulen van de collegezitting van maandag, 7 februari 1949, uiteenzetting van de heer ir. Aug. Mennes', 7 februari 1949, 1701#9182, Felixarchief.

⁸³ Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen'.

meevoeren naar de woningen.⁸⁴ Om rekening te houden met de gezondheid van de bevolking was het plan van Gross-Antwerpen verankerd in wetenschappelijke studies. Stadsplanners geloofden namelijk dat ze aan de hand van harde wetenschappen zoals geografie, planologie en *traffic engineering* objectief tot de beste beslissing zouden komen.⁸⁵

Uiteindelijk ontstonden er verschillende denkpatronen uit het plan van *Gross-Antwerpen*. Het idee was dat er een totaalplan nodig was voor een grote regio die alle stadselementen in beschouwing nam waarbij een goede samenhang tussen de verschillende vervoersmiddelen belangrijk was. Daarbinnen introduceerde het plan het idee van ringwegen in de verdere planning van Groot-Antwerpen. Ook bij die ringwegen hielden stadsplanners rekening met andere factoren zoals voldoende stedelijk groen en een samenwerking met het openbaar vervoer.

Groene stad of verkeersstad?

Tijdens de Tweede Wereldoorlog projecteerde niet enkel bovenstaand plan Duitse gedachten op Antwerpen, maar was er ook een magazine genaamd *Bouwkunst en Wederopbouw*. Dat magazine werd gepubliceerd door het Commissariaat voor 's Lands Wederopbouw. Dat was onderdeel van de Belgische overheidsadministratie onder de Duitse bezetter en had als doel om de heropbouw van België te coördineren. Door die Duitse invloed zijn verschillende Duitse ideeën terug te vinden in het magazine die later in dit deelhoofdstuk worden uitgewerkt.⁸⁶ Daarnaast had het Commissariaat voor 's Lands Wederopbouw wetgeving geschreven tijdens de Tweede Wereldoorlog over de stedenbouwkundige ordening. Het Ministerie van Openbare Werken nam op 17 november 1944 die wetgeving over in het Belgische staatsblad. Enkel de naamgeving in de wetten veranderde na de Tweede Wereldoorlog om de expliciete Duitse invloeden uit te wissen. Op die manier leefden de denkpatronen van het Commissariaat voor 's Lands Wederopbouw ook na de Tweede Wereldoorlog nog door in de heropbouw van de Belgische steden.⁸⁷ De heropbouw van de stad met Duitse denkpatronen was echter geen vermomde nazistische stadsplanning. Na 1945 verdwenen namelijk de meest uitgesproken nazistische ideeën zoals de

⁸⁴ Die gedachte is aanwezig binnen de Belgische gezondheidszorg uit die tijd en is ook aanwezig in de planning van koloniale kampen in de jaren veertig zie: Bruno De Meulder, *De kampen van Kongo: arbeid, kapitaal en rasveredeling in de koloniale planning*. (Amsterdam: Meulenhoff, 1996), 24. Het is echter mogelijk dat er een bepaalde link is tussen de koloniale planning en de planning voor de heropbouw. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog waren er namelijk medewerkers uit het Commissariaat voor 's Lands Wederopbouw die naar Congo vertrokken om daar aan de slag te gaan als planner van bijvoorbeeld kampen. Zie: Pieter Uyttenhove, *Stadland België: hoofdstukken uit de geschiedenis van de stedenbouw*, A&S/essays (Gent: A&S/Books, 2011), 217.

⁸⁵ Werner Schürmann en Walter Delius, 'Gross-Antwerpen'.

⁸⁶ Voor meer informatie over het Commissariaat-Generaal voor 's Lands Wederopbouw zie: Uyttenhove, *Stadland België*, 177-218.

⁸⁷ Belgische Staat, 'Belgisch Staatsblad - Besluit tot bekrachtiging van het besluit dd. 12 September 1940, betreffende de stedenbouwkundige ordening van bepaalde gemeenten met het oog op 's lands wederopbouw.', 14 december 1944, Ma#70039, Felixarchief.

neoklassieke architectuur, de politisering van het leven in de stad en het idee van een monumentale stad.⁸⁸

Het eerste idee uit *Bouwkunst en Wederopbouw* was een goede samenwerking tussen stedelijk groen en de auto. Een grote hoeveelheid stedelijk groen zou volgens het magazine ervoor zorgen dat de stadsbewoners zowel een goede mentale als fysieke gezondheid hadden. Een goede gezondheid van de inwoners was nodig voor een economische heropleving tijdens en na WOII. Wetenschappelijk onderzoek had namelijk bewezen dat de aanwezigheid van natuur in de binnenstad ervoor zorgde dat de bewoners een aangename gevoel hadden. Een betere mentale gezondheid zorgde op zijn beurt dan weer voor een betere fysieke gezondheid. Stedelijk groen was niet enkel een mentale maatregel, maar had ook directe fysieke voordelen. Planten zorgden voor een reiniging van de lucht waardoor de lucht minder schadelijke stoffen bevatte. Dat verbeterde rechtstreeks de fysieke gezondheid van de stadsinwoners. De nood aan stedelijk groen en een goede combinatie van natuur en de auto is onder andere te zien in artikels uit het magazine *Bouwkunst en Wederopbouw* met titels zoals: *Straatbeplanting een hoofdzakelijk verfraaiingselement* uit 1941 en *Beplanting en open ruimte als stedenbouwkundig probleem* uit 1944.⁸⁹

Het eerste artikel uit 1941 was geschreven door Amand De Lattin. Hij schreef met regelmaat over Antwerpen en had een bepaalde voeling met het Antwerpse stadsleven. Daarnaast was hij actief in het behoud van natuur zowel in de stad als op het platteland en wilde hij het Antwerpse stadsbeeld behouden. Hij was tot in de jaren vijftig actief in een organisatie genaamd de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon (KVNS). In het magazine van die vereniging publiceerde hij in de oorlogsjaren artikelen onder het acroniem A. d. L.⁹⁰ De reden dat hij ook publiceerde in het magazine *Bouwkunst en Wederopbouw* is echter niet met zekerheid bekend. Mogelijks zag hij gelijkenissen tussen zijn eigen ideeën en de Duitse ideeën in verband met het behouden van natuur. De Duitse bezetter was namelijk net zoals Amand De Lattin begaan met natuur zowel in de steden als op het platteland. Die gelijkvormigheid van ideeën zorgde er eventueel voor dat hij mocht publiceren in *Bouwkunst en Wederopbouw*. Dat tijdschrift stond namelijk onder gedeeltelijke controle van de Duitse bezetter.⁹¹ De Lattin werd echter na de Tweede Wereldoorlog veroordeeld voor een verregaande sympathie met de Duitse bezetter. In welke mate hij daadwerkelijk meewerkte met de Duitse bezetter is echter niet bekend. De Lattin dacht mogelijks dat als hij meewerkte met de politieke macht zijn ideeën en de Duitse ideeën

⁸⁸ Diefendorf, *In the Wake of War*, 279.

⁸⁹ Jean Canneel-Claes, 'Beplanting en open ruimte als stedenbouwkundig probleem', *Bouwkunst en Wederopbouw*, januari-februari 1944, KU Leuven Libraries Artes University Library; Amand De Lattin, 'Straatbeplanting een hoofdzakelijk verfraaiingselement', *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedenschoon*, december 1941, KU Leuven Libraries Artes University Library.

⁹⁰ Zijn aanwezigheid en actieve steun voor de KVNS is onder andere te zien in het tweede magazine uit 1940 van *Natuur- en Stedenschoon*.

⁹¹ Uyttenhove, *Stadland België*, 183-86.

over natuur beter zouden verspreiden in het milieu van architecten, stedenbouwkundigen en industriëlen.⁹²

In zijn artikel besprak De Lattin het tekort aan beplanting in de straten van de Belgische grootsteden. Volgens hem kwam de dalende aanwezigheid van natuur door de “wildgroei” van bebouwing en infrastructuur zoals wegen. Tijdens de uitbreiding van de stad hield de overheid rekening met factoren zoals straten, riolering en elektriciteitsvoorziening, maar natuur behoorde daar niet toe. Dat liet de overheid over aan particulieren. Dat zorgde volgens De Lattin ervoor dat natuur geen grote rol in de straat kreeg, aangezien natuur op korte termijn niet winstgevend was. Natuur in de stad zou volgens hem en de Duitse bezetter zorgen voor hygiënische en esthetische voordelen zowel op lange termijn als kortere termijn.⁹³

Hygiënische voordelen van stedelijk groen waren onder andere bescherming tegen zon en wind en een verbetering van de luchtsamenstelling. Die verbetering van de luchtkwaliteit was nodig door invloed van nieuwe ontwikkelingen zoals het drukker verkeer in de stad. Volgens de auteur konden stadsplanners stedelijk groen inzetten als gedeeltelijke oplossing voor de negatieve effecten van het drukker verkeer. Om die oplossing te bekomen, was een integratie van natuur nodig in de stad. Volgens De Lattin moest dat op een bepaalde of goede manier gebeuren. Een goede combinatie van stedelijk groen en de auto was volgens De Lattin echter een moeilijke kwestie. Hij benadrukte in zijn artikel dat een drukke straat niet de beste plaats was voor natuur. Het verkeer zou namelijk “stof” opwerpen die de boom weerhoudt om te leven. Met de term “stof” bedoelde De Lattin hoogstwaarschijnlijk de vervuiling van de auto's. Naast het “stof” kon ook asfalt zorgen voor problemen met de boom. Een grote hoeveelheid asfalt rond een boom zorgde er namelijk voor dat er geen water meer in de grond kon dringen en de boom geen water kreeg. De Lattin concludeerde dat bomen niet noodzakelijk in een rechte lijn naast de wegen moesten staan zoals de modernisten veelal deden, maar her en der een groep bomen in de stad was voor hem ook voldoende. Die groep bomen zou de eenzijdige “grijze” architectuur opbreken en de stad laten leven. Daarom riep hij op “Het wordt tijd dat wij [de Antwerpenaren] het roer omgooien.”⁹⁴ De Lattin beklemtoonde echter dat mensen niet eender welke boomsoort mochten planten. Zelf gaf hij voorbeelden van goede boomsoorten voor het stedelijk milieu, bijvoorbeeld linden, populieren en platanen.⁹⁵

Niet iedereen was het echter eens met dat idee van her en der bomen is genoeg. Een van die personen was Jean Canneel-Claes. Hij schreef in 1944 een artikel genaamd *Beplanting en open ruimte als stedenbouwkundig probleem*. Canneel-Claes studeerde in 1931 af als de eerste Belgische landschapsarchitect en implementeerde tijdens WOII moderne ideeën over stedelijke beplanting in de steden. Zijn ontwerpen waren zijn tijd vooruit, maar tegelijk hadden mensen toch een bepaalde feeling

⁹² Lieven Tittillion, ‘De Koninklijke vereniging voor natuur- en stedenschoon (1910-1999)’ (KULeuven Diss. Lic. Geschiedenis, 1999), 104.

⁹³ Amand De Lattin, ‘Straatbeplanting een hoofdzakelijk verfraaiingselement’.

⁹⁴ Amand De Lattin, 298.

⁹⁵ Amand De Lattin, 298.

met de ontwerpen. In zijn visie en ook in zijn artikel zag Canneel-Claes beplanting als onderdeel van een groter plan en niet als iets wat her en der moest gedaan worden zoals De Lattin zei in zijn artikel uit 1941. Canneel-Claes wilde beplanting dus integreren in het totaalplan van de stad Antwerpen.⁹⁶ In zijn visie van stedelijke heropbouw werkten de auto en beplanting samen om een volledige stadsvisie te bekomen.

Volgens De Lattin was het tweede voordeel van stedelijk groen de esthetische verbetering. Stedelijk groen diende als een manier om de stad beter te laten ogen, zowel voor inwoners als mensen van buitenaf. Volgens De Lattin kon dat bereikt worden door groepen bomen en voortuintjes of muurgewas te plaatsen. Op die manier wilde hij landelijke plekken creëren in de anders drukke stad. Mogelijks verwees die integratie van landelijke plekken in de stad naar een nostalgisch gevoel en het idee dat vroeger de stad beter was. De auteur zei ook letterlijk in het artikel dat “Vorige geslachten hebben dit reeds ingezien. Vandaar de aanwezigheid van boomen in dan stadsaanleg der laatste halve eeuw. Maar wij, die hen opvolgden, vergenoegden ons bij het handhaven der door onze voorgangers geschapen toestanden.”⁹⁷ Daarmee insinueerde hij dat stadsbewoners vroeger beter omgingen met hun stedelijk groen.

Het tweede idee dat in het magazine *Bouwkunst en Wederopbouw* aanwezig was, was het idee dat het verkeer een grote kwestie was binnen de nieuwe stadsontwikkeling. Er was een sterk gevoel dat verkeer grote gevolgen had op de stad en de volledige stad kon “bederven” of kon verbeteren.⁹⁸ De integratie van verkeer in de stad had echter verschillende oplossingen. Een van de meest merkwaardige oplossingen kwam van ingenieur Van Coillie in zijn artikel *Volkshuisvesting en Stedebouw*. Van Coillie was het hoofd van het stedenbouwkundig bureau binnen de regio Oostende en de kuststreek. In zijn artikel was een merkwaardige opmerking te zien die haaks stond op opkomende denkpatronen over de integratie van verkeer in de stad. De auteur riep namelijk op om de wegen niet te verbreden. Dat was in tegenstelling met het opkomende idee van hoe groter de weg hoe beter. Volgens de auteur waren er echter twee nadelen aan die verbreding. Bredere wegen kostten meer geld in aanleg en in tegenstelling tot de opkomende denkpatronen van stadsplanners waren bredere straten doelloos. Volgens de auteur was het namelijk efficiënter om smallere wegen aan te leggen waarop elk transportmiddel essentieel was. Een bredere weg was doelloos, omdat de wegen in die periode nog niet overbelast waren. Als de steden de wegen breder maakten dan gingen mensen ook hun gedrag aanpassen. Vanwege het vervoersgemak gingen de mensen meer de weg gebruiken, waardoor er meer verkeer kwam. Door het stijgende verkeer was de overheid genoodzaakt de weg opnieuw te verbreden. Om zijn punt kracht bij te zetten haalde de auteur het plan van Hampstead uit 1912 aan waar de stadsplanners specifiek kozen om de wegen smal te

⁹⁶ Jean Canneel-Claes, ‘Beplanting en open ruimte als stedenbouwkundig probleem’; Meer weten over Jean Canneel-Claes zie: Dorothée Imbert, *Between Garden and City: Jean Canneel-Claes and Landscape Modernism* (Pittsburgh, Pa: University of Pittsburgh Press, 2009).

⁹⁷ Amand De Lattin, ‘Straatbeplanting een hoofdzakelijk verfraaiingselement’, 297-99.

⁹⁸ Jos Ritzen, ‘Stedenbouwkundige ordening in de provincie Antwerpen’, *Bouwkunst en Wederopbouw*, mei 1942, 115, Z3436, KU Leuven Libraries Artes University Library.

houden om het verkeer in de woonwijk te beperken. Volgens hem werkte dat plan in Hampstead en hadden ze geen last van verkeersoverlast in de wijk.⁹⁹

Denken in afzonderlijke elementen of een totaalplan?

Zoals het hoofdstuk “Groot-Antwerpen of eerder *Gross Antwerpen?*” uitlegde, introduceerde de Duitse bezetter het idee van een totaalplan waarbij alle stadselementen samenwerkten om Antwerpen te verbeteren. Eerdere auteurs zeggen echter dat het idee van een totaalplan niet aanwezig bleef en volgens hen dachten de Antwerpse stadsplanners vanaf 1946 eerder in afzonderlijke stadselementen zoals woningbouw, infrastructuur, architectuur en stedelijk groen.¹⁰⁰ Daartegenover argumenteert dit onderzoek dat het idee van een volledige oplossing die met alles rekening hield, toch bleef resoneren in de denkpatronen van de stadsplanners. Dat is onder andere te zien in een prijskamp uitgeschreven door de stad Antwerpen in 1947 voor de urbanisatie van drie stadsgedeelten.

De prijskamp wilde in eerste instantie ideeën verzamelen om later als inspiratie voor de stad te dienen. Dat zorgde ervoor dat de prijskamp eigenlijk een ideeënprijskamp was. Dat wilde zeggen dat de stadsplanners die wonnen wel een bepaalde som geld kregen, maar dat het doel van de prijskamp nooit was om de plannen in realiteit om te zetten. Na WOII organiseerde het stadsbestuur uitsluitend ideeënprijskampen. Dat toonde de afwachtende houding van het stadsbestuur aan in verband met de stedelijke heropbouw. Om de prijskamp te organiseren, koos de stad Antwerpen voor een jury met onder andere Hendrik Cooreman, André Fizez en Daniël Joseph Algoet. Hendrik Cooreman was ingenieur van opleiding en het hoofd van de dienst voor Stedenbouw. Na WOII was hij gekend om kritiek te leveren op het gebrek aan stedenbouwkundige visie in Antwerpen. Hij steunde het Duitse idee van een totaalplan waarin alle stadsfactoren met elkaar samenwerkten en met elkaar in contact stonden.¹⁰¹ De tweede persoon was André Fizez, hij was architect en volgde in 1946 Emile Van Averbek op als hoofdarchitect van Antwerpen. De derde persoon was Daniël Joseph Algoet. Hij was stadsingenieur voor de stad Antwerpen vanaf 1920 en leidde vanaf 1930 de afdeling verwarming en elektrische verlichting van de stad.¹⁰² Doordat die jury rechtstreeks hun mening gaf over de voorgestelde plannen kan dit onderzoek een beter beeld schetsen waar de prioriteiten lagen voor de stad Antwerpen en welke denkpatronen daarbij aanwezig waren.

Het reglement gaf duidelijk twee prioriteiten weer van de jury. Het eerste was een nadruk op een goede integratie van het verkeer in de stad. Dat wilde zeggen dat het verkeer zonder oponthoud door het gebied moest kunnen, het liefst zelfs vlotter of met meer capaciteit dan voor de aanpassingen. Het was echter opmerkelijk dat volgens de jury geen enkele inzending het verkeer- en parkeerprobleem volledig oploste. Daarbinnen waren er echter wel gradaties, sommige ontwerpen hadden het verkeersprobleem achterwege gelaten, terwijl anderen een poging deden. Volgens de jury kwamen die pogingen echter

⁹⁹ M. J. L. Van Coillie, ‘Volkshuisvesting en Stedenbouw’, *Bouwkunst en Wederopbouw*, maart-april 1944.

¹⁰⁰ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 38.

¹⁰¹ Dirk Schoofs, ‘Licht, lucht en ruimte: van ideaalbeeld tot pragmatisme : een eeuw stedenbouwkundig denken toegepast op de Antwerpse linker Schelde-oever’ (Diss. Lic. Geschiedenis, 2004), 54.

¹⁰² ‘Algoet Daniel’, geraadpleegd 15 maart 2025, <https://www.schoonselhof.be/schoonselhofac/algoet%20daniel.html>.

telkens tekort om het probleem volledig op te lossen. De tweede prioriteit was de integratie van natuur in de stad. Opnieuw waren de Duitse idealen dus terug te zien in de prioriteiten van de jury.¹⁰³

Voor het eerste gebied, Stuivenberg en omgeving, verkoos de jury ontwerp vijf. De jury benadrukte echter dat het vijfde ontwerp erg ambitieus was. Er waren namelijk veel onteigeningen nodig om het ontwerp uit te voeren, waardoor het veel geld en tijd zou kosten. Die onteigeningen maakten echter plaats voor een grote groene zone. Dat was een positief element in de ogen van de jury. Ze spraken zich echter niet uit over de verkeerssituatie, wat opmerkelijk was aangezien ze bij alle andere ontwerpen dat wel specifiek vermeldde. Hun tweede keuze voor het eerste gebied was het zesde ontwerp. Dat ontwerp hield ook geen rekening met het verkeersprobleem. Daarnaast had het een grote hoeveelheid groen en een hoge bewonerscapaciteit. Volgens de jury zou het zesde ontwerp eenvoudiger in uitvoer zijn dan het vijfde ontwerp waardoor het mogelijk was om het op korte termijn te realiseren. Bij het eerste gebied legde de jury dus vooral de nadruk op de integratie van natuur en een hoge bewonerscapaciteit en niet bij het oplossen van het verkeersprobleem.

Bij het tweede gebied, de omgeving rond het Oud Arsenaalplein, waar tegenwoordig de Stadsschouwburg staat, legde de jury de nadruk wel op het oplossen van het verkeer- en parkeerprobleem. Daarnaast legde de jury ook de nadruk op het belang van een bepaald, esthetisch goed ogend stadsbeeld. Daardoor verkoos de jury ontwerp drie en vijf. Beide ontwerpen hielden veel rekening met de verkeersinfrastructuur en verbreedden de aanwezige wegen. De jury lijstte de voor- en nadelen op van beide ontwerpen. Beide hadden een gelijkaardige oplossing voor het verkeer en parkeervraagstuk. Dat was de bestaande wegen verbreden en parkeerplaats voorzien door bijvoorbeeld ondergrondse parking. Die praktijk van verbreding van de wegen gebeurde steeds vaker vanaf eind de jaren veertig en zeker in de jaren vijftig. Volgens de jury was het voordeel van ontwerp drie dat het minder moest onteigenen, waardoor het makkelijker in uitvoer was. Het voordeel van ontwerp vijf was dat het esthetisch beter zou zijn en een geschikte omgeving voor cultuur in de stad zou creëren. De jury hield naast fysieke kenmerken zoals voldoende parkeerplaats en kostprijs dus ook rekening met hoe het ontwerp er esthetisch zou uitzien.¹⁰⁴ Opnieuw kwamen die klemtonen voor die tweede regio uit de Duitse denkpatronen over stedelijke heropbouw.

In tegenstelling tot wat de literatuur schreef over de verdwijnende waarde van een totaalplan en het opkomende denken in gesplitste stadselementen, toonde deze prijskamp aan dat in 1947 de stadsplanners van Antwerpen in bepaalde mate nog altijd de Duitse waarde van een totaalplan in zich hadden. Daarnaast waren denkpatronen zoals de auto als een van de elementen in de stadsplannen, bebouwing die rekening hield met het stadsbeeld en respect hebben voor natuur in het grotere geheel nog altijd aanwezig in het naoorlogse denken van de stadsplanners.

¹⁰³ Stad Antwerpen, 'Ideeënprijskamp voor de urbanisatie van drie stadsgedeelten', 13 mei 1947, Ma#70045, Felixarchief.

¹⁰⁴ Stad Antwerpen, 'Ideeënprijskamp voor de urbanisatie van drie stadsgedeelten', 13 mei 1947, Ma#70045, Felixarchief.

Traditie of moderniteit?

De bescherming van traditionele kenmerken zoals historische gebouwen en monumenten stond na WOII in strijd met het idee van moderniteit die nieuwe elementen in de stad introduceerde. Die nieuwe elementen zorgden meestal voor een verwijdering van de traditionele stadskenmerken. In voorgaand



Figuur 4: Linkeroever voorontwerp zicht B uit 1948 Bron: Felixarchief 387#112.

besproken artikel van De Lattin uit *Bouwkunst en Wederopbouw* keurde hij die nieuwe en modernistische plannen voor stadswijken af. De Lattin bekritiseerde in die wijken de rechte lanen en een tekort aan natuur, omdat ze er volgens hem esthetisch niet goed uitzagen. Die kritiek op modernistische ideeën en het terugvallen op nostalgische ideeën van de stad waren twee kenmerken die bij de Duitse bezetter en ook het magazine *Bouwkunst en Wederopbouw* aanwezig waren.¹⁰⁵ De symmetrie en natuur in rechte lijn naast de wegen was inderdaad terug te zien in het modernistische gedachtegoed op bijvoorbeeld modeltekeningen van Linkeroever uit 1948. Dat ontwerp was een zogenaamde parkstad waar auto's in mindere mate toegelaten waren. In dat ontwerp was ook het element van bomen in lijn met de rijweg te zien.¹⁰⁶ Linkeroever had tot in het begin de jaren vijftig het beeld van een utopisch stadsdeel waar stadsplanners allerlei nieuwe technieken konden gebruiken, zowel in de woningbouw als in het verkeerssysteem. Het was op die plaats dat de eerste gedachte van een scheiding tussen het autoverkeer en voetgangersverkeer te Antwerpen opkwam begin de jaren dertig. Daarbij zou het verkeer enkel op de hoofdstraten rijden en de autosnelwegen vijf meter boven de grond liggen. Onder de grond zouden de stadsplanners het openbaar vervoer integreren. Daardoor werden de voetgangers en fietsers koning in Linkeroever. De auto had in dit plan weliswaar ook een rol, maar die diende enkel om zich over grotere afstanden te verplaatsen.¹⁰⁷

Tussen 1940 en 1951 kwamen de modernistische plannen op Linkeroever echter niet tot uiting en bleven ze hangen in de planningsfase. Het enige wat aanwezig was op Linkeroever was wegeninfrastructuur en individuele bebouwing.¹⁰⁸ Sommige groepen namen de modernistische gedachten wel over om het toenmalige verkeersbeleid in de binnenstad te bekritisieren. De meeste stadsplanners zeiden echter niet expliciet tot welke strekking ze behoorden, maar meestal richtten ze zich meer op traditie dan op het modernisme. Door die terughoudende houding en de snel veranderende situaties wist de stad Antwerpen veelal niet hoe ze de heropbouw van de stad moest aanpakken.

¹⁰⁵ Uyttenhove, *Stadland België*, 212-18.

¹⁰⁶ Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken, *Linkeroever Voorontwerp zicht B*, 1948, 1948, 387#112, Felixarchief.

¹⁰⁷ 'Antwerpen Linkeroever een stad die niet groeien wil?', *Gazet van Antwerpen*, 20 april 1950, 285#531, Felixarchief; De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 39.

¹⁰⁸ Schoofs, 'Licht, lucht en ruimte', 68.

Daardoor stelde de stad de heropbouw van de Antwerpse binnenstad uit. Verschillende stadsplanners klaagden dat uitstelbeleid aan en publiceerden artikels met de vraag aan de stad en andere organisaties om actie te ondernemen op Linkeroever.¹⁰⁹ Stadsplanners en de stad zagen Linkeroever namelijk als een opportuniteit, maar het gebied veranderde eind de jaren veertig langzaam naar een probleemgebied. Desondanks bleven bepaalde ideeën zoals een nieuwe verbinding tussen de Linkeroever en rechteroever aanwezig. Het idee dat de stad geen progressie boekte was niet enkel in Linkeroever aanwezig, maar ook in de andere delen van de stad. Zo klaagde een Antwerpse lezer van het tijdschrift *De Autotoerist* de stilstand bij de creatie van de ring rond Antwerpen aan in 1950. Volgens hem lagen de plannen al lang klaar, maar deden de stadsplanners en stad er niks mee.¹¹⁰ Daardoor was het algemeen idee bij bepaalde groepen dat stadsplanners veel nadachten, maar weinig deden.

Voorgaande planning op Linkeroever en ook het verkeersbeleid werd georganiseerd door de Intercommunale Maatschappij voor de Linker Schelde Oever (IMALSO). IMALSO was opgericht op 9 maart 1929 en kreeg van de Belgische Staat de onteigende gebieden op Linkeroever en een werkbudget van vijfhonderd miljoen frank. De intercommunale schreef wedstrijden uit om onder andere de Waaslandtunnel en Sint-Annatunnel aan te leggen. Nadat ze Linkeroever met de binnenstad van Antwerpen hadden verbonden, organiseerden ze in 1933 een wedstrijd voor de ontwikkeling van Linkeroever.¹¹¹ Het was in het kader van die wedstrijd dat op 19 april 1934 het aanlegplan van architecten De Heem en Van Averbeké voor Linkeroever goedkeuring kreeg. Dat plan introduceerde voor de eerste maal het idee dat er een tweede tunnel naar de binnenstad nodig was om de grotere hoeveelheid verkeer aan te kunnen. Daarbovenop kreeg het verkeer de mogelijkheid om via twee zijden de binnenstad binnen te rijden. Op hun voorontwerp van het plan was de latere Kennedytunnel in stippellijn aangeduid, ongeveer op de plaats waar die in 1966 zou komen.¹¹²

Naast het magazine *Bouwkunst en Wederopbouw* was er nog een ander magazine, *Natuur- en stedenschoon*, waarin stadsplanners hun mening uitten over bepaalde problemen in de binnenstad. Het magazine focuste op het behoud van natuur in de steden en het platteland en het behoud van historische gebouwen en monumenten. Het was opgericht in 1922 door de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon. Die organisatie was de eerste organisatie die in 1910 aandacht gaf aan het milieu in Vlaanderen. Ze hadden als doel om de natuur te behouden zowel in de stad als op het platteland. Daarbinnen waren hun focuspunten de Kalmthoutse Heide en de stad Antwerpen. Naast natuurbehoud wilden ze ook de historische monumenten en het aanzicht van de stad behouden om op die manier de identiteit van de stad te bewaren. Het wijde publiek had echter in de jaren veertig en jaren vijftig nog niet

¹⁰⁹ 'De miserie van bebouwing op de Linker-oever', *Handelsblad*, 4 april 1948, 285#531, Felixarchief; 'Antwerpen Linkeroever een stad die niet groeien wil?'

¹¹⁰ Antwerps lid van de Vlaamse Automobilistenbond, 'Verkeersproblemen te Antwerpen', *De Autotoerist*, november 1950, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹¹¹ IMALSO, 'Bijzonder plan van aanleg Linkeroever - Memorie van toelichting', 13 mei 1949, 285#531, Felixarchief.

¹¹² Emiel Van Averbeké en P. De Heem, *Antwerpen West Linkeroever voorontwerp aanlegplan*, 1:5000 (Antwerpen: W. Seghers, 19 april 1924), 387#112, Felixarchief.

zoveel aandacht voor milieuvervuiling. Daardoor stelde het tijdschrift zich in die periode wat milder op en positioneerde het zich ook anders. In een poging om hun magazine meer objectiviteit te geven, maakte het esthetische argument plaats voor een meer wetenschappelijk argument.¹¹³ Daarnaast hadden ze in deze periode veelvuldig contact met politici en adviserende commissies en zochten ze steun bij de bredere pers.¹¹⁴ Binnen hun tijdschrift botste de traditionele visie van het behoud van stad en natuur vaak met de modernistische visie die veelal vanuit het niks de stad wilde bouwen.

In een artikel uit 1947 besprak een auteur met het acroniem K. de relatie tussen historische monumenten en de auto. De auteur publiceerde veel artikels in *Natuur- en Stedenschoon*, maar het is echter niet geweten wie hij was. In zijn artikel was hij van mening dat het stadsbestuur de historische monumenten niet mag verplaatsen of verwijderen om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Om zijn mening kracht bij te zetten, vroeg hij de mening van de automobilisten, de fietsers en de trammaatschappij over het verplaatsen van de standbeelden in het voordeel van doorstroming. Alle groepen reageerden daarop dat er eigenlijk geen hoge nood was aan een verplaatsing. De voorzitter van de *Royal Automobile Club Anversois* zei dat het verkeer niet druk genoeg was om ingrijpende veranderingen te doen. De Belgische Wielrijdersbond zei dan weer dat er grotere infrastructuurproblemen voor fietsers in Antwerpen waren dan de standbeeldproblematiek. Op die manier probeerde de auteur via het magazine aan te tonen dat enkel het Antwerpse stadsbestuur achter het idee van verregaande verandering van het stadsbeeld in het voordeel van de auto stond.

Het zoveel mogelijk behouden van de traditionele kenmerken was belangrijk voor *Natuur- en Stedenschoon*. In zijn artikel haalde K. ook enkele oplossingen aan om de doorstroming van het verkeer beter te laten verlopen zonder de standbeelden weg te halen. Zijn oplossingen waren het versmallen van de voetpaden, de bestuurder “opvoeden”, stippellijnen aanbrengen als richtlijn van de rijweg, de tramlijnen verleggen en een parkeerverbod in sommige gebieden uitvaardigen. Volgens de auteur hadden standbeelden zelfs een geleidende functie in het verkeer. Een standbeeld diende namelijk als rondpunt. Daardoor was er meer orde binnen het verkeer en was het verkeer efficiënter.¹¹⁵ Die voorgestelde oplossingen pasten de stadsplanners vanaf de jaren vijftig meer en meer toe, waardoor de auto een grotere rol in de stad kreeg. Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op die problemen en bijhorende oplossingen en hoe het de denkpatronen veranderde in de jaren vijftig.

Conclusie

In dit hoofdstuk was het centrale idee dat de toekomst eraan kwam en de stadsplanners de stad moesten klaarmaken op de toekomst. Om de stad voor te bereiden, maakten ze totaalplannen en breidden ze het grondgebied van de stad uit. In de periode van de bezetting van Antwerpen hadden die plannen als einddoel om Antwerpen economisch sterker te maken en te integreren in het Duitse rijk. Daarbij

¹¹³ Tittillion, ‘De Koninklijke vereniging voor natuur- en stedenschoon (1910-1999)’, 133-37.

¹¹⁴ Meer weten over de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon zie: Tittillion, 126.

¹¹⁵ K., ‘Onze wandelende standbeelden en het verkeersprobleem’, *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedenschoon*, april 1947, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library; Vervolgartikel in het magazine een jaar na het vorige: K., ‘Het tweede argument’, *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedenschoon*, april 1948, Y1510.

introduceerde het plan van *Gross Antwerpen* onder andere het begrip van een ringweg en een groene gordel rond Antwerpen. Naast plannen gaven stadsplanners ideeën door via magazines zoals *Bouwkunst en Wederopbouw*. Dat magazine benadrukte vooral de nood aan een totaalplan waarin alle stadselementen zoals verkeer en de nood aan een goede combinatie tussen natuur en de stad opgenomen waren.

Naast bronnen met Duitse invloed waren er ook stadsplanners die hun eigen oplossingen en ideeën hadden voor toenmalige problemen. Een voorbeeld daarvan was een prijskamp waarbij de stad Antwerpen een wedstrijd hield om te bekijken hoe drie regio's in de binnenstad heropgebouwd konden worden. Toch was er in de denkpatronen van de stadsplanners bij de stad Antwerpen nog een Duitse invloed merkbaar. Uiteindelijk organiseerde de stad vele wedstrijden om te beslissen hoe de heropbouw moest verlopen onder andere voor Linkeroever. De wedstrijden creëerden echter enkel ideeën en zorgden voor weinig concrete veranderingen. Binnen die ideeën van stadsplanners was er een conflict tussen de traditionele en modernistische bouwstijl, maar de meeste stadsplanners waren geneigd zich meer te richten op de traditionele bouwstijl.

III. De auto als het enige idee (1951-1957)

“Zeker is het verkeersprobleem groot en moeilijk, en dienen autosnelwegen aangelegd in aansluiting met de ontworpen internationale autostraden. Maar is het nodig dat bij de aanleg ervan niets moet worden ontzien, wanneer daarentegen door omzichtig handelen veel belangen van de bevolking kunnen behartigd worden, veel natuurschoon kan worden behouden of nieuw ontworpen en veel meer mogelijkheden geschapen tot uitbreiding en volmaking van ons stedenbouwkundig schoon?”¹¹⁶

Bovenstaand citaat uit 1951 bevat verschillende van de denkpatronen die in dit hoofdstuk te zien zijn. Daaronder valt het idee dat de auto de alleenheerschappij in de ontwikkeling van de stad en stedelijke infrastructuur kreeg. Die alleenheerschappij zou in het nadeel van “zachte” elementen zoals de groene gordel bij de binnenste ring van Antwerpen zijn. Het citaat op zich was een aanklacht tegen de alleenheerschappij van de auto en de bijhorende problemen zoals het parkeerprobleem en het veiligheidsprobleem. Die problemen zorgden voor veranderingen binnen de denkpatronen van de stadsplanners. In de jaren vijftig hadden de stadsplanners een afwachtende houding.¹¹⁷ Dat kwam gedeeltelijk doordat de noden van de mensen in verband met mobiliteit en het leven in het algemeen snel veranderden, zeker naar de latere jaren vijftig toe.¹¹⁸ Daardoor vroegen stadsplanners zich af hoe ze in dat snel veranderde beeld verkeersplannen konden maken. Het was in die notie van besluiteloosheid waarin het idee opkwam om aan de hand van harde wetenschappelijke concepten zoals doorstroming en circulatie het stedelijk verkeer beter te maken. Dit hoofdstuk focust daarbij sterk op de regio rond de binnenste ring en bekijkt daarbij de algemeen structuurplannen uit 1951 en 1957. Die focus kwam doordat de eerder vernoemde afwachtende houding ervoor zorgde dat de denkpatronen van stadsplanners niet substantieel veranderden in het overige stadsbeeld op het vlak van stadsplanning.

¹¹⁶ Eduard Van Steenberghe, ‘ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel’, *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedschoon*, september 1951, 100, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹¹⁷ Schoofs, ‘Licht, lucht en ruimte’, 50.

¹¹⁸ De Rynck, *Vroeger was alles anders*, 120.

Autoplannen of structuurplannen uit 1951 en 1957?

Het algemeen structuurplan beeldde in 1951 de officiële visie af van de stad Antwerpen over de ontwikkeling van de Antwerpse agglomeratie. De jaren vijftig waren echter gekenmerkt door een afwachtende houding en een stilstand in het beleid. Dat was onder andere af te leiden uit het feit dat zowel het algemeen structuurplan uit 1951 als het algemeen structuurplan uit 1957 exact hetzelfde waren.¹¹⁹ Het algemeen structuurplan uit 1951 was gemaakt door de afdeling Stedebouw binnen de dienst stadswerken van de stad Antwerpen. Daarbinnen werkten onder andere Hendrik Cooreman en G. Algoet als hoofdingenieurs en directeurs van de dienst voor Stedebouw. Ze hadden beide visies die overeenstemden met de Duitse waarden uit 1940.¹²⁰ Het algemeen structuurplan legde de grootste nadruk op de verdere ontwikkeling van infrastructuur zoals het wegennet en meer bepaald de organisatie van de ringwegen. Daarnaast legde het plan de nadruk op de verschillende grondbestemmingen binnen het gebied. Het plan had een eenzijdige visie waardoor het zich bijvoorbeeld niet uitsprak over het behoud van historische monumenten of de integratie van Linkeroever bij de stad. Volgens het structuurplan zouden de autosnelwegen de basis vormen voor de ontwikkeling van de stad. Daarbij zou Linkeroever geïntegreerd worden bij de stad door infrastructuurwerken zoals de binnenste ring. Lode Craeybeckx had ook die visie tijdens zijn burgemeesterschap. Hij zag moderne infrastructuur namelijk als de basis van de stad. Om die modernistische infrastructuur te bouwen, moesten volgens hem enkele elementen zoals stedelijk groen opgeofferd worden. Het idee was dat de stad opofferingen maakte voor het grotere doel, namelijk de economische ontwikkeling van Antwerpen.¹²¹

Binnen het algemeen structuurplan uit 1951 was het idee net zoals bij het plan van *Gross Antwerpen* sterk aanwezig dat er een overkoepeld plan moest zijn voor een grote regio. Op die manier konden de betrokken instanties bepaalde kwesties zoals verkeer systematisch op grote schaal aanpakken.¹²² Om die reden bekeek de stad Antwerpen het structuurplan op het niveau van de agglomeratie en niet op het stedelijk niveau. Volgens bepaalde groepen stadsplanners zouden de



Figuur 5: Algemeen structuurplan uit 1951 Bron: Felixarchief MA#70040.

¹¹⁹ Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg', 26 april 1951, MA#70040, Felixarchief; Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie'.

¹²⁰ Schoofs, 'Licht, lucht en ruimte', 54.

¹²¹ Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden*, 201-3.

¹²² College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college', augustus 1951, MA#70040, Felixarchief.

geschillen tussen de verschillende deelregio's binnen Antwerpen de stedelijke progressie tegenhouden. Daarbij dachten ze vooral aan geschillen tussen bijvoorbeeld Borgerhout en Berchem over hun grondgebied in verband met de geplande autosnelweg. Het algemeen structuurplan zou functioneren als basis voor de specifiekere Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA).¹²³ De BPA's dienden om plannen op te stellen voor individuele wijken. Daarnaast was het de bedoeling om in de BPA's de waarden van het algemeen structuurplan toe te passen op een specifiek gebied en tegelijk de noden en problemen van dat gebied op te lossen. Naast het idee van een overkoepeld plan namen de stadsplanners in 1951 nog andere Duitse invloeden over zoals het ringenconcept en het idee van een groene gordel.¹²⁴

Zowel het plan uit 1940 als het plan uit 1951 hadden dezelfde ideeën in zich, maar in een periode van elf jaar waren er echter wel verschillen ontstaan tussen beide plannen. In 1940 was het doel van de binnenste ring om een vlotte circulatie van het verkeer binnen Antwerpen toe te laten. Daarbij speelde de haven een rol, maar ook het stadscentrum. Vlotte circulatie in die twee delen zou volgens de Duitse bezetter bijdragen aan het herstel van economie. In 1951 daarentegen was een goede verbinding met de Antwerpse haven de voornaamste reden voor de aanleg van een binnenste ring. Op die manier zouden goederen snel naar de haven raken. Die vlotte verbinding zou dan weer de economie versterken. De focus verschoof dus van een gedeelde focus op de haven en het stadscentrum in 1940 naar een hoofdzakelijke focus op de haven in 1951.¹²⁵ Die nadruk op de haven kwam onder andere door investeringen van de Amerikaanse overheid via het Marshallplan waarbij de Antwerpse haven de hoofdrol kreeg binnen de economische heropbouw van België.¹²⁶ De achterliggende gedachte in beide plannen bleef echter dat de binnenste ring zou zorgen voor een verbetering van de economie.¹²⁷

Het tweede verschil tussen de plannen was de mate waarin de auto centraal stond. In het algemeen structuurplan stond de auto centraal en moesten "zachte" stadswaarden zoals de groene gordel en het treinverkeer grondgebied afgeven in het voordeel van de auto.¹²⁸ Een voorbeeld van die overmacht van de auto was onder andere te zien in het hieronder geïllustreerde gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg die opgesteld was specifiek om het verkeer in de agglomeratie te schetsen.¹²⁹

¹²³ Afdeling Stedebouw - dienst stadswerken - stad Antwerpen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - technische toelichting', 1951, 1701#9182, Felixarchief.

¹²⁴ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 14.

¹²⁵ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting', 3 september 1952, 1701#9182, Felixarchief; College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college'.

¹²⁶ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 15.

¹²⁷ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'; College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college'.

¹²⁸ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'; College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college'.

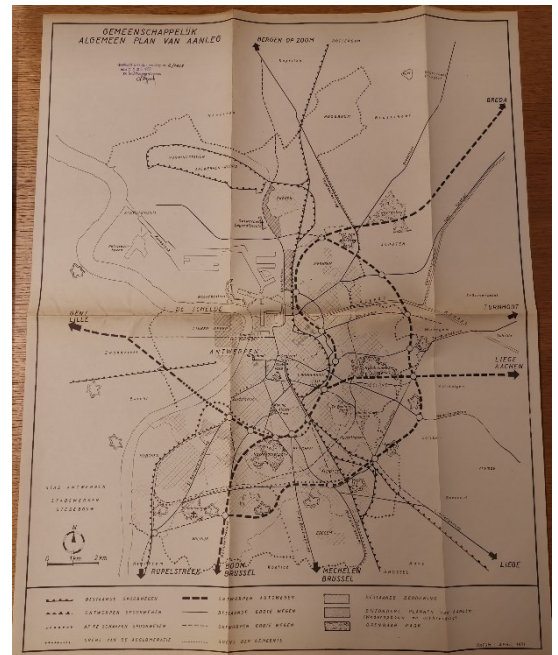
¹²⁹ Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg'.

Die overmacht van de auto was in tegenstelling met voorgaande plannen zoals het plan van *Gross Antwerpen* waarin de auto slechts een van de factoren in de stad was. Daarin bestond de auto naast stedelijk groen en moest het samenwerken met het openbaar vervoer. Door de overmacht van de auto verdween het idee van een totaalplan in de jaren vijftig. De stadsplanners vormden in hun denkpatronen het totaalplan uit 1940 om naar een autoplan met het algemeen structuurplan uit 1951. Die overmacht van de auto in het algemeen structuurplan zorgde voor conflicten met andere stadsfactoren. Over de verminderde aandacht voor het treinverkeer was er weinig discussie, maar het verkleinen van de groene gordel daarentegen zorgde voor meer commotie.

Die aandacht voor de groene gordel was onder andere te zien in een artikel uit september 1951 in het eerder aangehaalde magazine *Natuur- en Stedenschoon*. Daarin gaf

Eduard Van Steenberghe zijn mening over de aanleg van de binnenste ring.¹³⁰ Van Steenberghe was een gematigd modernist en was vooral actief in de regio van Antwerpen. In zijn ontwerpen hield hij rekening met het gemeenschapsleven en het sociale aspect van woningbouw. Het was in die totaalvisie van een sociale architect dat zijn sympathie voor stedelijk groen te zien is.¹³¹ In zijn artikel klaagde Van Steenberghe aan dat de natuur verdween in het voordeel van de aanleg van de binnenste ring op de Brialmontomwalling. Volgens hem was het structuurplan uit 1951 te radicaal in het verwijderen van de groene gordel. Het verdwijnen van de groene gordel was volgens hem nefast voor de gezondheid van de lokale bevolking, zowel op mentaal als fysiek vlak. Daarbij diende de groene gordel als groene ruimte voor de gemeenten Borgerhout en Berchem. Het verdwijnen van die groene gordel zou ook het verdwijnen van de groene ruimte voor die wijken betekenen. Toch erkende Van Steenberghe dat het verkeersprobleem moeilijk op te lossen was en dat er enkele opofferingen moesten gebeuren.¹³²

De nota van toelichting van het algemeen structuurplan haalde die vrees voor het verdwijnen van de groene gordel aan, maar volgens de betrokken partijen was die ongegrond. De binnenste ring zou volgens hun berekeningen vijftig hectare van de in totaal vijfhonderd hectare innemen waardoor 450 hectare aan groene ruimte zou overblijven. Die 450 hectare zou de oppervlakte van ontspanningsruimte



Figuur 6: Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg uit 1951 Bron: Felixarchief MA#70040.

¹³⁰ Eduard Van Steenberghe, 'ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel'.

¹³¹ Katrien Goethals, 'Eduard van Steenberghe (1889-1952): een stille voorvechter van de moderne meubelkunst : een analyse van de binnenhuisarchitectuur van het woningcomplex in de Volhardingstraat te Antwerpen' (Diss. Lic., 1994), 2-3.

¹³² Eduard Van Steenberghe, 'ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel'.

in theorie verdubbelen in Antwerpen.¹³³ Die verdubbeling van de ontspanningsruimte door de integratie van de groene gordel stond ook vermeld op het algemeen structuurplan uit 1957. In de jaren vijftig besliste het stadsbestuur over de inrichting en functie van de binnenste ring en de bijhorende groene gordel.¹³⁴ In hun inrichting wilde het stadsbestuur niet volledig haaks staan tegenover de progressievere stadsplanners. Dat zorgde ervoor dat ze toch een toegeving wilden doen aan de progressievere stadsplanners zoals Van Steenberghe.

Als tegenontwerp op het algemeen structuurplan van 1951 stelde Van Steenberghe in zijn eigen plan voor om een betere compromis tussen de auto en natuur te vinden. Hij beweerde dat de ontworpen binnenste ringweg niets zou veranderen aan de verkeerssituatie in de stad aangezien de binnenste ring enkel zou dienen om het doorgaand verkeer te begeleiden. Daarom stelde hij voor om de binnenste ring te vervangen door een zogenaamde singel die geïntegreerd was in een soort park.¹³⁵ Dat plan zou de binnenste ring inrichten als een soort *parkway*. Daarbij zou een tweebaansweg slingeren doorheen een groen gebied met sportvelden en parkings. Een *parkway* zorgde volgens bepaalde stadsplanners voor een goede samenhang van de stadsfactoren in de grotere steden. De rode draad doorheen die samenhang was de natuur.¹³⁶ Binnen het idee van een *parkway* was de functie van de binnenste ring om het verkeer te begeleiden die de stad binnenreed. Dat zou het stedelijk verkeer ontlasten. Door gebruik te maken van die zogenaamde *parkway* zou de groene omgeving beter bewaard worden. Dat zou dan weer zorgen voor esthetische en hygiënische voordelen. Van Steenberghe stelde dit plan voor, omdat hij vermoedde dat de regio van de binnenste ring later tot de bebouwde kom zou behoren. Daardoor zou in de toekomst de *parkway* omgeven zijn door bebouwing, waardoor de tweebaansweg zou dienen als grote verbindingslaan en het park zelf zou dienen als een groene plek voor de bewoners. Met dat idee had Van Steenberghe de problemen rond het stedelijk verkeer opgelost, maar in het algemeen structuurplan uit 1951 zou de binnenste ring functioneren als begeleider van het doorgaand verkeer. Om dat doorgaand verkeer te begeleiden, stelde Van Steenberghe voor om een tweede ring aan te leggen op de buitenste fortengordel. In zijn visie nam de buitenste ring dus de functies van de binnenste ring uit het plan van 1951 over.¹³⁷

Uit voorgaande alinea's concludeert dit onderzoek dat er binnen de organisatie van de ringwegen er twee groepen stadsplanners waren. De eerste waren de stadsplanners die de binnenste ring als begeleider van het doorgaand verkeer zagen en de buitenste ring als een verkeerselement voor de toekomst. De buitenste ring was namelijk pas nodig wanneer de stad een miljoen inwoners had. De

¹³³ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'; College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college'.

¹³⁴ Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Infobrochure - Gemeenschappelijk Algemeen Plan van de Aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie 1957', 1957, 285#531, Felixarchief.

¹³⁵ Eduard Van Steenberghe, 'ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel'.

¹³⁶ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 53.

¹³⁷ Eduard Van Steenberghe, 'ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel'.

tweede stroming waren de stadsplanners die de binnenste ring zagen als een multifunctionele *parkway* voor het stedelijk verkeer en de buitenste ring als begeleider van het doorgaand verkeer.

De opkomst van de kritische geest

De opkomst van de auto bedreigde naast de groene gordel rond Antwerpen ook de natuur in de stad zelf. Dat haalde Barend Van Ingen aan in een artikel in het magazine *de Autotoerist*. Barend Van Ingen was actief in het behoud van natuur en richtte zich vooral op het beschermen van vogels met zijn opvangcentrum voor vogels.¹³⁸ In zijn artikel verdedigde hij het behouden van bomen naast de rijweg. Bepaalde groepen stadsplanners zeiden dat bomen langs de rijweg het aantal ongevallen verhoogde. Hun idee was dat mensen snel met hun auto afweken van de rijweg en dan tegen een boom botsten. Van Ingen zei echter dat in diezelfde logica alle vaste “hindernissen” langs de baan zoals verlichtingspalen en stoplichten weg moesten. Volgens de auteur was er geen enkele geldige reden om alle bomen in de stad te verwijderen. Door alle bomen in de stad te verwijderen zouden namelijk ook de fysieke en mentale voordelen van de bomen in de stad verdwijnen. Toch nuanceerde Van Ingen zijn standpunt door te zeggen dat bomen soms wel een hindernis waren voor het verkeer. Daarom moest volgens hem de technische dienst van de stad Antwerpen elke casus apart bekijken en niet direct alle bomen verwijderen. Via zijn artikel hekelde hij de drastische aanpak van de stad Antwerpen waarbij ze de alleenheerschappij in het verkeer aan de automobilist gaven.¹³⁹

Naast artikels van *Natuur- en Stedenschoon* waren er nog andere organisaties zoals de Koninklijke Maatschappij der Bouwmeesters van Antwerpen (KMBA) die hun ongenoegen uitten over het algemeen structuurplan.¹⁴⁰ De KMBA was de oudste architectenvereniging van België en haar leden waren meestal van Antwerpse afkomst. Daardoor legde de organisatie een grote nadruk op Antwerpen in onder andere hun tijdschrift. De vereniging wees soms de bevoegde instanties terecht als de ontwerpen volgens hen nadelig waren voor de stad.¹⁴¹ Als antwoord op het algemeen structuurplan stelde de KMBA een tegenontwerp voor waarbij het onder andere klaagde over een gebrek aan een overkoepelende organisatie die de urbanisatie begeleidde. Toch gaf de KMBA de dienst urbanisatie niet als enige de schuld aangezien zij verplicht waren de regels van hogerop te volgen. Net zoals het artikel van *Natuur- en Stedenschoon* bekritiseerde de organisatie de dominante houding van de auto binnen het algemeen structuurplan. Daarbinnen stoorden ze zich aan de grote nadruk op de autosnelwegen binnen het beleid. Toch focuste de organisatie onbewust ook op de auto. Dat was bijvoorbeeld te zien aan de vermelding dat de spoorwegen in de weg lagen voor de ontwikkeling van de auto in de stad. Een ander voorbeeld was

¹³⁸ Erik Bruinning, ‘Tussen vogels en mensen’, *Het Vogeljaar*, 63-1 2015, 21.

¹³⁹ Barend Van Ingen, ‘Moeten de bomen langs de wegen verdwijnen?’, *De Autotoerist*, 16 januari 1952, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁴⁰ Koninklijke Maatschappij der Bouwmeesters van Antwerpen, ‘Ontwerp voor urbanisatie van Antwerpen en agglomeratie met betrek op de verkeerswegen’, 7 september 1951, 2232#1828, Felixarchief.

¹⁴¹ Anne Van Loo, *Repertorium van de architectuur in België van 1830 tot heden*. (Antwerpen: Mercatorfonds, 2003), 379-80.

te zien in hun voorstellen voor verkeerscirculatie. Daarbij stelden ze maatregelen voor zoals het versmallen van voetpaden in het voordeel van de uitbreiding van de autowegen.¹⁴²

De twee bovenstaande uitingen van ongenoegen waren geen uitzondering in deze periode. Het stadsbestuur kreeg namelijk meer en meer commentaar op hun infrastructuurplannen zowel van individuele stadsplanners als van organisaties. Degene die commentaar gaven, waren net zoals in de jaren veertig experts gerelateerd aan stadsontwikkeling. Hun kritiek vergrootte in de jaren vijftig doordat de meeste stadsplanners de combinatie van alle stadsfactoren binnen een totaalplan nog sterk in hun denkpatronen hadden. Daardoor wilden zij in de jaren vijftig ook al die waarden terugzien in de plannen die het stadsbestuur maakte. In het algemeen structuurplan van 1951 en 1957 focuste het stadsbestuur vooral op de ontwikkeling van de auto binnen de stad. Daardoor zouden onder andere de waarden van openbaar vervoer en natuur meer naar de achtergrond verdwijnen in de officiële plannen.¹⁴³ Organisaties zoals de KMBA en *Natuur- en Stedenschoon* steunden die elementen. Toch klaagden de meeste stadsplanners over het tekort aan een globaal overzicht van de stad. Door de grote verschillen tussen de groepen stadsplanners en de veranderende context vond er in de jaren vijftig uiteindelijk weinig vooruitgang plaats op het vlak van infrastructuurontwikkeling. De enige vooruitgang die de stad boekte in de jaren vijftig was het aanpakken van de woonproblematiek. De verkeersinfrastructuur liet echter wat langer op zich wachten en werd in de jaren zestig gerealiseerd.¹⁴⁴ Die afwachtende houding bij het aanleggen van infrastructuur was ook te zien in de Duitse stedelijke heropbouw. Stadsplanners hadden namelijk het idee dat het moeilijk was om infrastructuur aan te leggen terwijl ze de noden van de mensen moeilijk konden voorspellen.¹⁴⁵

Dilemma's rond de ringwegen

In de jaren vijftig kwam zoals aangetoond het belang van de autosnelwegen en de ringwegen naar voor in de structuurplannen. Daarom werkte het stadsbestuur ook aan het in realiteit brengen van die ringwegen en daarbij stelden de stadsplanners de vraag hoe ze de ringwegen concreet zouden uitvoeren. Daarbinnen waren er enkele vraagstukken zoals hoe gaan we de binnenste ring aanleggen? En geven we de prioriteit aan de binnenste ring of de buitenste ring? Rond die vragen waren er onenigheden bij verschillende stadsplanners.

Naast de vorige vragen waren er ook elementen waarover de stadsplanners veelal geen twijfels meer hadden zoals de locatie van de binnenste en buitenste ring. Ze waren het er namelijk over eens dat de binnenste ring op de vroegere Brialmontomwalling zou komen en de buitenste ring bij de buitenste

¹⁴² Koninklijke Maatschappij der Bouwmeesters van Antwerpen, 'Ontwerp voor urbanisatie van Antwerpen en agglomeratie met betrek op de verkeerswegen', 5, 12.

¹⁴³ Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw, 'Infobrochure - Gemeenschappelijk Algemeen Plan van de Aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie 1957'; Afdeling Stedebouw-dienst stadswerken - stad Antwerpen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - technische toelichting'.

¹⁴⁴ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 235.

¹⁴⁵ Diefendorf, *In the Wake of War*, 210.

fortengordel.¹⁴⁶ Er was echter wel twijfel aan welke ring de planners prioriteit moesten geven. Sommige deelgemeenten zoals Borgerhout en Berchem wilden de aandacht op de buitenste fortengordel leggen. Zij zagen namelijk nadeel in de aanleg van een ringweg op de Brialmontomwalling die dwars door hun grondgebied ging. Het zou namelijk de oppervlakte van hun groene ruimte verminderen en zorgen voor een drukke verkeersweg dwars door de deelgemeenten.¹⁴⁷ Die twee gemeenten en ook andere experts zoals Marcel Callens wilden in eerste instantie de buitenste ring realiseren. Dat zou de druk van het stedelijk verkeer laten afnemen en het doorgaand verkeer begeleiden. Door te focussen op de buitenste ring zou er meer tijd en overleg kunnen plaatsvinden om beslissingen te nemen in verband met de binnenste ring.¹⁴⁸

Toch wilde het stadsbestuur en de Belgische overheid eerder de prioriteit geven aan de binnenste ring op de Brialmontomwalling. Voor de aanleg op die plaats moesten er namelijk weinig onteigeningen gebeuren, omdat de grond voor het grootste gedeelte staatseigendom was. Dat maakte de aanleg van de binnenste ring goedkoper en eenvoudiger dan de aanleg van de buitenste ring.¹⁴⁹ De focus van de overheid op de binnenste ring op de Brialmontomwalling was ook duidelijk in de nota van toelichting bij het algemeen structuurplan uit 1952 van Hendrik Cooreman. In zijn nota van toelichting voor het stadsbestuur gaf hij meer aandacht aan de functie en ligging van de binnenste ring dan de buitenste ring. Dat kan aantonen dat de belangstelling van bepaalde stadsplanners meer uitging naar de binnenste ring dan de buitenste ring in 1952. Volgens Cooreman was de buitenste ring pas nodig eens de stad een miljoen inwoners had. Op dat moment zou de buitenste ring de functie van de binnenste ring overnemen doordat die in de bebouwde kom terecht was gekomen door de groei van de stad. In 1951 stond de buitenste ring weliswaar nog fysiek op het algemeen structuurplan, maar in de denkpatronen van het stadsbestuur en hun stadsplanners was de buitenste ring al verdwenen. Het idee bleef enkel aanwezig als een toekomstig project. Op die manier bleef van de plannen voor de buitenste ring enkel een vrijgehouden regio over op de plaats van de vroegere fortengordel.¹⁵⁰ Bij andere stadsplanners bleef het idee van een buitenste ring sterker aanwezig in hun gedachten over verkeersinfrastructuur te Antwerpen.

Eens het stadsbestuur bepaald had dat de binnenste ring de focus kreeg, moesten ze nog bekijken hoe ze de binnenste ring gingen aanleggen. Een optie was om de ring in te graven waardoor die gemiddeld drie meter lager zou liggen dan de aanpalende gronden en bewoning. Stadsplanners zagen voordelen bij het ingraven van de ringweg. Op de schuine hellingen konden ze namelijk groene ruimtes voorzien die enerzijds de vervuiling tegenhield en anderzijds ook het geluidsoverlast beperkte voor de bewoners. Het

¹⁴⁶ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'.

¹⁴⁷ College van Burgemeester en Schepenen, 'Beraadslaging nr 12-B', 23 februari 1951, MA#70040, Felixarchief.

¹⁴⁸ Marcel Callens, 'Voor een behoorlijke ring-autoweg om Antwerpen', *De Autotoerist*, 16 september 1951, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁴⁹ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 53.

¹⁵⁰ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'; College van Burgemeester en Schepenen, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college'.

ingraven van de binnenste ring had ook nog als voordeel dat de radiale wegen en de binnenste ring elkaar niet zouden kruisen op gelijke hoogte. Om die ongelijke kruising mogelijk te maken en de doorstroming van de binnenste ring niet te verstoren, was er nood aan een op- en afrittencomplex. Om dat op- en afrittencomplex aan te leggen, was er wel een grotere behoefte aan grondoppervlakte, waardoor de groenruimte in omvang zou verminderen. De stadsplanners van het stadsbestuur zagen de binnenste ring als een dominante weg waarop auto's in principe zonder stoppen konden rijden. Daarmee toonde het stadsbestuur dat het koos om de binnenste ring te laten functioneren als interstedelijke autosnelweg en niet als *parkway*.¹⁵¹ Naast al aangehaalde voordelen was het op sommige plaatsen ook gewoon eenvoudiger om de ring in te graven. Dat kwam doordat er een natuurlijke holte aanwezig was in het landschap van de voormalige en lagergelegen vestenfundamenten.¹⁵² Toch was het plan in de jaren vijftig om de binnenste ring niet overal in te graven. Onder andere in het noorden van de stad was het volgens stadsplanners makkelijker en goedkoper om een gelijkgrondse ring aan te leggen.¹⁵³ Kritische stadsplanners vonden echter dat de planning bij de binnenste ring te opportunistisch was. Volgens hen was de ideale situatie namelijk dat alle beslissingen en plannen opgesteld waren volgens de kenmerken van een overkoepelend plan.

Om de binnenste ring te realiseren, riep het stadsbestuur al in 1951 op om alle krachten binnen de Antwerpse agglomeratie te bundelen.¹⁵⁴ Vanuit de stadsplanners ontstond echter het idee dat de beslissingen over de Antwerpse verkeersinfrastructuur te traag gingen in de jaren vijftig.¹⁵⁵ Tegelijk klaagde onder andere Marcel Callens dat het budget van het Wegenfonds naar Brussel ging voor de bouw van de grote ring rond Brussel. Die kritiek was niet volledig ongegrond want het Wegenfonds legde inderdaad een grote nadruk op Brussel, zowel met de ontwikkeling van de snelweg Oostende-Brussel als de Brusselse ring. Die focus kwam in het kader van Expo 58 en zorgde voor de benodigde infrastructuur om het evenement te begeleiden.¹⁵⁶ Toch wilde de auteur dat het budget van het Wegenfonds beter verdeeld zou zijn en dat er dus ook geld naar de ontwikkeling van de Antwerpse ring zou gaan. Dat geld zou Antwerpen goed kunnen gebruiken volgens hem om vooruitgang te boeken en hun achterstand bij infrastructuur in vergelijking met andere steden in te halen.¹⁵⁷ Om het Belgische snelwegnetwerk te voltooien, waaronder de Antwerpse ring, waren doorheen de jaren zestig nieuwe investeringen en financiële mechanismen nodig.¹⁵⁸

¹⁵¹ Hendrik Cooreman, 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting'; College van Burgemeester en Schepenen, 'Beraadslaging nr 12-B'.

¹⁵² De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 53.

¹⁵³ Marcel Callens, 'Naar een gedeeltelijke gelijkgrondse ringlaan te Antwerpen?', *De Autotoerist*, 1 april 1955, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁵⁴ College van Burgemeester en Schepenen, 'Beraadslaging nr 12-B'.

¹⁵⁵ Marcel Callens, 'Voor een behoorlijke ring-autoweg om Antwerpen'.

¹⁵⁶ Ryckewaert, *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State*, 70-71.

¹⁵⁷ Marcel Callens, 'Wegenfondsgeld overwegend voor Brussel!', *De Autotoerist*, 1 september 1956, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁵⁸ Ryckewaert, *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State*, 71.

Moeten stadsplanners problemen oplossen?

Door de net aangehaalde trage beslissingen van de stad Antwerpen hadden stadsplanners het idee dat ze bepaalde maatregelen moesten treffen om de verkeerssituatie te verbeteren. In de stad waren er verschillende problemen in verband met verkeer namelijk het parkeerprobleem, de combinatie van openbaar vervoer en de auto in het verkeer en de auto versus voetgangers en fietsers. Aan de basis van die drie problemen lag de slechte doorstroming van het stedelijk verkeer. Stadsplanners haalden die verkeersproblemen veelvuldig aan in de jaren vijftig, meestal in magazines zoals *Auto-Touring* die een kritische noot gaven op het stadsbestuur. Soms waren er echter ook individuele stadsplanners die via hun eigen communicatiemethode kritisch waren voor het stadsbestuur. Een voorbeeld daarvan was de documentaire *Verkeersvraagstukken in Antwerpen* van ingenieur L. Van Cant.¹⁵⁹

In zijn documentaire haalde Van Cant het parkeerprobleem aan. Het parkeerprobleem ontstond doordat elke automobilist zo dicht mogelijk bij zijn of haar eindbestemming wilde parkeren. Dat in combinatie met weinig regelgeving rond parkeren langs de straat in de binnenstad zorgde ervoor dat auto's zo goed als overal parkeerden. Die situatie zorgde voor onduidelijke scenario's waarin er eerder chaos dan orde was.¹⁶⁰ Auto's parkeerden namelijk op de rijweg waardoor de ruimte voor het andere vervoer verkleinde. Door de smallere rijbaan was er minder doorstroming in het verkeer, waardoor files ontstonden. Volgens Van Cant zou het nuttig zijn om een parkeerverbod uit te vaardigen op bepaalde plaatsen waar geparkeerde auto's de doorstroming van het verkeer belemmerden. Mensen konden dan niet meer bij hun eindbestemming parkeren, maar volgens Van Cant was dat op te lossen door te parkeren buiten de stad en met de tram naar de binnenstad te gaan.¹⁶¹

Van Cant gebruikte bij zijn bespreking van het parkeerprobleem parameters zoals circulatie en doorstroming. Die twee termen waren erg in trek bij de stadsplanners in de jaren vijftig. In die periode kwam namelijk het idee op dat het verkeer een specifiek soort planning nodig had. De studie van *traffic engineering* of verkeerskunde bracht dat idee samen. Die studie was ontstaan in de Verenigde Staten en bekeek het verkeer op een wetenschappelijke wijze en probeerde met bepaalde theorieën en maatregelen het verkeer te verbeteren.¹⁶² Het gebruik van *traffic engineering* om verkeersproblemen op te lossen was naast bij Van Cant ook te zien in een artikel van Gaston Wollaert. Daarin ging de auteur erg theoretisch te werk om bijvoorbeeld auto's zo efficiënt mogelijk te laten kruisen. Aan de hand van die theoretische berekeningen argumenteerde hij dat een algemeen eenrichtingsverkeer in het stadscentrum het verkeer vlotter zou maken. In zijn voorbeeld van een kruispunt waarbij alle vier de straten eenrichtingsverkeer waren, konden auto's maar uit twee straten komen. Bij beide straten had de

¹⁵⁹ *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*.

¹⁶⁰ 'Parkeren', *Auto-Touring*, 15 april 1952, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁶¹ *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*, 4:55-5:05, 9:30-9:40, 23:50-24:05, 26:30-27:02.

¹⁶² Pessimist, 'Traffic engineering ... een nieuwe wetenschap', *Auto-Touring*, januari 1956, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

automobilist twee keuzes, rechtdoor rijden of afslaan zonder kruisen. Eenrichtingsverkeer zou dus de bewegende factoren en de richtingsmogelijkheden van mensen beperken.¹⁶³

Naast het parkeerprobleem pleitte Van Cant voor een scheiding van de verschillende vervoerssystemen. Volgens hem was het optimaal als de tram afgescheiden van de auto zou rijden. Op die manier zou het autoverkeer niet opgehouden worden door een stilstaande tram op de rijbaan. Over het algemeen wilde Van Cant een bredere toepassing van de tram in de binnenstad en de afschaffing van het busnet. In de binnenstad waren trams volgens hem handiger dan bussen, omdat een afgescheiden tram ervoor zorgde dat het overige verkeer nog voorbij kon. Bussen zouden zorgen voor een opstopping van verkeer door het veelvoudig stoppen op de weg. In minder drukke gebieden vond hij echter dat bussen wel een goede oplossing waren, omdat trams afhankelijk waren van infrastructuur. De kosten om die infrastructuur aan te leggen was moeilijk te rechtvaardigen in gebieden waar de inwoners weinig gebruik maakten van het openbaar vervoer.¹⁶⁴ Om die scheiding tussen de verschillende vervoerssystemen mogelijk te maken, was er nood aan meer plaats. Dat was volgens Van Cant te bereiken door de voetpaden te verkleinen ten gunste van de gescheiden rijweg. Voor de meeste stadsplanners in de jaren vijftig was het verkleinen van de voetpaden de gevestigde methode om ruimte voor de rijweg te winnen en meer rijvakken te creëren voor betere doorstroming.¹⁶⁵ Dat zorgde ervoor dat de auto meer plaats kreeg in de stad.

Om die maatregelen in de praktijk toe te passen, ging Van Cant in zijn documentaire dieper in op de verkeersproblematiek op de Groenplaats. Daar was het probleem volgens hem dat de dubbele tramsporen ervoor zorgden dat de auto's niet meer door konden. Daarnaast was er geen scheiding van verkeer waardoor zowel de fietsers als de auto's als de bussen en trams op dezelfde rijstroken reden. Daarom adviseerde Van Cant om een parkeerverbod op de rijweg en eenrichtingsverkeer op de Groenplaats uit te vaardigen. Beide maatregelen zouden zorgen voor minder verkeerschaos en een betere scheiding tussen de verschillende soorten verkeer toelaten. Van Cant benadrukte echter dat de verkeerschaos niet de schuld van het voertuig op zich was, maar wel de schuld van de infrastructuur en de regelgeving.¹⁶⁶

Naast het verbeteren van de doorstroming zouden voorgaande maatregelen ook de veiligheid in het verkeer verhogen. Verschillende artikelen in onder andere het magazine *Auto-Touring* klaagde het grote aantal ongevallen aan op de wegen.¹⁶⁷ Om de veiligheid te verhogen stelde een artikel genaamd *Het Vraagstuk van de Verkeersveiligheid* drie maatregelen voor. De eerste maatregel was het geschikt

¹⁶³ Gaston Wollaert, 'De Verkeersvraagstukken een oplossing', *Auto-Touring*, 15 juni 1955, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁶⁴ *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*, 7:10-7:20, 10:00-10:20, 18:35-20:30.

¹⁶⁵ *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*, 18:30.

¹⁶⁶ *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*, 15:01-17:10.

¹⁶⁷ Edouard Taveirne, 'Het Vraagstuk van de Verkeersveiligheid', *Auto-Touring*, 15 januari 1952, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library; Lic Wit, 'Verkeersproblemen', *Auto-Touring*, 15 maart 1952, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

maken van de weg. Daarbij vestigde de auteur, Edouard Taveirne, vooral aandacht op het verschil tussen de verkeersbehoeften en de mogelijkheden van het wegennet. Dat verschil was volgens Taveirne namelijk de oorzaak voor de grote hoeveelheid ongevallen. Doordat mensen zich meer wilden verplaatsen dan het wegennet aankon, reed er meer verkeer op de weg. Die toename aan verkeer zorgde voor meer kans op ongevallen. De tweede maatregel was een correcte regeling van het verkeer. Dat wilde zeggen een regeling waarbij het voor elke weggebruiker duidelijk was waar ze moesten rijden. Die regeling kwam tot stand op basis van de studie van *traffic engineering*. Daarin zou een sterke sturing van het verkeer zorgen voor duidelijkheid in het verkeer en als gevolg van die duidelijkheid waren er minder ongevallen. Als laatste maatregel was een technische controle van de auto en voldoende kennis van de verkeersregels nodig.¹⁶⁸

Het aankaarten van die problemen en invoeren van maatregelen zorgde voor een beïnvloeding van de denkpatronen van stadsplanners. Door die problemen aan te kaarten werden de stadsplanners namelijk bewust van de problemen waardoor ze oplossingen moesten vinden en zelf een eigen positie in het debat moesten innemen. Elke stadsplanner moest bijvoorbeeld voor zichzelf uitmaken hoe hij of zij het parkeerprobleem zou oplossen, hoe hij of zij stedelijk groen zou integreren bij de binnenste ring en in welke mate het idee van een totaalplan kon doordringen in hun denkpatronen. Bij dit laatste zorgde de opportunistische keuzes van het stadsbestuur voor een langzame kentering naar de auto als focuspunt. Daarnaast zorgde het aankaarten van problemen ervoor dat de stadsplanners zich focusten op bepaalde punten en het grotere geheel uit het oog verloren.

Conclusie

In deze periode kwam de alleenheerschappij van de auto naar boven in de beleidsplannen. In de periode 1951-1957 ontstond er echter een tweedeling tussen de stadsplanners. Degene die het stadsbestuur volgden en alle infrastructuur in Antwerpen in functie van de auto vormden en de tweede groep die meer weerstand aan het stadsbestuur gaf en de andere, “zachte” stadselementen zoals stedelijk groen verdedigde. Toch hadden beide groepen nog altijd het idee om een overkoepelend plan te maken voor de Antwerpse agglomeratie. Daarin zaten bepaalde ideeën zoals de ringwegen en de groene gordel verwerkt doordat die overgenomen waren uit de Duitse denkpatronen uit 1940. Er waren echter wel verschillen in het algemeen structuurplan van 1951 en het plan van *Gross Antwerpen* uit 1940. Voorbeelden daarvan waren de vergrote, eenzijdige focus op de auto, de gewijzigde functie van de binnenste ring en de verminderde aandacht voor stedelijk groen. Vooral dat laatste zorgde voor een tweedeling binnen de stadsplanners en een aanklacht op het gebrek aan een totale stadsvisie. Die tweedeling zorgde dan weer voor een situatie waarbij ze vooral discussieerden en weinig uitvoerden. Dat was onder andere te zien aan de blijvende planningsfase waarin de binnenste ring bleef hangen. Toch beïnvloedden aanklachten tegen opkomende problemen zoals het parkeerprobleem en het veiligheidsprobleem de stadsplanners. Die problemen hadden oplossingen nodig en de denkpatronen van sommige stadsplanners evolueerden naar een wetenschappelijkere blik met het grootschalige gebruik

¹⁶⁸ Edouard Taveirne, ‘Het Vraagstuk van de Verkeersveiligheid’.

van bepaalde termen zoals circulatie en doorstroming. Daarnaast zorgden de problemen ervoor dat stadsplanners zich gingen focussen op bepaalde stadselementen en sneller het overkoepelend plan uit het oog verloren.

IV. Nieuwe invloed en verdeling (1957-1968)

“Het valt niet te loochenen dat het oude en op het eerste gezicht grillige stratennet hoegenaamd niet geschikt is voor autoverkeer in de zin zoals het tegenwoordig wordt opgevat. Maar is het wel verantwoord dit merkwaardig stadsdeel [historisch stadscentrum] onherstelbaar te verminken door bestaande straten te verbreden of misschien zelfs volledig nieuwe tracés aan te leggen, mooi recht, geflankeerd door appartementsgebouwen met kroonlijsthoogte en gevelsteen konform de nu geldende stedenbouwkundige voorschriften, en, verloren in dit perfekt milieu, nog ergens een Vleeshuis, een St.-Pauluskerk of een ander geklasseerd monument? Is men er zich van bewust dat niemand er totnogtoe in geslaagd is het verkeersprobleem in volle stadscentrum terdege op te lossen door de straten steeds maar breder te maken”¹⁶⁹

Bovenstaande quote symboliseerde de opkomende nieuwe gedachten van een nieuwe generatie van stadsplanners. Zij klaagden de allesoverheersende invloed van de auto in het historische stadscentrum aan. Door meer aandacht te besteden aan het behoud van historische wijken in zijn geheel, openbaar vervoer, stedelijk groen en de zwakke weggebruiker zorgden ze ervoor dat de invloed van de auto in het stadscentrum afnam. De auto veroorzaakte daar al vanaf de jaren vijftig problemen zoals het parkeer- en circulatieprobleem. De stadsplanners zochten naar oplossingen voor die problemen door naar andere landen en steden te kijken waar ze bepaalde oplossingen overnamen en op Antwerpen toepasten. De opkomst van die nieuwe generatie stadsplanners was te situeren in het bredere idee van de mei '68 beweging. Naast het stadscentrum bespreekt dit hoofdstuk ook de ontwikkeling in de stadsrand zoals de kleine ring en de verbinding met Linkeroever. In de randstad was de auto namelijk wel nog de alleenheerser binnen het beleid.

Realisatie of toch een nieuwe planning?

Nadat het vernieuwde structuurplan in 1957 uitkwam, zagen stadsplanners dat er geen inhoudelijke verschillen waren met het structuurplan uit 1951. Samen met de weinige vooruitgang in de voorgaande periode op het vlak van verkeerskundig en stedenbouwkundig aspect, zorgde dit ervoor dat verschillende groepen opriepen aan het stadsbestuur om actie te ondernemen. Die oproep leidde gedeeltelijk tot de realisatie van verschillende grootschalige projecten zoals de voltooiing van de binnenste ring die vanaf toen de kleine ring zou heten en de modernisering van de haven. Toch bleef bij groepen stadsplanners en ook bij nieuw afgestudeerde stadsplanners het idee hangen dat een overkoepelend plan nodig was dat alle stadselementen respecteert. De Wet op de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening uit 29 maart 1962 stimuleerde dat door een verplichting op te leggen om streekstudies en gewestplannen op te maken met een blik op de toekomst. Dat zou volgens de Belgische overheid zorgen voor een optimale ruimtelijke ontwikkeling.¹⁷⁰ Voor de binnenstad was de situatie echter anders en realiseerden de stadsplanners zich

¹⁶⁹ Walter Cogge en Walter Toubhans, 'Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, juni 1966, 7, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁷⁰ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 39.

vanaf de jaren zestig dat het realistischer was om dat alomvattend plan op het niveau van een stadswijk te maken en niet op het niveau van de Antwerpse agglomeratie. Dat zorgde ervoor dat het idee van een totaalplan aanwezig bleef, maar op een lager en kleiner niveau dat eenvoudiger uit te voeren was. Dat was onder andere te zien in de verschillende bijzondere plannen van aanleg (BPA) die stadsplanners maakten onder andere voor de Vleeshuiswijk en Linkeroever.¹⁷¹ Doordat de BPA's elk op hun eigen gebied focusten, was er nog weinig sprake van een overkoepelend gewestplan met algemene waarden.

De uitvoer van projecten en individuele gebouwen zorgde dus voor het verdwijnen van een totaalbeleid op het stedelijk niveau in het denken van de traditionele stadsplanners. De uitvoering van projecten zorgde voor ongenoegen zowel bij net afgestudeerde stadsplanners als de stadsbewoners, als de verschillende stedelijke organisaties. Zij wilden graag betrokken zijn in het stedelijke planningsbeleid. Dat ongenoegen kwam tot een hoogtepunt in mei 1968 in de context van studentenprotesten en andere protestbewegingen.¹⁷² Het was in die context dat stedelijke organisaties zoals de vzw Schelde-Dijle tot stand kwamen. De vzw was opgericht in 1961 en bestond voornamelijk uit een nieuwe generatie van stadsplanners en verschillende organisaties uit het Antwerpse middenveld. Binnen de organisatie was er een hervonden aandacht voor natuur en behoud van historische monumenten.¹⁷³ Schelde-Dijle kwam echter niet vanuit het niks met die ideeën. Die waren namelijk ook al aanwezig bij organisaties zoals de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon. Schelde-Dijle was echter op de juiste plaats op het juiste moment en hun ideeën verspreidden zich breder naar andere stadsplanners via hun studies zoals de *Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)* en *Studie 8 infrastructuur (1964-1966)*. Daarnaast huurden andere groepen zoals openbare besturen en IMALSO hen ook in om studies rond stadsontwikkeling en economische ontwikkeling uit te voeren.¹⁷⁴ Daardoor zagen experts Schelde-Dijle eventueel als een gezaghebbende instantie binnen de stadsontwikkeling en infrastructuur.

De twee voorgaande studies legden een grote focus op de infrastructuur van de auto en hoe die te verbeteren viel in de binnenstad. In bepaalde delen van de stad waren er namelijk kansen om de toekomst van de stad verder te bepalen. Volgens veel stadsplanners was het einde van de jaren vijftig namelijk het moment om de visie van toekomstige steden uit te denken. In die tijd was er namelijk nog ruimte en opportuniteit om bijvoorbeeld nieuwe wegen of ondergrondse parkings aan te leggen.¹⁷⁵ Om die noden voor de toekomst te bepalen, maakten stadsplanners veelvuldig gebruik van *traffic engineering*. Dat idee om via een "harde" wetenschap tot de beste oplossing te komen was onder andere te zien in *Studie 8 infrastructuur (1964-1966)*. Daarin zorgde onder andere de integratie van economische en wiskundige modellen voor een verandering van de denkpatronen bij de stadsplanners. Het zorgde er

¹⁷¹ Stad Antwerpen - Dienst voor werken - afdeling Stedebouw, 'Bijzonder plan van aanleg nr 68', 3 november 1966, 285#74, Felixarchief. De Vleeshuiswijk had twee BPA's zowel nummer 2 als 68 omvatte de wijk. Linkeroever was BPA nummer 12.

¹⁷² van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 39.

¹⁷³ van den Broeck e.a., 18.

¹⁷⁴ VAI, 'inventaris vereniging voor het streekplan schelde dijle', 2019, <https://collectie.vai.be/sites/default/files/remote-apa-files/20190710-0009-sd-inventaris-publiek.pdf>.

¹⁷⁵ Diefendorf, *In the Wake of War*, 275-78.

ook voor dat de groep van personen waarmee stadsplanners omgingen uitbreidde. Dat zorgde dan weer voor een nieuwe invloed zodat stadsplanners bijvoorbeeld aan verkeerstellingen deden. Dat deden ze om de toekomstige capaciteit van de weg te berekenen. Als het cijfer van de telling hoger was dan de maximale capaciteit die ze in theorie berekenden dan wisten de stadsplanners dat er aanpassingen moesten gebeuren aan de infrastructuur. Die voorstellen tot aanpassingen was veelal het verbreden van de rijweg door een extra rijstrook aan te leggen, waardoor de ruimte en capaciteit van de weg vergrootte. Volgens de studie was het voor de meeste hoofdwegen in Antwerpen nodig om aanpassingen door te voeren, doordat ze hun maximale capaciteit hadden bereikt in het begin van de jaren zestig.¹⁷⁶ Als de aantallen die capaciteit overschreed dan zou het voor problemen en overlast zorgen. Die problemen en overlast waren dan weer schadelijk voor de economie. Er begon echter commentaar te komen op die benadering van altijd maar uitbreiden van de infrastructuur van de auto door de nieuwe generatie van stadsplanners.

De *Studie 8 infrastructuur (1964-1966)* gaf nog een belangrijk onderdeel van het denkpatroon van de stadsplanners weer. Hoewel ze in de jaren zestig de ruimte voor de auto nog uitbreiden, hadden ze wel het idee om in de plannen voor de toekomst de ruimte van de auto te verkleinen in de binnenstad. Om het probleem van de grote hoeveelheid verkeer in het stadscentrum op te lossen stelde voorgaande studie van Schelde-Dijle namelijk voor om de auto's zoveel mogelijk uit het stadscentrum te houden. Volgens hen was dat te bereiken door grote parkeertorens aan de randstad te voorzien. Van daaruit zouden de mensen naar hun uiteindelijke bestemming kunnen met verschillende mogelijkheden van openbaar vervoer. Op die manier "verbande" de stadsplanners de auto eigenlijk naar de randstad en zagen de stadsplanners de auto niet meer als de beste oplossing voor transport in de binnenstad.¹⁷⁷ Mogelijks hadden ze dat idee uit de Britse en Amerikaanse stadsplanning gehaald, waar stadsplanners dat principe van een *park-and-ride* systeem al in hun denkpatronen hadden vanaf 1927. Vooral in de jaren veertig en vijftig zagen de Britse en Amerikaanse stadsplanners het *park-and-ride* systeem als een goede oplossing voor het verkeersprobleem.¹⁷⁸ Dat idee was een eerste en voorzichtige vorm van het beperken van de invloed van de auto. Die gedachte was relatief vooruitstrevend en ging tegen de dominante ideeën van de jaren vijftig en zestig. Het plan werd uiteindelijk maar in beperkte mate uitgevoerd en andere, grootsere plannen zoals het pre-metroplan overschaduwden het plan.

Bovenstaande gedachte was de eerste breuk in de alleenheerschappij van de auto in het stadscentrum. De alleenheerschappij kwam pas echt in het gedrang in het midden van de jaren zestig. Toen kwamen bepaalde stadsplanners tot de conclusie dat het beter zou zijn om naast de auto te investeren in andere transportmogelijkheden. Dat idee was onder andere terug te vinden in *de Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)* uit 1964 van organisatie Schelde-Dijle. In hun plan probeerden ze de verkeerssituatie in de stad te voorspellen voor 1964 tot 1969. Daarin zei Schelde-Dijle dat mensen eigenlijk zochten naar een eenvoudig, snel en betrouwbaar transportmiddel. Volgens

¹⁷⁶ Schelde-Dijle, 'Studie 8 infrastructuur (1964-1966)'.

¹⁷⁷ Schelde-Dijle.

¹⁷⁸ Jonathan Manns, 'Park-and-Ride - Politics, Policy and Planning', *Town & Country Planning* 79, nr. 3 (2010): 144.

hun studie voldeed de auto tot het begin van de jaren zestig aan die eisen voor het stadsverkeer, maar de grote hoeveelheid auto's in de stad zorgde ervoor dat de korte reistijden en het gemak van de auto verdween. Daardoor zou de auto volgens hen dezelfde gemiddelde snelheid hebben als een voetganger. Die lage gemiddelde snelheid kwam doordat er een grote aangroei van auto's op de weg was en de infrastructuur voor de auto niet in diezelfde mate kon uitbreiden.¹⁷⁹ Op sommige toegangswegen naar Antwerpen zoals de weg Berchem-Antwerpen en Brasschaat-Antwerpen was het verkeer namelijk verdrievoudigd in 1964 ten opzichte van 1949.¹⁸⁰

Toch steeg de populariteit van de auto nog in de jaren zestig.¹⁸¹ Als alternatief voor de auto stelde Schelde-Dijle voor om een metro aan te leggen binnen het idee van een grote vernieuwing van de stedelijke infrastructuur in België. De metro zou in de binnenstad namelijk wel een snel, betrouwbaar en eenvoudig transportmiddel kunnen zijn. Aan de hand van de metro konden mensen zich verplaatsen vanuit de stadsrand naar het centrum. Het idee van vernieuwing van de stedelijke infrastructuur was om auto's te vervangen door verschillende vormen van openbaar vervoer zoals bussen, trams, de metro en gestandaardiseerde taxi's. Die combinatie van vervoersmiddelen zou in het stadscentrum zorgen voor een verhoging van de verplaatsingssnelheid en de oplossing voor het parkeerprobleem. Beide problemen lagen namelijk aan de kern van de opkomende nadelen van de auto. Met hun plan herintroduceerde Schelde-Dijle het belang van een gemeenschappelijk openbaar vervoer in de stad en het belang van infrastructuur om dat openbaar vervoer te begeleiden. Daarbij stond het openbaar vervoer symbool voor het nieuwe idee dat stadsplanners vanuit een collectief kader naar transport moesten kijken. Dat stond in groot contrast met de jaren vijftig waarin stadsplanners transport als een individueel element zagen.¹⁸²

Op het eerste gezicht leek het alsof de oproep tot een metro zorgde voor een verminderende focus op de auto, maar toch bleef de auto de stuwende kracht achter de infrastructuurwerken. Door het bovengrondse bus- en tramverkeer te vervangen door een ondergronds metrostelsel kwam er meer ruimte vrij boven de grond. Die teruggewonnen ruimte zou voor een deel gebruikt worden om voetgangers en stedelijk groen meer ruimte te geven, maar ook de auto zou terug aan ruimte winnen.¹⁸³ Over het algemeen kan er echter wel gezegd worden dat de denkpatronen van de stadsplanners in de binnenstad eerder gericht waren op een goede samenhang van alle stedelijke factoren. Dat stond in contrast met de denkpatronen van de stadsplanners in de randstad. Daar waren hun denkpatronen nog volledig gericht op de ondersteuning van de auto als transportmiddel. Dat was onder andere te zien in

¹⁷⁹ Maatschappij voor toegepaste economische en wiskundige studien en Schelde-Dijle, 'Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)'.

¹⁸⁰ Schelde-Dijle, 'Studie 8 infrastructuur (1964-1966)', 67.

¹⁸¹ De Rynck, *De golden Sixties*, 150.

¹⁸² Maatschappij voor toegepaste economische en wiskundige studien en Schelde-Dijle, 'Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)'.

¹⁸³ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 235.

grotere infrastructuurwerken zoals autosnelwegen en de kleine ring die aangelegd waren in de jaren zestig.¹⁸⁴

De introductie van de metro in Antwerpen zorgde ervoor dat de stadsplanners opnieuw bezig waren met plannen op te stellen. Stadsplanners maakten die metroplannen echter niet enkel voor Antwerpen, maar ook voor Gent, Charleroi en Brussel.¹⁸⁵ De planning voor de Antwerpse metro kaderde dus in een grotere, Belgische keuze voor een beleid en infrastructuur in de stad dat draaide rond openbaar vervoer en de metro. De metro moest echter op een goede manier gepland worden om de inwoners, het stadsbestuur en bepaalde stadsplanner te overtuigen. Die groepen steunden namelijk in eerste instantie het metroproject niet. In hun planning maakte Schelde-Dijle gebruik van verschillende theorieën en verkeerswetten uit het infrastructuur denken van Amerikaanse stadsplanners. Stadsplanners waren verdeeld in twee groepen over het metroproject in Antwerpen. De eerste groep was voor de metro en wilde Antwerpen aan de hand van een metro spiegelen aan andere grootsteden zoals Parijs. Die grotere steden hadden hun verkeersproblemen in de binnenstad opgelost door de bouw van een metro. De tweede groep zag het voordeel niet in van te investeren in de aanleg van een metro en behield liever de toenmalige combinatie van trams, bussen en auto's in het stadscentrum.¹⁸⁶ Die tweedeling zorgde opnieuw voor een vertraging in uitvoering van beleid.

Systematische integratie van de auto in de randstad

Zoals net aangehaald focusten de stadsplanners in de randstad wel nog volop op de auto. Dat was onder andere te zien aan de bouw van de kleine ring. Uiteindelijk na de vele planning door zowel de Duitse bezetter als de latere Antwerpse stadsplanners werd de uiteindelijke kleine ring uitgetekend door een Amerikaans onderzoeksbureau genaamd Frederic R. Harris.¹⁸⁷ Dat bureau koos om de kleine ring te organiseren naar de ideeën van de groep stadsplanners die de kleine ring als begeleider van het doorgaand verkeer zagen en niet als een *parkway*. In hun visie was de kleine ring een verkeerselement die Antwerpen klaarmaakte op de toekomst en was de grote ring pas nodig als er een miljoen inwoners in Antwerpen waren. Met dat idee in het achterhoofd kwam de kleine ring uiteindelijk tot de bouwfase in de jaren zestig. Dat kwam gedeeltelijk doordat het Wegenfonds geld investeerde om de Antwerpse ring aan te leggen. Het Wegenfonds gaf op dat moment toe aan de bouw van de Antwerpse ring zoals vele stadsplanners hen aanbevalen. Volgens de stadsplanners was de nood in Antwerpen hoog om een ring te bouwen.¹⁸⁸ Toch bestonden de plannen voor de ringruimte al ruim twintig jaar voordat de bouw van de kleine ring effectief begon. In 1969 volgde de Kennedytunnel als laatste element van de kleine ring.¹⁸⁹ Dat

¹⁸⁴ van den Broeck e.a., 237-39.

¹⁸⁵ van den Broeck e.a., 245.

¹⁸⁶ Maatschappij voor toegepaste economische en wiskundige studien en Schelde-Dijle, 'Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)'.

¹⁸⁷ Taverne en Visser, *Stedebouw*, 319.

¹⁸⁸ G. L., 'Kleine ring van Antwerpen verwierf prioriteit in het Wegenfonds', *Gazet van Antwerpen*, 21 januari 1958, 1701#8486, Felixarchief.

¹⁸⁹ Leysen, *Antwerpen*, 100.

vormde het sluitstuk in de lange ontwikkeling en discussies die het gebied doorlopen had. Verschillende stadsplanners hadden namelijk andere ideeën over het ringensysteem waardoor het vaak een element van debat bleef tot de voltooiing. Bij de planning van de kleine ring waren er in de jaren zestig nog twee dilemma's. De eerste was hoe zouden de stadsplanners de rechter- en linker Scheldeoever met elkaar verbinden en de tweede was hoe Linkeroever geïntegreerd zou worden bij de kleine ring.

Bij het eerste dilemma was er namelijk discussie over hoe de kleine ring in het westen over de Schelde zou raken. Daarbinnen waren er twee mogelijkheden, een tunnel of een brug. Het Ministerie van Openbare Werken had in 1960 hun voorkeur gegeven aan een brug. De reden was dat een hangbrug volgens schattingen een miljard frank goedkoper was dan een tunnel onder de Schelde.¹⁹⁰ De echte reden was echter dat het bouwen van een brug symbool kon staan voor de moderne infrastructuur in Antwerpen. Symbolisch verbond het de rechter- en linker Scheldeoever visueel met elkaar. De twee gebieden waren namelijk van oudsher gescheiden en Linkeroever behoorde nooit echt tot het centrum van de stad Antwerpen terwijl het in afstand dicht bij de historische stadskern lag. In 1963 zei datzelfde Ministerie van Openbare Werken echter dat een tunnel goedkoper was dan een brug. Daarnaast had een brug volgens hen nog nadelen. Zo moest ze vijftig meter hoog zijn om doorgang te geven aan grote schepen, waardoor ze technisch moeilijker en duurder was, de brug moest ook verwarmd worden en de ondergrond was te onstabiel voor de funderingen.¹⁹¹ Toch beweerde een krantenartikel uit 1960 dat de grond technisch geschikt was om een brug of in hun woorden een "kunstwerk" te bouwen.¹⁹² Naast het ministerie in 1963 zagen ook andere personen zoals Ignaas Van den Brande meer voordeel in een tunnel.¹⁹³ Daarnaast hadden ook andere organisaties zoals de NMBS en de Belgische legertop hun voorkeur gegeven aan een tunnel. Dat zorgde uiteindelijk voor de beslissing voor een tunnel in de jaren zestig waardoor de droom van een grote brug die de twee Scheldeoevers verbond, wegviel.¹⁹⁴

Het tweede dilemma, de integratie van Linkeroever bij de kleine ring had ook veel mogelijke oplossingen. Onder andere IMALSO gaf die mogelijkheden weer in hun plannen. Daarin stond de bereikbaarheid van Linkeroever centraal. Dat zou namelijk het gebied onderdeel van de stad maken. Die bereikbaarheid kon bereikt worden door een verbinding met de kleine ring, de E3 en de E34. De moeilijkheid was echter dat de stadsplanners moesten zorgen voor die dubbele verbinding. De E3 moest namelijk verbinding maken met de E34 richting Brugge. Die verbinding liep door Linkeroever waardoor

¹⁹⁰ 'Antwerpen krijgt een hangbrug over de Schelde', *Het bouwbedrijf*, 2 juli 1960, 2232#1828, Felixarchief.

¹⁹¹ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 108.

¹⁹² 'Antwerpen krijgt een hangbrug over de Schelde'.

¹⁹³ Ignaas Van Den Brande, 'De tunnel onder de Schelde en het verkeer tussen rechter en linker Scheldeoever te Antwerpen', *De Autotoerist*, 1 maart 1957, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

¹⁹⁴ De Bruyn en Van Acker, *Groene Singel*, 108.

een verbinding met Linkeroever ook nodig was. Om die verbindingen te maken, waren er verschillende mogelijkheden. Een eerste oplossing was dat de stad twee grote rondpunten aanlegde. Een rondpunt op de E3 om dan via Linkeroever naar de E34 te gaan waar er nog een rondpunt lag. Vanaf daar kon de automobilist kiezen om via de Waaslandtunnel naar de rechter Scheldeover te gaan of om de E34 op te rijden. Die toepassing van twee rotondes was hoogstwaarschijnlijk niet gekozen als definitief ontwerp doordat het teveel de doorstroming van het verkeer zou vertragen. Daardoor zou er file komen zowel op de E3 als op Linkeroever zelf.¹⁹⁵ De stadsplanners hadden liever een afrittencomplex in een meer traditionele stijl waarbij de verbinding naar Linkeroever zelf een eigen op- en afritensysteem kreeg zoals op bovenstaand ontwerp.¹⁹⁶ In het denken van de stadsplanners waren die verbindingen essentieel om Linkeroever uit te bouwen tot een stadsdeel met 75 000 inwoners.¹⁹⁷ Het gebied zou namelijk dienen als verlengde woonstad van Antwerpen, waardoor stadsplanners de wegeninfrastructuur wilden klaarmaken voor dat hoge aantal inwoners. De ontwikkeling van Linkeroever kwam echter nooit zo goed op gang als de stadsplanners wilden. Daardoor was voor lange tijd de wegeninfrastructuur groot bemeten voor het gebied.¹⁹⁸ Uiteindelijk bouwde de stad dat eigen op- en afrittencomplex voor Linkeroever niet.

Daarnaast waren er nog veel plannen waarbij bepaalde stadsplanners verbeteringen zagen aan de voorgaande plannen. Bijvoorbeeld op het voorontwerp van het algemeen plan van aanleg uit 1965 was er een suggestie gedaan om naast de Waaslandtunnel nog een tweede tunnel parallel te maken zodat elke verkeersrichting zijn eigen afgesloten tunnel had. Die tweede tunnel werd uiteindelijk niet gerealiseerd.¹⁹⁹ De algemene trend voor Linkeroever was dat de stadsplanners veel plannen opstelden en



Figuur 7: Plan Antwerpen - L.O. Bestaande Toestand van 8 september 1964 Bron: Rijksarchief Antwerpen Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover (IMALSO) 287.

¹⁹⁵ *Antwerpen-West Voorontwerp van algemeen plan van aanleg*, 1:10000 (Antwerpen, 4 december 1959), 285#52, Felixarchief.

¹⁹⁶ Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover (IMALSO), *Plan Antwerpen - L.O. Bestaande Toestand*, 1/5000 (Antwerpen, 8 september 1964), Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover (IMALSO) 287, Rijksarchief Antwerpen.

¹⁹⁷ Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover (IMALSO), 'Aansluiting wegennet Linkeroever met de E3 tunnel. Chronologisch overzicht der besprekingen', 15 januari 1965, Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover (IMALSO) 287, Rijksarchief Antwerpen.

¹⁹⁸ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 225-26; Grafe e.a., *Linkeroever*, 7; Van Isacker en Uytven, *Antwerpen*, 356.

¹⁹⁹ *Antwerpen Linkeroever Voorontwerp algemeen plan van aanleg*, 1:5000 (Antwerpen, 2 juli 1965), 285#416, Felixarchief.

dat de denkpatronen van de stadsplanners zich verder ontwikkelden door die plannen te maken.²⁰⁰ Door invloeden uit onder andere de Verenigde Staten zoals het rechte stratenpatroon van de grotere wegen over te nemen, zorgden ze ervoor dat hun denkpatronen zich verder evolueerden en meegroeiden. Stadsplanners zagen Linkeroever als het gebied om hun nieuwe concepten en ideeën uit te denken vanuit een zo goed als leeg gebied. Eventueel zorgde net dat aspect voor een te grote vrijheid waardoor stadsplanners creatievere en onrealistische plannen maakten die moeilijk in de realiteit konden gebracht worden. Die vrijheid zorgde ook voor een botsing tussen de verschillende stadsplanners die elk hun eigen mening hadden. Daarnaast waren er in zekere mate gelijkenissen te zien tussen de planning en uitvoering van woningen en infrastructuur op Linkeroever. Stadsplanners planden de bewoning op Linkeroever namelijk net zoals de infrastructuur heel sterk, maar er was niet echt een systematische uitvoering.²⁰¹ Beide elementen kregen uiteindelijk geen uitvoering volgens een bepaald plan, maar waren eerder een samenraapsel van een heleboel plannen en denkpatronen.

Parkeercapaciteit uitbreiden of verhuizen?

Al vanaf de jaren vijftig, maar vooral in de jaren zestig hield een groot stedelijk probleem de gedachten van stadsplanners en het brede publiek bezig namelijk het parkeerprobleem. Dat was onder andere te zien aan cartoons die het parkeerprobleem in de stad aanklaagden.²⁰² Het parkeerprobleem stond symbool voor de overdaad aan auto's in het stadscentrum en de bijhorende chaos en files. In de jaren vijftig hadden de stadsplanners nog het idee dat het probleem op te lossen viel door een parkeerverbod uit te vaardigen in bepaalde "probleemstraten". In de jaren zestig kwam het besef bij de meeste stadsplanners echter dat het parkeerprobleem een grondigere oplossing nodig had.



Figuur 8: Cartoons over het parkeerprobleem in het stadscentrum Bron: Auto-Touring oktober 1963 KU Leuven Libraries Artes University Library Y17809.

Die grondigere oplossing was onder andere te vinden in een artikel uit 1964 van W.J.A. Rylant in het magazine *Het Ingenieursblad*. Daarin probeerde de auteur om de benodigde parkeercapaciteit voor het centrum van Antwerpen in 1980 te berekenen. Rylant was een ingenieur bij de Dienst voor Werken van de stad Antwerpen. Naast dit artikel schreef hij ook nog boeken over de verkeerssituatie in Antwerpen in de jaren zeventig. In zijn artikel zei Rylant dat het parkeerprobleem grote economische en maatschappelijke gevolgen had. Als de mens namelijk opgelegd kreeg waar hij of zij mag parkeren dan gaat de mens zijn gedrag aanpassen. Daarmee bedoelde Rylant dat als mensen bijvoorbeeld niet meer vlak bij hun favoriete slager konden parkeren om hun boodschappen te doen dan gaan ze bij een slager

²⁰⁰ Grafe e.a., *Linkeroever*, 109.

²⁰¹ Genootschap voor Antwerpse geschiedenis, *Antwerpen in de 20ste eeuw*, 226.

²⁰² 'Parkeerperikelen ...', *Auto-Touring*, oktober 1963, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

waar ze wel konden parkeren. Dat had dus economische gevolgen voor de slager doordat hij of zij inkomsten verloor en maatschappelijke gevolgen doordat op termijn de slager door het grote verlies zou verdwijnen. Daardoor was zijn voorstel om in 1964 meer parkeerplaatsen te voorzien in het stadscentrum zodat mensen hun gedrag niet aanpasten. Daarbij was zijn idee dat de stad altijd meer parkeerplaatsen aanlegden dan de behoefte was van de mensen. Op die manier zou er altijd genoeg parkeerplaats zijn. Dat zou de stad bereiken door het aantal parkeerplaatsen lineair uit te breiden met de vergroting van het wagenpark. Daardoor zou de economie in de stad blijven groeien.²⁰³

Toch was er een groot tekort aan parkeerplaatsen in 1963. Het Antwerpse stadscentrum beschikte over 4250 parkeerplaatsen. De meeste daarvan bevonden zich langs de straat of op braakliggende terreinen. Van die 4250 plaatsen waren er ook veel die een tijdslimiet hadden waardoor ze niet geschikt waren voor mensen die in het centrum werkten. Rylant schatte in zijn artikel in dat er een vraag was naar 10 350 parkeerplaatsen. Dat zou betekenen dat er een tekort was aan 6100 parkeerplaatsen in het stadscentrum. Bepaalde grote bedrijven hadden echter een eigen parkeerplaats voor eigen werknemers, maar die parkeerplaatsen waren eerder symbolisch aangezien het over kleine aantallen ging. De Bank van Antwerpen bijvoorbeeld had twintig parkeerplaatsen. Daarnaast waren er ook enkele parkeergarages binnen het centrum, maar van een echt grootschalig parkeerbeleid kon er nog niet gesproken worden. Rylant's plan zou dat oplossen door efficiënter om te gaan met de beschikbare parkings door bijvoorbeeld langparkeerders naar de randstad te verdrijven of de stadsbewoners verplichten om een garage of carport te bouwen.²⁰⁴ De overheid voerde die laatste oplossing wel degelijk door met een wet genaamd de garage- en parkeerregel van 11 november 1964. Die wet zei dat alle nieuwe en gerenoveerde huizen in het stadscentrum verplicht een garage moesten hebben. Het idee daarbij was dat de mensen die een garage hadden hun auto in hun garage konden plaatsen. Daardoor kwam er een parkeerplaats vrij langs de straat en kon iemand van buiten de stad wel kortstondig parkeren in het stadscentrum. De wet had echter ook nadelen. Het zorgde voor het verdwijnen van tuinen en stedelijk groen in het voordeel van het bouwen van garages. Daarnaast zorgde het ook voor onaantrekkelijke woningen waarbij de voorzijde van de woning op straatniveau enkel bestond uit ingangen van huizen en garagepoorten. Daardoor was die wet niet altijd even geliefd bij architecten en stadsinwoners. Uiteindelijk had de wet geen grote impact op het parkeerprobleem doordat inwoners hun garages in de realiteit niet altijd gebruikten als garage voor de auto.²⁰⁵

Aan de hand van de cijfers uit 1953 en 1963 schatte Rylant in zijn artikel dat er tegen 1980 30 000 tot 35 000 parkeerplaatsen nodig waren in het stadscentrum. Volgens hem was het echter niet mogelijk om al die parkeerplaatsen te creëren in het stadscentrum. Dat zou namelijk een gemiddelde opleveren van 263 parkeerplaatsen per hectare. Dat was meer dan driemaal zoveel als bepaalde Noord-Amerikaanse steden die de auteur bewonderde voor hun grote mate van efficiëntie met hun stedelijke ruimte. Daarom

²⁰³ W. J. A. Rylant, 'Het parkeervraagstuk in Antwerpen', *Het Ingenieursblad*, 1964, 224-26, P3386, KU Leuven Libraries 2Bergen - Campus Arenberg.

²⁰⁴ W. J. A. Rylant, 229-30.

²⁰⁵ Taverne en Visser, *Stedebouw*, 316.

was het volgens Rylant nodig om tegen 1980 de auto's in de binnenstad te verminderen en niet de parkeerplaatsen te verhogen. Werknemers die in het centrum werkten, moesten met het openbaar vervoer naar hun werk en de inwoners van de stad konden hun auto parkeren op grote parkeerterreinen aan de rand van de stad.²⁰⁶ Dat idee was ook terug te zien in de eerder besproken *Studie 8 infrastructuur (1964-1966)*.

Binnen het artikel van Rylant was de langzame neergang van de auto als alleenheerser in de stad te zien. Enerzijds zei hij dat de parkeerruimte in het stadscentrum in de jaren zestig nog uitgebreid moest worden en anderzijds zei hij dat er tegen 1980 nieuwe oplossingen moesten komen die de auto verplaatsen naar de randstad. Aan die verschillende gedachten over de rol van de auto in de stad was goed te zien hoe turbulent de jaren zestig waren op stedenbouwkundig vlak. De stadsplanners waren verdeeld in voor of tegen de auto in het stadscentrum, maar waren zelf soms ook niet altijd even consequent in hun mening.

Andere studies zoals *studie 8 infrastructuur (1964-1966)* van Schelde-Dijle haalde ook het parkeerprobleem aan. Zij riepen in hun studie op om een groter parkeerplan te maken voor Antwerpen. Dat parkeerplan bevatte eigenlijk alle maatregelen die Rylant aanhaalde in zijn artikel. Zo moesten er meer parkeergarages zowel ondergronds als bovengronds komen, moest de parkeerduur een tijdslimiet hebben en moest er een wet komen die een verplichting tot het bouwen van parkeerplaatsen bij woningen uitvaardigde. Anders dan bij Rylant wilde die studie het parkeerplan integreren in een groter aanlegplan voor de agglomeratie. Daarbij zou de aandacht vooral liggen bij het verplaatsen van bedrijven uit het stadscentrum. Dat kwam doordat Schelde-Dijle vooral de werknemers van bedrijven als de grootste schuldige voor het parkeerprobleem zag. Zij waren namelijk degene die parking voor een gehele dag nodig hadden in het stadscentrum. Door die bedrijven te verplaatsen naar de randstad verschoof ook de nood aan parkeerplaatsen voor langdurige tijd. Die vrijgekomen parkeerplaatsen konden kortparkeerders dan gebruiken om bijvoorbeeld naar de winkel te gaan. De verplaatste bedrijven zouden zich dan kunnen vestigen in gebieden waar er wel nog veel ruimte was om parkeermogelijkheden voor hun werknemers te voorzien.²⁰⁷ Naast Schelde-Dijle waren er nog stadsplanners die de bedrijven en hun werknemers als de grootste schuldigen voor het parkeerprobleem zagen.²⁰⁸

Het parkeerprobleem was onderdeel van een globaal stedelijk probleem. In elke grootstad was het grootste vraagstuk vanaf het einde van de jaren vijftig waar de auto's geparkeerd konden worden. Daarom keken de Antwerpse stadsplanners ook naar andere steden zoals Parijs en New York om te kijken hoe de stadsplanners daar het probleem aanpakten. Dat idee van oplossingen overnemen uit andere steden was te zien in een artikel uit 1962 genaamd *Parkeermiserie* van Paul Smekens.²⁰⁹ Smekens was een gematigd modernistische architect die voornamelijk in Antwerpen actief was. Als architect was hij vooral actief voor

²⁰⁶ W. J. A. Rylant, 'Het parkeervraagstuk in Antwerpen', 232-33.

²⁰⁷ Schelde-Dijle, 'Studie 8 infrastructuur (1964-1966)', 153-58.

²⁰⁸ P. K., 'Parkeermiserie in het Antwerpse centrum', *De Autotoerist*, 16 december 1958, Y12189, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²⁰⁹ Paul Smekens, 'Parkeermiserie', *Auto-Touring*, 15 oktober 1962, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

WOII en in de jaren vijftig.²¹⁰ In zijn artikel schreef hij dat de stadsplanners in New York het parkeerprobleem opgelost hadden door een parkeerverbod uit te vaardigen. Het idee was als niemand kan parkeren dan was er ook geen overlast. Volgens Smekens was dat echter niet de juiste oplossing doordat die maatregel de economie in het stadscentrum beschadigde. Doordat klanten niet meer gemakkelijk de bedrijven en winkels konden bereiken, verhuisden die naar de randstad waar er wel nog plaats was om te parkeren. Dat paste binnen de ideeën van de voorgaande studies die bedrijven naar de randstad lieten verhuizen om meer plaats te verkrijgen in het stadscentrum.

Een betere oplossing voor het parkeerprobleem was volgens Smekens te vinden in San Francisco. Daar hadden ze een ondergrondse parking van vier verdiepingen geïntegreerd op het *Union Square* in het centrum van de stad. De Noord-Amerikaanse stadsplanners hadden bij de ondergrondse parking een groot shoppingcentrum en een hotel voorzien. Boven op de parking was er een klein park met wandelwegen aangebracht om de stad op te fleuren. Volgens Smekens zou datzelfde idee in Antwerpen makkelijk kunnen toegepast worden. Zelf stelde hij het Astridplein voor om een ondergrondse parking in combinatie met een shoppingcentrum en park aan te leggen. De kostprijs van de ondergrondse parking was volgens hem van secundair belang aangezien het parkeerprobleem oplossen belangrijker was en de economie zou steunen.²¹¹ Smekens toonde op die manier dat stadsplanners ook naar andere steden en landen keken om inspiratie op te doen om in hun eigen stad bepaalde verkeersproblemen op te lossen.

Nieuwe stadsplanners = nieuwe denkpatronen?

Een nieuwe generatie stadsplanners met nieuwe focuspunten kwam op in de jaren zestig. Daaronder waren onder andere Walter Cogghe, Dries Jageneau en Walter Toubhans te zien. Zij klaagden het herinrichten van de binnenstad naar de wensen en noden van de auto aan. Volgens hen zouden stadsplanners de stad moeten inrichten naar de mensen als samenleving en niet volgens individueel belang. Ze wilden eigenlijk het historische karakter van de stad zoveel mogelijk behouden en in de overige ruimte een beleid vormen die aansluiting maakte met het historische karakter van de naburige ruimte. In die overige ruimte hielden ze rekening met openbaar vervoer en stedelijk groen. Dat was in het nadeel van de voorheen dominante positie van de auto in de binnenstad. Die “nieuwe” ideeën kwamen onder andere tot uiting in het afstudeerproject van Walter Cogge en Walter Toubhans aan het Antwerpse Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedebouw. Vermoedelijk was Renaat Verbruggen hun begeleider.²¹² Walter Cogge en Walter Toubhans waren beide studenten en werkten later binnen de stedelijke planning vaak samen en waren voorbeelden van de nieuwe wind die waaide door het beroep van stadsplanner. In hun project wilden ze de grootschalige vernieling van de historische stadskern aanpakken. Ze waren zich namelijk beide bewust van het toenemende erfgoedbewustzijn in de stad.²¹³ Vermoedelijk was Renaat Verbruggen hun begeleider. Hij was een architect die behoorde tot de oudere

²¹⁰ ‘Paul Smekens | VAI Archiefhub’, geraadpleegd 17 april 2025, <https://collectie.vai.be/agent/6>.

²¹¹ Paul Smekens, ‘Parkeermiserie’.

²¹² Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*, 108.

²¹³ ‘Cogge, Walter’, geraadpleegd 20 april 2025, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/personen/811>; ‘Toubhans, Walter’, geraadpleegd 20 april 2025, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/personen/4803>.

generatie, maar naast architect had hij een uitzonderlijk traject als muzikant uitgebouwd.²¹⁴ Dat zorgde er mogelijks voor dat Verbruggen een minder traditionele architect was die meer open stond voor de vernieuwingen die Cogge en Toubhans introduceerden.

De twee studenten legden in hun project een nadruk op het behouden van de historische stadskern. Zij deden dat in een context waarin een nieuwe generatie van stadsplanners meer en meer aandacht begon te krijgen voor de historische waarde van het stadscentrum.²¹⁵ Na hun afstudeerproject werkten de architecten hun project uit tot een artikel genaamd *Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern*. Daaruit ontwikkelde zich een nieuwe denkwijze voor de stadsplanners.²¹⁶ Door het artikel te publiceren in 1966 in het magazine *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon* zorgden de auteurs ervoor dat hun ideeën zich snel verspreiden tussen de stadsplanners. Dat tijdschrift had van oudsher een publiek dat zich al meer bekommerde rond historische monumenten in de binnenstad, maar vanaf 1966 vormde het magazine zich om tot een gezaghebbend vak- en informatieblad over stedelijk groen en historische monumenten. Daarbij richtte het magazine zich naar een breder publiek. Dat was onder andere te zien aan de introductie van Frans, Engels en Duits in de korte inhoudstafel. Op die manier konden ook stadsplanners uit andere landen informatie uit het magazine halen. Daardoor verspreidden de ideeën van Cogge en Toubhans zich mogelijks in de denkpatronen van de meer traditionele stadsplanners.²¹⁷

De auteurs focusten in hun artikel enkel op de historische stadskern. Daarmee bedoelden ze het gebied binnen de stadsomwalling van 1250, waar de Vleeshuiswijk onderdeel van was. Cogge en Toubhans wilden maar een beperkt gebied bespreken in hun plan. Dat kwam doordat ze een gebied wilden die een stedenbouwkundig geheel vormde zodat het kon dienen als voorbeeld om algemene principes en ideeën op toe te passen. Binnen de denkpatronen van de stadsplanners was de opwaardering van de historische stadskern moeilijk verenigbaar met de ontwikkelingen rond de auto en de bijhorende infrastructuur. De auteurs klaagden aan dat het stadsbestuur besliste om de historische binnenstad te “verminken” door de straten te verbreden en het authentieke karakter te verwijderen. Dat authentieke karakter zat volgens de auteurs in het geheel van de wijk met al zijn huizen en het Vleeshuis zelf. Daarom vroegen ze om niet enkel het Vleeshuis te beschermen, maar ook de rest van de bebouwing en de straten.²¹⁸ Het stadsbestuur was namelijk erg gefixeerd op de grote historische gebouwen zoals de Onze-Lieve-Vrouw-Toren en het Vleeshuis. Die gebouwen werden wel beschermd en eventueel gerestaureerd als het stadsbestuur het nodig vond.²¹⁹ De twee studenten vonden echter dat die aanpak niet breed

²¹⁴ ‘Verbruggen, Renaat | Studiecentrum Vlaamse Muziek’, geraadpleegd 20 april 2025, <https://www.svm.be/componisten/verbruggen-renaat>.

²¹⁵ Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*, 108.

²¹⁶ Walter Cogge en Walter Toubhans, ‘Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern’.

²¹⁷ Tittillion, ‘De Koninklijke vereniging voor natuur- en stedschoon (1910-1999)’, 157-58.

²¹⁸ Walter Cogge en Walter Toubhans, ‘Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern’.

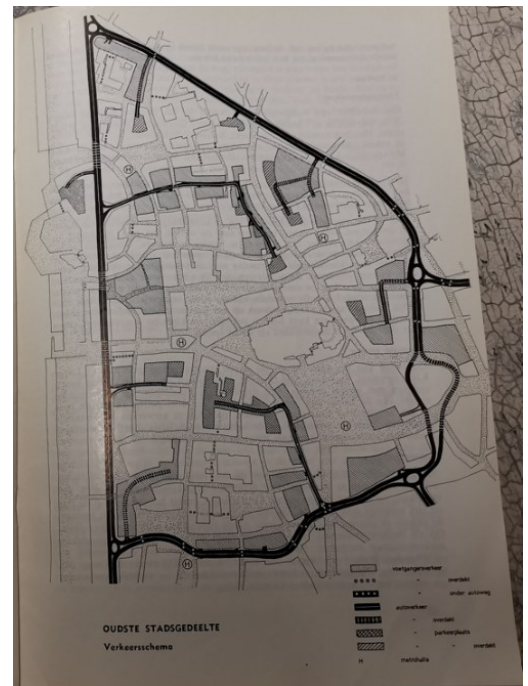
²¹⁹ Frans Tijmsmans, ‘Het behoud van de historische gebouwen van Antwerpen’, *Antwerpen : tijdschrift der stad Antwerpen*, 1958, Y17134, KU Leuven Libraries Artes University Library.

genoeg was. Volgens hen moest het stadsbestuur ook aandacht besteden aan de rest van de bebouwing. Daarnaast moesten ze ook het stratenpatroon behouden, dat zou namelijk de enige manier zijn om dezelfde sfeer in de wijk te behouden. Het was net die sfeer die bedreigd was door het verkeer.

In hun plan erkenden de architecten in spe echter dat het oude stratennet in de historische stadskern niet voldeed aan de noden van het toenmalige verkeer. Om de sfeer en bebouwing te behouden en aan de noden van het verkeer te voldoen, stelden de auteurs voor om eerst de bedrijven en kantoren te verbannen uit de woonzones. Die vrijgekomen ruimte zouden de stadsplanners kunnen opvullen met lage bebouwing. De wijk moest laag bebouwd worden, omdat hoogbouw het zicht naar de grotere historische monumenten zoals het Vleeshuis zou versperren. Daarnaast zouden de stadsplanners genoeg aandacht besteden aan voetgangers, stedelijk groen en voorzieningen zoals winkels. Die maatregelen zorgden volgens hen tot een woonwijk die het historische karakter van de historische stadskern niet aantastte. De oplossing voor het private verkeer was volgens de auteurs om de parking voor bewoners en bezoekers te verhuizen naar de randstad op grote parkeerterreinen. Het laatste deel tussen de randstad en hun eindlocatie moesten mensen dan afleggen aan de hand van het openbaar vervoer. Voor dat openbaar vervoer opteerde dit plan om in de binnenstad een metro ondergronds aan te leggen. Op die manier zou het plan het stadsbeeld niet schenden en zou er bovengronds meer ruimte vrijkomen. Op die vrijgekomen ruimte konden voetgangerszones, nieuwe parken en ander stedelijk groen aangebracht worden.²²⁰

Naast privaat verkeer reed er in de stad ook nog professioneel verkeer om bijvoorbeeld winkels te bevoorraden. Om dat professioneel verkeer naar hun eindbestemming te brengen, zouden er vanaf de kleine ring enkele hoofdwegen naar het centrum van de stad lopen. Die hoofdwegen mochten geen kruisingen hebben om de doorstroming van het verkeer niet te belemmeren. Eenmaal dat het noodzakelijke verkeer dichterbij het centrum was aangekomen, kon het naar de uiteindelijke bestemming rijden via enkele grote verbindingswegen. Het artikel benadrukte echter dat een groot deel van de wegen voorbehouden was voor de voetgangers en dat de auto maar op een beperkt deel van de wegen kon. Dat was te zien op het bijgevoegde verkeersschema voor de historische stadskern. De zwarte gekleurde straten op het plan waren wegen waar auto's mochten rijden. Die zwarte straten lagen op de vroegere vesten van de stadsomwallingen uit 1250.

Op die manier vormden de rijwegen een soort ring rond de historische stadskern. De wit gekleurde straten



Figuur 9: Verkeersschema voor de historische stadskern Bron: Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon juni 1966 KU Leuven Libraries Artes University Library, Y1510.

²²⁰ Walter Cogge en Walter Toubhans, 'Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern'.

op het plan waren voorbehouden voor voetgangers.²²¹ Daarmee creëerde dat plan een soort voetgangerszones in de stadskern. Mogelijks hadden de twee studenten inspiratie uit Duitse steden gehaald voor hun plan, want voetgangerszones waren als concept ontstaan in Duitse steden in het begin van de jaren zestig.²²²

Die visie waarbij voetgangerszones en stedelijk groen de dominante positie van de auto afnemen, was ook te zien in verschillende 3d ontwerpen van de Vleeshuiswijk uit 1965. Die ontwerpen waren gemaakt door A. Jageneau en A. Vermeyen in opdracht van het Antwerpse stadsbestuur.²²³ Toch was er een groot verschil tussen de visie van het stadsbestuur en de visie van de nieuwe generatie stadsplanners. Dat was ook te



Figuur 10: Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom gezicht 2 gemaakt door A. Jageneau en A. Vermeyen in 1965 Bron: Felixarchief MA#70051.

zien op bovenstaand 3d ontwerp. Daarin was enkel het Vleeshuis en enkele andere grote historische monumenten bewaard gebleven terwijl de rest van de bebouwing vervangen was door modernere en hogere nieuwbouw. Het stadsbestuur was namelijk geen voorstander van alle historische gebouwen of in hun ogen de zogenaamde “krotten” te behouden.²²⁴ Dat stond lijnrecht tegenover de mening van de nieuwe generatie van stadsplanners die net zoveel mogelijk historische gebouwen wilde bewaren om de sfeer van de wijk te behouden. De stad wilde nieuwe gebouwen bouwen, maar wilde niet de historische sfeer nabootsen. Het was net dat scherpe contrast tussen moderniteit en historische gebouwen die volgens de nieuwe generatie van stadsplanners de authentieke sfeer zou laten verdwijnen.

Naast de discussies over het behouden van historische gebouwen dacht het stadsbestuur ook na om het parkeerprobleem op te lossen in het historische stadscentrum. Daarbij vonden ze een ondergrondse parking onder de Vleeshuiswijk de geschikte oplossing. In de parking waren er 310 parkeerplaatsen voor auto's voorzien. Daarnaast waren er ook nog 88 motor- en scooterplaatsen en tien plaatsen voor bestelwagens.²²⁵ Om aan de parkeernoden te voldoen mikte het stadsbestuur op een parkeerplaats per woning. Naast parkeerplaatsen voor woningen hadden ze ook vereisten voor

²²¹ Walter Cogge en Walter Toubhans, 17.

²²² Diefendorf, *In the Wake of War*, 208.

²²³ A. Jageneau en A. Vermeyen, 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom gezicht 2' (Stad Antwerpen - Werken - Stedebouw, 27 mei 1965), MA#70051, Felixarchief.

²²⁴ Stad Antwerpen - Dienst voor werken - afdeling Stedebouw, 'Bijzonder plan van aanleg nr 2 en nr 68 - memorie van toelichting', 23 november 1967, MA#70051, Felixarchief.

²²⁵ A. Vermeyen en A. Jageneau, 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom ondergrondse garage' (Stad Antwerpen - Werken - Stedebouw, 27 mei 1965), MA#70051, Felixarchief.

handelsruimte waar ze een parkeerplaats per vijftig vierkante meter wilde en bij kantoorruimte een parkeerplaats per honderd vierkante meter. De auto had echter niet de overhand in het ontwerp van de stad doordat het idee van de voetgangerszones bewaard bleef uit het ontwerp van Cogge en Toubhans.²²⁶

Om hun plan te realiseren moest het stadsbestuur echter veel woningen in de Vleeshuiswijk afbreken. Om die afbraak te legitimeren gebruikten ze het systeem van “krotbepaling”. Dat systeem was iets of wat gemanipuleerd met een voordeel naar het bestempelen van een woning als “krot”. Als het stadsbestuur een woning bestempelde als “krot” mocht het namelijk gesloopt worden door het stadsbestuur. Die massale afbraak van woningen voerde het stadsbestuur ook door in de Vleeshuiswijk. Mede door wet De Taeye zou het stadsbestuur tegen 1962 al 1049 zogenaamde “krotten” gesloopt hebben in de wijk. Om verdere afbraak tegen te gaan, startten tegenstanders op 2 april 1962 een beschermingsprocedure op.²²⁷ Toch verdwenen er in de periode tussen 1963 en 1969 nog ongeveer driehonderd gebouwen met een bepaalde monumentwaarde uit het stadscentrum.²²⁸ Uiteindelijk zou het stadsbestuur meer dan de helft van de huizen in de Vleeshuiswijk slopen.²²⁹ Die zogenaamde afbraakwoede had twee redenen. De eerste reden was dat het stadsbestuur ruimte wilde vrijmaken om een betere verkeersinfrastructuur aan te leggen voor de auto. Die betere infrastructuur zou het stadscentrum klaarmaken voor de toekomst en het mogelijk maken om de economie uit te breiden. Dat kon doordat zowel het fileprobleem als het parkeerprobleem opgelost zou worden aan de hand van ondergrondse parkings en bredere wegen. De tweede reden was dat de nieuwe ruimte het mogelijk zou maken om nieuwe en goedkopere woningen te voorzien. Dat was een noodzakelijke maatregel voor het stadsbestuur om de stadsvlucht tegen te gaan. Die trend van bouwprojecten en stadsvernieuwing was al vroeger begonnen en was te zien op nationaal vlak in de wet Brunfaut uit 1949 en wet De Taeye uit 1953.²³⁰

De denkpatronen van de stadsplanners waren dus verdeeld, enerzijds waren er modernistisch gedachten waarbij de “krotten” werden afgebroken en anderzijds wilden stadsplanners die “krotten” behouden voor hun historische waarde. De afbraak van woningen kon op veel tegenspraak rekenen bij de nieuwe generatie stadsplanners. Toch waren er ook groepen die geen tegenspraak hadden. Volgens een artikel in de Gazet van Antwerpen uit 1964 was er namelijk nog geen publieke opinie over dit onderwerp voor 1964. De tegenspraak van de publieke opinie zou zich pas ontwikkelen na 1964. Daardoor was er geen controle over de sloop van historische gevels en het in de plaats zetten van hoge functionalistische nieuwbouw.²³¹ Bij de stadsplanners hadden onder andere de voorheen aangehaalde architecten in spe

²²⁶ Stad Antwerpen - Dienst voor werken - afdeling Stedebouw, ‘Bijzonder plan van aanleg nr 2 en nr 68 - memorie van toelichting’.

²²⁷ Wet De Taeye was een wetgeving waarbij de overheid het bezitten van een woning zou stimuleren voor gezinnen met een lager inkomen; Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*, 103.

²²⁸ Julie Verhelst, ‘Een hart voor de stad: De evolutie van het Antwerpse stadsbeeld onder Lode De Barsée (1950-1990)’, 169.

²²⁹ Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*, 104.

²³⁰ Auwera, Migom, en Veeckman, 103; Catsoulis, ‘De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WOII: analyse van de wet op krotopruiming in Antwerpen’, 88-93.

²³¹ Julie Verhelst, ‘Een hart voor de stad: De evolutie van het Antwerpse stadsbeeld onder Lode De Barsée (1950-1990)’, 170.

Walter Cogge en Walter Toubhans een zware stem in het naar buiten brengen van die tegenspraak. Daarnaast waren er nog militantere stadsplanners zoals Dries Jageneau en de *Vrije Aktiegroep Antwerpen* (VAGA). Die laatste vereniging was gesticht door studenten van het Antwerpse Hoger Instituut voor Schone Kunsten. De vereniging was de eerste die de verkeer- en stedenbouwkundige problemen in de stad op een speelse wijze naar het bredere publiek bracht. Daarbij was hun bekendste actie in 1968 waarbij ze de toegangen naar het Hendrik Conscienceplein blokkeerden door blokken ijs op de rijweg te leggen. Het doel van die actie was om op te roepen om het Hendrik Conscienceplein verkeersvrij te maken. Die actie werkte en het stadsbestuur maakte het Hendrik Conscienceplein verkeersvrij. Die actie en organisatie was te situeren in de opkomende mei '68 beweging.²³² Die beweging was tegen de grootschalige invloed van de auto in de stad en beïnvloedde vanaf 1968 de denkpatronen van de stadsplanners in sterke mate. Het volgende hoofdstuk gaat die invloeden van militantere organisaties uitgebreider behandelen.

Conclusie

De stadsplanners focusten in dit hoofdstuk niet meer uitsluitend op de auto in de historische stadskern. Dat kwam door de invloed van een nieuwe generatie aan stadplanners die een grotere focus legden op stedelijk groen, behouden van historische wijken, voetgangers en goed functionerend openbaar vervoer. Daarbinnen was het artikel van Walter Cogge en Walter Toubhans belangrijk. Vanuit hun artikel verspreiden bovenstaande ideeën verder naar de bredere lagen van de stadsplanners, maar ook de twee auteurs hadden ideeën geleend van anderen. Zo hadden ze hun focus op de voetganger en de voetgangerszone mogelijks uit de Duitse stedenbouwkundige principes gehaald. Binnen hun plan voor de stadskern nam de Vleeshuiswijk een belangrijke plaats in. Daar was namelijk het conflict tussen het behouden van de historische gebouwen en de nieuwe, modernistische bebouwing het grootst. Dat conflict zorgde voor onenigheden binnen de stadsplanners waardoor ook hun denkpatronen veranderden.

In de stadskern zochten stadsplanners oplossingen voor problemen zoals het parkeer- en circulatieprobleem. Daarbij zagen ze maatregelen zoals het verplaatsen van parkeerterreinen naar de randstad of het verhuizen van grotere bedrijven naar de randstad als een geschikte oplossing. Dat zou ervoor zorgen dat de parkeernood in de binnenstad verdween. Om zich te verplaatsen binnen het stadscentrum zouden de inwoners gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De stadsplanners waren echter onderling verdeeld over welk openbaar vervoer ze dan moesten hanteren. Bepaalde stadsplanners zagen het nut in van een metrolijn in Antwerpen, terwijl anderen het bij een combinatie van bus, tram en metro hielden. Ze waren het er echter wel allemaal over eens dat vervoer collectief moest worden in de binnenstad en niet individueel zoals de persoonlijke auto. Toch zouden er nog parkeerplaatsen voor de auto nodig zijn in het stadscentrum. Om die parkeerplaatsen op een geschikte

²³² Universiteit Antwerpen Centrum voor Stadsgeschiedenis en Vitaly Volkov, 'Mobiliteit in Antwerpen tussen functionaliteit en leefbaarheid: visies en beleid', 41, 49.

manier in te richten keken ze onder andere naar steden in de Verenigde Staten. Daar haalden ze inspiratie uit hun integratie van een ondergrondse parkings met stedelijk groen en commerciële ruimte.

In tegenstelling tot de stadskern bleef de auto een dominante positie behouden in de stadsrand. Dat was onder andere te zien bij de aanleg van de kleine ring en de verbinding met Linkeroever. Daarnaast veranderden de denkpatronen van de stadsplanners ook doordat ze langzaamaan van de planningsfase naar de realisatie overgingen. Daardoor verdween het idee van een totaalplan voor geheel Antwerpen. Stadsplanners stelde de stedelijke planning namelijk voornamelijk per apart stadsdeel op in de jaren zestig. Toch bleef het idee om binnen dat kleinere gebied op alle stadsfactoren te focussen aanwezig.

V. De auto wordt de vijand (1968-1973)

“Met dit zinloos openstellen en openbreken van de stad om steeds meer partikuliere auto's naar het centrum te pompen, terwijl dat centrum al barstte van de opeengepakte auto's, werd het openbaar vervoer langzaam maar zeker klem gereden.”²³³

Bovenstaand citaat staat symbool voor deze periode, omdat de kritiek tegenover de auto in de stad toenam. Zowel de nieuwe generatie stadsplanners als de stadsinwoners wilden de toegang van de auto sterk beperken in de binnenstad. De stadsplanners zagen de auto namelijk als de vijand van de stad. Wat veranderde in dit hoofdstuk was dat het stadsbestuur begon te luisteren naar die kritiek. Dat was onder andere te zien in het autovrij maken van het Hendrik Conscienceplein. Daarnaast verschoof de focus van het stadsbestuur van de auto naar het openbaar vervoer. Elke stedenbouwkundige en stadsplanner was het er namelijk over eens dat het openbaar vervoer een deel van het verkeer moest overnemen. Toch was de manier waarop verschillend. Het stadsbestuur wilde dat doen via een ondergrondse metro en hun tegenstanders zoals de dienst planeologie en stedelijke organisaties zoals AGOS wilden het bestaande tramnetwerk verder uitbreiden en zijn eigen bedding geven.

De denkpatronen in deze laatste periode vonden eigenlijk hun oorsprong in de vorige periode. Daardoor komen er in dit hoofdstuk niet zoveel nieuwe elementen naar boven, maar is het eerder een verderzetting van de denkpatronen uit het vorige hoofdstuk. Het grootste verschil is dat de denkpatronen van de nieuwe en militantere generatie stadsplanners de dominante denkpatronen worden in deze tijdsperiode. In dit hoofdstuk gaat dit onderzoek daarbij hier en daar bepaalde studies aanhalen die later dan 1973 zijn gepubliceerd zoals het *AGOS-zwartboek*. Dat komt omdat de omschakeling in het denken van de stadsplanners langzaamaan gebeurde. Bepaalde ideeën hebben daardoor beter illustraties in publicaties uitgegeven na 1973. Dit onderzoek heeft die studies echter zorgvuldig uitgekozen zodat ze overeenkomen met dezelfde denkpatronen als in de periode tot 1973.

Wetenschappelijke of militante aanpak?

De belangrijkste ontwikkeling in deze laatste periode was de consequente kritiek van de nieuwe generatie stadsplanners op het stedelijke beleid van de stad Antwerpen. De denkpatronen van die critici namen vanaf 1968 langzaamaan het dominante perspectief over in de stedenbouw. Na 1973 namen ze het dominante perspectief volledig over en was de auto niet meer het belangrijkste element in de stad, zowel in het centrum als in de stadsrand. Daarbij had de nieuwe generatie stadsplanners onder andere kritiek op het willekeurig verbreden van straten, het inrichten van eenrichtingsverkeer, het tekort aan een consequent beleid rond stedelijk groen en de garageverplichting. Die aanklachten deden ze in studies of artikels in eigen magazines. De nieuwe generatie stadsplanners hadden twee manieren om hun kritiek te uiten, een wetenschappelijke aanpak en een militantere aanpak. Meestal werden die twee aanpakken echter gecombineerd. Die combinatie was op het eerste gezicht moeilijk te combineren, maar was

²³³ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), ‘Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen’, 1975, 25, Archief Aktiegroep Oude Stad (AGOS) Bibliotheek, VAI.

wellicht gelinkt aan elkaar. Om de militantere aanpak te legitimeren, moesten ze namelijk met harde bewijzen komen die ze via een wetenschappelijke aanpak verkregen.

Die combinatie was onder andere te zien in het *Pieter Pot plan* uit 1972 en het latere *Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen* uit 1975. In het *Zwartboek* berekenden de stadsplanners bijvoorbeeld het gemiddeld aantal personen per auto om aan te tonen dat het collectief openbaar vervoer efficiënter was. Die grafieken gebruikten ze als bewijs om hun militante aanpak in verband met het openbaar vervoer kracht bij te zetten. Die wetenschappelijke elementen gaven hen ook meer legitimiteit. AGOS moest namelijk die legitimiteit nog verkrijgen van het bredere publiek aangezien ze voorheen vooral voor een beperkt publiek van stadsplanners publiceerden.²³⁴ Die toepassing van wetenschappelijke studies was ook te zien in het *Pieter Pot plan*. Daarbij bestudeerde het plan onder ander de drukte in de buurt en beeldde het dat schematisch af op een kaart. Aan de hand van die kaart van de Pieter Pot buurt kon het stadsbestuur op specifieke punten ingrijpen om de verkeersdruk te verlagen. Het *Pieter Pot plan* stelde ook maatregelen voor bij die specifieke punten. Dat was echter de theorie, in de praktijk wilde het plan een grotere en drastische verandering van het verkeer in de binnenstad. Het *Pieter Pot plan* had eigenlijk net dezelfde waarden in zich als het al besproken artikel *Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern* uit 1966. De Pieter Pot buurt moest namelijk ook beschermd worden tegen de afbraakwoede van het stadsbestuur.²³⁵

Naast een wetenschappelijke aanpak hadden de stadsplanners in deze periode ook een militantere aanpak. Die aanpak van de stadsplanners was te zien in een tentoonstelling georganiseerd door Aktiegroep Oude Stad (AGOS) in 1970 genaamd *Asociaal Antwerpen*. De tentoonstelling was naast andere stadsplanners ook gericht naar een breder publiek. De tentoonstelling was georganiseerd als tegenhanger van een expositie van het Antwerpse stadsbestuur genaamd *Sociaal Antwerpen*. Die tentoonstelling van het Antwerpse stadsbestuur wilde aantonen dat het stadsbestuur maatregelen had getroffen om de stad aan te passen aan de noden van zijn inwoners. Daarbij zou het stadsbestuur zowel op sociaal als stedenbouwkundig vlak ingegrepen hebben. De contratentoonstelling van AGOS wilde net het omgekeerde beeld brengen en de vernieling van historische gebouwen, de vervuiling in de stad en de discriminatie van fietsers en voetgangers aantonen. Daarnaast gaven AGOS in hun tentoonstelling ook oplossingen voor stedelijke problemen die in lijn waren met het eerder besproken plan van Walter Cogge en Walter Toubhans.²³⁶

In het algemeen wilde AGOS de bezoeker meegeven dat er nog andere manieren waren om de stad in te richten dan hoe het toenmalige stadsbestuur te werk ging. Hun standpunt was dat een globaal stedelijk beleid dat aandacht gaf aan het behoud van historische bebouwing en een aangename

²³⁴ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 10.

²³⁵ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Pieter Pot Plan', 1972, Archief Aktiegroep Oude Stad (AGOS) Bibliotheek, VAI; Leo Michiels, 'Het pieter pot plan', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, juni 1973, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²³⁶ Leo Michiels, 'De Antwerpse medaille heeft twee zijden', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, mei 1970, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

leefomgeving creëerde voor de bewoners essentieel was. Die nadruk op een globaal stedelijk beleid was ook te zien in de denkpatronen van de Duitse planners uit de jaren veertig. Zij wilden namelijk ook een globaal stedelijk plan creëren waarbij er aandacht was voor de stadsinwoner en historische bebouwing. In hun tentoonstelling haalde AGOS niet alleen het tekort van een globaal stedelijk beleid aan, maar ook het gebrek aan een algemeen verkeersplan. Daarnaast klaagden ze ook het verdwijnen van zowel stedelijk groen als bebouwing aan in het voordeel van het verbreden van de wegen. Hun oplossing voor de problematiek in verband met de auto was aantrekkelijk en eventueel gratis openbaar vervoer.²³⁷ Ze definieerden echter niet welke vorm van openbaar vervoer. Dat bleef namelijk in deze periode nog een punt van discussie. Naast de auto klaagde de brochure voor de tentoonstelling *Asociaal Antwerpen* ook over de willekeurige stedelijke ontwikkeling die de Linkeroever had doorstaan. Daarbij benadrukten ze dat het stadsbestuur mooie plannen in theorie had, maar kansen had laten liggen door de stelselmatige en willekeurige uitvoer van de plannen op Linkeroever.²³⁸ Ook IMALSO erkende die willekeurige bouw van de Linkeroever. Zij waren nochtans degene die moesten instaan voor de goede ontwikkeling van Linkeroever.²³⁹

AGOS concludeerde dat er een socialisering en democratisering van elke stedelijke sector nodig was om al die problemen op te lossen. Dat hield in dat de stadsplanners de bodem, transport, de productiesector en de energiesector moesten vrijhouden voor iedereen en als collectief element zien. De collectieve bodem zou zorgen voor woningbouw in het belang van de stad en zijn bewoners en niet volgens de belangen van een bepaalde groep. Daarnaast zou de socialisering van het transport zorgen voor het idee dat transport collectief was en niet individueel zoals de auto.²⁴⁰ Dat idee was ook al terug te vinden bij de *Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)* uit 1964 van Schelde-Dijle. Door middel van de tentoonstelling verspreiden die conclusies van de nieuwe generatie stadsplanners zich sneller onder de Antwerpenaren. Het was mogelijks door de steun van de Antwerpenaren dat de denkpatronen van de nieuwe generatie stadsplanners vanaf 1973 het dominante perspectief werden.²⁴¹

Naast de tentoonstelling klaagden de nieuwe generatie stadsplanners ook over het stedelijk beleid van het stadsbestuur in professionele studies. Dat was onder andere te zien in het *AGOS-zwartboek*. Zo zei de studie dat het parkeerprobleem nooit tot een volledige oplossing zou komen. Volgens hen moeten er aanpassingen gebeuren in de mindset van het stadsbestuur. De stad moet namelijk niet aangepast worden aan het verkeer, maar het verkeer moet aangepast worden aan de stad. Volgens AGOS zou het stadsbestuur anders langzaam de stad van binnenuit vernielen. Een voorbeeld daarvan was de Garage-

²³⁷ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Metropoel expansie: tentoonstelling sociaal Antwerpen' (J.W. Baudouin, 1970), 9-10, EB00414, KU Leuven Libraries Special Collections.

²³⁸ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 14.

²³⁹ 'Voorschriften stad Antwerpen - Sector Galgenweel', 17 april 1969, Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO) 265, Rijksarchief Antwerpen.

²⁴⁰ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Metropoel expansie', 20.

²⁴¹ Julie Verhelst, 'Een hart voor de stad: De evolutie van het Antwerpse stadsbeeld onder Lode De Barsée (1950-1990)', 179.

en Parkeerregel uit 1964. Volgens AGOS was die wet volstrekt nutteloos, aangezien het geen rekening hield met het feit of de bewoners van dat gebouw wel een auto hadden om in hun garage te plaatsen. Daarnaast moesten die mensen hun auto wel degelijk in de garage zetten en de plaats niet gebruiken als opslagplaats voor hun spullen. In de praktijk gebruikten mensen de garage niet altijd om een auto in te plaatsen waardoor AGOS commentaar had op de praktische uitvoering van de wet. Dat paste in het grotere kader waarop AGOS commentaar had, namelijk dat het stadsbestuur hun maatregelen te veel in theorie bekeek en te weinig aftoetste met de praktijk.²⁴²

Historische en natuurlijke bescherming

De bescherming van de historische elementen in het stadscentrum ging ook in deze periode verder. Onder andere *Het Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon* vertegenwoordigde dat idee. Zij deden dat in verscheidene artikels en in hun rubriek *Verloren Bedreigd Gered!*. In die rubriek haalden ze in elke uitgave van het magazine een monument of natuurelement aan die de vereniging door protest had gered van vernieling. Een voorbeeld daarvan waren de bomen langs de rijkswegen. Het Ministerie van Openbare Werken had namelijk het plan in 1969 om 150.000 bomen langs de Antwerpse rijkswegen te vellen. Doordat *Natuur- en Stedschoon* aandrong en de toenmalige BRT een reportage genaamd *Boomalarm* uitzond, besloot het ministerie uiteindelijk om de bomen niet te vellen.²⁴³ Op die manier werkte het tijdschrift samen met de bekendere media om hun doel te bereiken. Er waren namelijk nog andere uitzendingen op de BRT genaamd *SOS-Natuur* en *Ieder plant zijn boom*, 21 maart die opriepen aan de mensen om aandacht te hebben voor natuur en stedelijk groen.²⁴⁴ Mogelijks was dat een van de redenen waarom stedelijk groen vanaf de jaren zeventig een gevestigde waarde was in het Antwerpse beleid. Het stadsbestuur kon namelijk niet meer weerstaan aan de zware druk van actiegroepen en stadsinwoners.

Toch hadden bepaalde stadsplanners, zoals R. Thijs, nog kritiek op het beleid van de stad. Volgens hem deed de stad nog altijd niet genoeg om het stedelijk groen in de stad te behouden. Er waren wel acties om nieuw bos en stedelijk groen aan te planten, maar het zou volgens hem eenvoudiger zijn om het bestaande groen beter te beschermen. Dat zou ervoor zorgen dat de stad minder moeite moest doen om een groenere stad te hebben.²⁴⁵ De stad Antwerpen begon namelijk vanaf de jaren zeventig wel meer moeite te doen om een groenere stad te creëren.²⁴⁶ Volgens R. Thijs was het groenbeleid echter inefficiënt. Er werden bijvoorbeeld nieuwe bomen geplant op een bepaald stuk grond, maar door

²⁴² Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen', 10-12.

²⁴³ 'Verloren Bedreigd Gered!', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, januari 1970, 15, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²⁴⁴ 'Bomen leven staande', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, januari 1970, 11, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²⁴⁵ R. Thijs, 'Te Antwerpen zal het Noordkasteel verdwijnen!', *Auto-Touring*, november 1969, Y17809, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²⁴⁶ Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden*, 226-27.

wijzigingen in de urbanisatieplannen gebruikten stadsplanners toch die grond als bouwgrond. Daardoor moesten de groendienst de jonge bomen verwijderen en verplaatsen. Die combinatie van een wanordelijke planning van groene zones en stedelijke planning zou volgens Thijs ervoor zorgen dat het op tot 2000 zou duren vooraleer de stad Antwerpen opnieuw groene zones had.²⁴⁷ De vaststelling kwam dat de stad eigenlijk nood had aan een overkoepeld groenbeleid.²⁴⁸

Ondanks dat het beleid rond stedelijk groen de goede kant op ging, riep *Natuur- en Stedschoon* op om aandacht te hebben voor de nog steeds aanwezige vernieling van historische gebouwen en monumenten in de stadskern. Een voorbeeld daarvan was de sloop van trapgevels om plaats te maken voor de bouw van een hoogbouw opnieuw uit de rubriek *Verloren Bedreigd Gered!*.²⁴⁹ De nieuwe generatie van stadsplanners bleef namelijk hun idee behouden dat de oude stadskern als een geheel moest gezien worden om de historische waarde en sfeer te behouden. Door sommige groepen werden zij utopisten genoemd. Toch waren zij niet noodzakelijk onrealistisch. Ze wisten namelijk dat een gezonde stad nood had aan een bepaalde mate van vervoer. Daarom wilde hun beleid niet noodzakelijk het vervoer verbannen uit het stadscentrum, maar de integratie van het verkeer mocht niet te nadele zijn van de oude stadskern in zijn geheel. Daarom was vooral die correcte integratie van nieuwe elementen met de oude elementen belangrijk.²⁵⁰ Die integratie van een modern element was onder andere te zien in de discussie rond de integratie van een ondergrondse parking bij de Vleeshuiswijk. Die ondergrondse parking was nodig om voornamelijk de auto's van de bewoners van de nieuwe sociale woningen te plaatsen. In de stadskern wilde het stadsbestuur uiteindelijk streven naar een zo laag mogelijke volume en oppervlakte voor de auto. De infrastructuur van de auto, zowel de rijwegen als de parkeerplaatsen, nam uiteindelijk tien procent van de gehele oppervlakte van de wijk in. Ter vergelijking 42 procent van de wijk zou voorbehouden zijn voor voetgangers, recreatie en stedelijk groen. De overige 48 procent van de wijk was ingedeeld als woningen en winkels.²⁵¹

Uiteindelijk vond de nieuwe generatie stadsplanners de stedelijke ontwikkeling van de Vleeshuiswijk niet goed uitgevoerd door het stadsbestuur. Zij vonden dat de integratie van de moderne elementen in het oude stadsgedeelte niet correct gerealiseerd was en dus het oude stadsgedeelte vernield had. Daarbij was echter niet de verkeersinfrastructuur het probleem, maar eerder de woningbouw. Voor de bouw van de nieuwe sociale woningbouw vernielde het stadsbestuur 160 tal huizen en negentien huizen werden overgeplaatst naar Bokrijk om daar als simulatie van een oude stad te dienen. Daardoor voerde het stadsbestuur het idee om de oude stadskern in zijn geheel te bewaren niet uit.²⁵² Toch negeerde het stadsbestuur niet alle ideeën en kritieken van de nieuwe generatie stadsplanners. Het

²⁴⁷ R. Thijs, 'Te Antwerpen zal het Noordkasteel verdwijnen!'

²⁴⁸ Tritsmans, *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden*, 227.

²⁴⁹ 'Verloren Bedreigd Gered!', 15.

²⁵⁰ 'Koncentratie om Antwerpens oude stadskern', *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, januari 1970, Y1510, KU Leuven Libraries Artes University Library.

²⁵¹ 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom', 1969, 9, MA#70053, Felixarchief.

²⁵² 'Openlucht museum "De Oude Stad" - Bestemming der gebouwen - Voorstel', 1973, BE/653717/0028-LDB/0060, VAI.

idee van een voetgangerszone paste het stadsbestuur namelijk wel op grote schaal toe in de wijk.²⁵³ Het was dus niet dat de ideeën van de nieuwe generatie stadsplanners ongehoord waren door het stadsbestuur.

Spanningen binnen het stadsbestuur en de stadsplanners

In de zoektocht naar een oplossing voor het verkeer waren er spanningen tussen het stadsbestuur en alle andere groepen in de samenleving. Beide kanten hadden namelijk een andere invulling voor het stedelijk verkeer, zowel voor de auto als het openbaar vervoer. Het probleem was namelijk dat de maximale capaciteit van het verkeer in de binnenstad officieel bereikt was in 1971. Dat kwam door de grote en vooral vrije groei van verkeer in de binnenstad. Onder andere door de filevorming en circulatieproblemen zat het verkeer in de binnenstad muurvast. Het idee van de dienst planeologie van de stad Antwerpen was dat het verkeer vastzat doordat de vervoersmiddelen veranderden van traag en kleinschalig vervoer zoals de fiets naar snel en grootschalig vervoer zoals de auto. Die problemen toonden zich het eerst in de binnenstad doordat de oppervlakte daar beperkt was en het wegennet niet voorzien was op de auto die veel ruimte innam. Volgens de stadsplanners nam de auto namelijk veertig vierkante meter plus parkeerplaats in om als vervoersmiddel te dienen. Dat was significant meer dan de tram, bus en fiets, met respectievelijk 2.5 vierkante meter voor de tram, 4.5 vierkante meter voor de bus en 8 vierkante meter voor de fiets.²⁵⁴

Zoals in dit hoofdstuk herhaaldelijk naar voor komt, was de nieuwe generatie stadsplanners kritisch voor de beslissingen van het stadsbestuur. Het stadsbestuur zelf was daarentegen niet zo kritisch over hun eigen beleid in verband met de auto in de binnenstad. De stad Antwerpen voelde namelijk minder de noodzaak om de auto uit de binnenstad te weren. In aanloop naar de vernieuwing van de binnenstad schreef de dienst planeologie van de stad Antwerpen een stedenbouwkundig onderzoek uit. In hun onderzoek stelden ze dat de auto altijd een onderdeel bleef van het verkeer in het stadscentrum, maar het openbaar vervoer zou de auto helpen om de benodigde vervoerscapaciteit te behalen. Om de auto beter in de binnenstad te integreren, zou de stad gebruik maken van een selectief autogebruik in de binnenstad. Dat wilde onder andere zeggen dat de dienst planeologie bekeek in welke wijken de parkeerbehoefte groter was dan de parkeercapaciteit. Op die plaatsen kon het stadsbestuur de parkeerruimte uitbreiden of optimaliseren door bijvoorbeeld parkeermeters of tijdlimieten te plaatsen. Dat zou volgens de dienst gedeeltelijk het parkeerprobleem oplossen. Naast parkeercapaciteit en fysieke oppervlakte keek de dienst verder naar de omliggende wegeninfrastructuur. Zo raadde het onderzoek aan om een parkeerlimiet van honderd plaatsen per hectare in de binnenstad op te leggen. Dat zou ervoor zorgen dat het wegennet niet overbelast raakte, maar het was geen oplossing voor het parkeerprobleem. Dat idee van een parkeerbegrenzing in de stad haalde de dienst uit de Duitse stedenbouw zoals in München. Het parkeerprobleem had volgens de dienst planeologie twee oplossingen, ofwel verhuisden

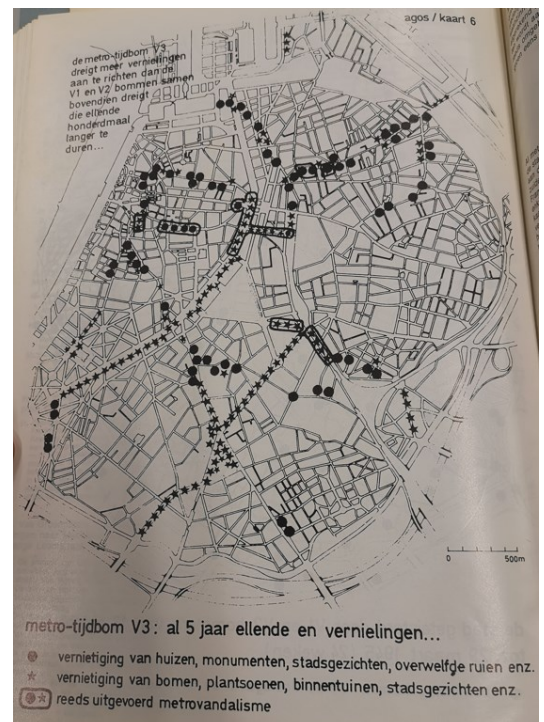
²⁵³ Auwera, Migom, en Veeckman, *Rondom het Vleeshuis*, 116.

²⁵⁴ Stad Antwerpen - Planeologie, 'Binnenstad Antwerpen - stedenbouwkundig onderzoek structuurschets', december 1973, 81, 285#48, Felixarchief.

bedrijven naar de randstad ofwel creëerde de stad een sterk openbaar vervoer. In de ogen van de nieuwe generatie van stadsplanners was vooral die tweede optie het beste, omdat de auto volgens hen niet geschikt was voor de binnenstad. Daardoor moest openbaar vervoer de auto volledig vervangen in de binnenstad.²⁵⁵

Naast de rol van de auto in de binnenstad had de dienst planeologie ook een andere invulling van de functie van het openbaar vervoer dan de nieuwe generatie stadsplanners. Volgens de dienst planeologie was de functie van het openbaar vervoer in eerste instantie om personen te vervoeren die geen auto hadden. De tweede functie van het openbaar vervoer was om mensen te vervoeren van de stadsrand naar het stadscentrum. Voor de nieuwe generatie stadsplanners was die tweede functie van groter belang. Toch stelde de dienst planeologie voor aan de stad om aanpassingen te doen aan het al bestaande tramnetwerk zoals het aanleggen van eigen beddingen of het optimaliseren van verschillende tramroutes. Dat zou op korte termijn het transport- en autoprobleem oplossen en goedkoper zijn dan de aanleg van een metro of pre-metro zoals het stadsbestuur wilde.²⁵⁶

In tegenstelling tot wat AGOS en de dienst planeologie adviseerden, verwijderde het stadsbestuur het bestaande tramnetwerk toch grotendeels in de jaren zeventig. In totaal verwijderde het stadsbestuur 193 kilometer aan tramlijnen uit de stad. Volgens het stadsbestuur paste de metro beter in het totaalplaatje van een wereldstad. Het stadsbestuur wilde namelijk van Antwerpen een wereldstad maken. Daarnaast zag de stad nog veel voordelen in de metro. Zo zou het netwerk een grotere capaciteit hebben en hogere snelheid dan het bovengronds openbaar vervoer en zouden de kosten voor uitbaten lager zijn. De metro zou ook efficiënter zijn doordat het geen rekening moest houden met andere vervoersmiddelen zoals een bus of metro bovengronds wel moesten doen. De bouw van een metronetwerk zorgde echter voor grote afgunst bij bepaalde stadsplanners. Zo was onder andere AGOS tegen het plan om een metro onder de binnenstad aan te leggen. De metro zou namelijk te veel vernielingen in de stadskern aanrichten. Hun *Zwartboek* vergeleek zelfs de vernielingen voor de aanleg van de metro met de stedelijke vernielingen tijdens WOII. Die vergelijking gebeurde onder andere door de metro zogenaamde V3 bommen te noemen als voortzetting op de V1 en V2 bommen uit WOII. Daarnaast was het metroproject volgens AGOS te duur en besteedde het



Figuur 11: Kaart die de vernielingen in de stad voor de aanleg van de metro tonen Bron: *Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen* pg 50 uit onderdeel Bibliotheek van het archief van Aktiegroep Oude Stad (AGOS), VAI.

²⁵⁵ Stad Antwerpen - Planeologie, 85-97.

²⁵⁶ Stad Antwerpen - Planeologie, 81-89.

stadsbestuur beter dat geld aan het onderhouden en uitbreiden van het tramnetwerk.²⁵⁷ Uiteindelijk zorgde onder andere die meningsverschillen tussen het stadsbestuur en andere stadsplanners en stadsinwoners ervoor dat ze compromissen sloten. Daardoor zou de stad een zogenaamd pre-metro stelsel krijgen. Het metroproject zou uiteindelijk uitmonden in een tramlijn die gedeeltelijk onder de grond lag, waarbij de stadsplanners de mogelijkheid openlieten om die in een latere fase om te vormen tot een metro.²⁵⁸ Die omvorming is echter tot de dag van vandaag niet gebeurd.

Is de auto de schuldige?

In de jaren zeventig begonnen de officiële instanties zoals het stadsbestuur zich ook langzaam te realiseren dat de auto de oorzaak was voor de neergang van de binnenstad. Dat zei onder andere de minister van Openbare Werken Jos De Saeger in 1970.²⁵⁹ Als minister legde hij tussen 1965 en 1973 de nadruk op het uitbreiden van de autosnelwegen en het bouwen van ringwegen.²⁶⁰ Volgens de minister was de stad niet optimaal geschikt om zoveel auto's te accommoderen. Volgens hem kon het milieuprobleem, dat veroorzaakt was door de auto wel opgelost worden, maar het parkeerprobleem zou aanwezig blijven. De oplossing om de neergang van de binnenstad te voorkomen, was volgens hem om de binnenstad een voetgangerszone te maken waar de auto niet binnen mocht. De auto's konden dan parkeren aan de rand van de stad op de voorziene parkeerterreinen. Die visie van voetgangerszones was door het Antwerpse stadsbestuur gedeeltelijk verwezenlijkt in de Vleeshuiswijk, maar de minister stelde voor om die visie dieper te integreren in de gehele stadskern.²⁶¹ Die integratie van een voetgangerszone in het volledige stadscentrum was iets waar de nieuwe generatie van stadsplanners naar toe streefde.

De nieuwe generatie stadsplanners zoals Agos wilden eigenlijk de auto, uitgezonderd het goederenverkeer, volledig verbannen in de binnenstad. Daarbij was een slagzin van hen "Er is behoefte aan verkeer, niet aan auto's.". De auto zou blijven staan aan de kleine ring en in het gebied binnen de ring zou een combinatie van tram- en autobusverkeer de auto vervangen. Volgens hen had het autoverkeer namelijk enkel nadelen in de stad. Die nadelen zoals het parkeerprobleem en circulatieprobleem waren volgens hen op te lossen door een collectief openbaar vervoer op grote schaal aan te leggen. Toch bleven de meeste mensen gehecht aan hun auto in de jaren zeventig. In het vorige hoofdstuk hadden de stadsplanners het idee om de parkeerterreinen en parkeergarages naar de randstad te verplaatsen. Maar in deze periode werd het duidelijk dat dat plan niet uitgevoerd zou worden, want het was makkelijker voor de automobilist om hun auto in een parkeergarage in de binnenstad te parkeren, zo dicht mogelijk

²⁵⁷ Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen', 26, 49-50.

²⁵⁸ van den Broeck e.a., *Antwerpen, herwonnen stad?*, 245.

²⁵⁹ 4de directie, 'Beknopt verslag - Bijzondere plannen van aanleg nrs. 2 en 68. Bebouwing deel gronden eerste wijk - besprekingen 27 juli 1970', 27 juli 1970, 4, MA#70052, Felixarchief.

²⁶⁰ Manu Ruys, 'De Saeger, Jos | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging', geraadpleegd 2 mei 2025, <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/de-saeger-jos>.

²⁶¹ 4de directie, 'Beknopt verslag - Bijzondere plannen van aanleg nrs. 2 en 68. Bebouwing deel gronden eerste wijk - besprekingen 27 juli 1970', 4.

bij hun eindbestemming. Door die gedachte was er geen belangstelling om de auto bij de randstad te parkeren. Daarnaast was er ook nog een economisch aspect. Volgens AGOS waren parkeergarages in het stadscentrum namelijk winstgevender dan parkeergarages in de randstad. Mensen wilden namelijk meer betalen om dichterbij hun eindbestemming te parkeren. Dat zorgde er volgens hen voor dat de meeste parkeergarages in het stadscentrum werden gebouwd.²⁶² Onder andere daardoor bleef de visie van een volledig autovrije binnenstad een ideaalbeeld tot op de dag van vandaag.

Conclusie

In dit laatste hoofdstuk evolueerden de denkpatronen uit de late jaren zestig verder. Daarbij kwam de nieuwe generatie stadsplanners langzaam uit de minderheid en waren ze de dominante stem in het debat. Meer en meer steunde ook de bredere opinie de ideeën van de nieuwe stadsplanners. Dat kwam onder andere doordat ze een wetenschappelijke en tegelijk militante aanpak toepasten in hun publicaties. Die publicaties klaagden over een bepaald probleem zoals de bouw van de pre-metro of de bescherming van de historische binnenstad. De grotere ideeën die in die publicaties te zien waren, kwamen grotendeels uit het eerder besproken artikel van Walter Cogge en Walter Toubhans uit 1966. Nogmaals een voorbeeld dat deze periode een verderzetting was van ideeën die ontstaan waren in de late jaren zestig. Het stadsbestuur luisterde echter maar gedeeltelijk naar de ideeën van de nieuwe generatie stadsplanners. Bijvoorbeeld in de Vleeshuiswijk maakte het stadsbestuur de wijk, zoals gevraagd door de stadsinwoners en de nieuwe generatie stadsplanners, grotendeels verkeersvrij. Maar door de bouw van nieuwe woningen vernielde het stadsbestuur echter een groot gedeelte van de historische wijk. Zowel de stadsinwoners als de nieuwe generatie stadsplanners als de dienst planeologie van de stad Antwerpen gaven kritiek op de realisaties van het stadsbestuur.

Het stadsbestuur had namelijk andere gedachten bij bijvoorbeeld de ontwikkeling van openbaar vervoer of de rol van de auto in de binnenstad. Het stadsbestuur wilde niet dat de auto compleet verdween uit de binnenstad, maar wilde wel de hoeveelheid auto's verminderen door openbaar vervoer in te richten. Om dat openbaar vervoer te doen slagen, had het stadsbestuur het idee om een metro bouwen, terwijl zo goed als alle andere organisaties en stadsplanners en zelfs hun eigen dienst planeologie opriepen om te investeren in het bestaande tramnetwerk. Dat zou namelijk goedkoper en efficiënter zijn. Daarnaast riep de nieuwe generatie stadsplanners op om de auto te verbannen in de binnenstad. Het centrum had volgens hen namelijk nood aan verkeer, maar niet aan de auto. Uiteindelijk bleef dat beeld van een autovrije binnenstad een ideaal die tot op de dag van vandaag nog altijd niet volledig gerealiseerd is.

²⁶² Aktiegroep Oude Stad (AGOS), 'Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen', 15-21.

VI. Algemene conclusie

Dit onderzoek had als doel om de ontwikkelingen en continuïteiten te schetsen binnen de denkpatronen van stadsplanners in Antwerpen over de auto en bijhorende ontwikkelingen in de periode 1940-1973. In die periode waren er grote ontwikkelingen in de denkpatronen van stadsplanners te zien, vooral de opkomst van een nieuwe generatie stadsplanners in de jaren zestig veranderde de ideeën drastisch. Daarnaast beïnvloedden stadsplanners uit andere landen zoals Duitsland of de Verenigde Staten de Antwerpse stadsplanners. De Duitse invloed was bijvoorbeeld terug te zien in het idee van een totaalplan voor de gehele agglomeratie in de jaren veertig. In dat totaalplan was de aandacht voor stedelijk groen, het idee van de ringwegen, behouden van historische monumenten en de nadruk op het welzijn van de stadsinwoners belangrijk. Naast invloed uit Duitsland was er in de jaren vijftig ook invloed uit de Verenigde Staten terug te vinden. Dat was onder andere zichtbaar in het gebruik van *traffic engineering* en inspiratie uit Noord-Amerikaanse steden om het parkeerprobleem in de stad op te lossen. Daarnaast haalden stadsplanners in de jaren vijftig ook inspiratie uit andere grootsteden zoals Parijs met hun metrostelsel.

Om dat oorspronkelijk Duitse idee van een totaalplan toe te passen, maakten de stadsplanners in de jaren veertig gebruik van een zeker wetenschappelijk aspect. Die fundering in wetenschappelijke argumenten was ook sterk aanwezig in de periode 1968 tot 1973 en had gedurende de gehele onderzoeksperiode een zekere invloed. Tussen 1968 tot 1973 gebruikte de nieuwe generatie stadsplanners de wetenschappelijke aanpak in combinatie met een militante aanpak. Het militante zou aanspreken tot het bredere publiek terwijl de wetenschappelijke denkpatronen zouden aanspreken tot personen die meer achtergrond hadden in het onderwerp. Mogelijks zorgde die combinatie van beide aanpakken ervoor dat de denkpatronen van de nieuwe generatie stadsplanners dominant werden.

Binnen de denkpatronen van de stadsplanners was de auto niet altijd even prominent. Dat verschilde namelijk naargelang de periode en de geografische positie. In de jaren veertig was de auto slechts een van de elementen in de denkpatronen van de stadsplanners zowel in de stadskern als in de stadsrand. Het totaalplan van *Gross Antwerpen* introduceerde een systeem met twee ringwegen rond Antwerpen. Bij die ringwegen was er echter nog ruimte voor natuur en een treinverbinding. Stadsplanners brachten dat totaalplan uiteindelijk nooit volledig in werkelijkheid. In de jaren vijftig evolueerde dat totaalplan naar een autoplan waarbij de auto de alleenheerser was zowel in de stadskern als in de stadsrand. Toch waren ook in de jaren vijftig niet alle stadsplanners fan van die alleenheerschappij van de auto, daardoor ontstond er een tweedeling tussen de stadsplanners. Degene die het stadsbestuur volgden en alle infrastructuur in Antwerpen in functie van de auto vormden en een tweede groep die meer weerstand gaf aan het stadsbestuur en de andere, zogenaamde “zachte” stadselementen zoals stedelijk groen verdedigde. In de jaren zestig verdween de auto langzaam uit de stadskern, maar de auto bleef het belangrijkste element in de stadsrand. Daardoor keerde de oorspronkelijk Duitse waarde van een totaalplan voor de stad. Ditmaal weliswaar met de focus op een kleiner gebied in de stadskern.

De focus op de auto in de stadsrand was onder andere te zien aan de grote focus op de ring rond Antwerpen. Naar het einde van de jaren zestig toe bleef de tendens van het verwijderen van de auto uit de stadskern zich voortzetten. De laatste periode van 1968 tot 1973 was namelijk eerder een voortzetting

van de denkpatronen die hun oorsprong vonden in de jaren zestig. In de randstad bleven de stadsplanners dus vooral focussen op de auto en de grotere infrastructuur en verbindingen. Maar bepaalde stadsplanners zagen in de jaren zeventig de rol van de auto volledig verdwijnen in de gehele stad. Daarbij zou enkel essentieel verkeer aanwezig blijven in de stad. De stadsplanners hadden namelijk het idee dat een grotere rol voor de auto bijvoorbeeld door straten te verbieden, nadelig was voor de stad en zijn bewoners. Dat element kwam voor zowel in de jaren veertig en zeventig, maar verdween volledig in de jaren vijftig.

De eenzijdige focus op de auto binnen de denkpatronen in de jaren vijftig zorgde voor kritiek op de stadsplanners. Dat element van kritische gedachten was vanaf dan aanwezig in de denkpatronen van de stadsplanners. Daarbij leverde onder andere de documentaire van ingenieur L. Van Cant een bijdrage. Vanaf de jaren zestig nam die kritische noot binnen de stadsplanners toe door de opkomst van een nieuwe generatie stadsplanners. In hun denkpatronen hadden ze aandacht op het behouden van historische monumenten en stedelijk groen, inperken van de rol van de auto in de stadskern door bijvoorbeeld voetgangerszones, het uitbouwen van collectief openbaar vervoer en de leefomstandigheden van de stadsbewoners. Het artikel van Walter Cogge en Walter Toubhans weerspiegelde die denkpatronen. De kritische blik, zowel van de oude als de nieuwe generatie stadsplanners, zorgde ervoor dat de denkpatronen van de gehele groep stadsplanners een nieuwe invloed kreeg en verder evolueerde. Daarnaast konden ze door die kritische blik zich ook openlijk afzetten van de denkpatronen van het stadsbestuur. De invloed van de nieuwe generatie stadsplanners op onder andere het stadsbestuur was onder andere te zien in de jaren zestig wanneer het stadsbestuur in de Vleeshuiswijk een voetgangerszone realiseerde en de auto beperkte in de historische stadskern. De nieuwe generatie stadsplanners legde namelijk sterk de nadruk op beide ideeën. De ideeën van de nieuwe generatie verspreiden zich breder waardoor ze rond 1973 de dominante stem in het stedelijk beleid waren. Daardoor brak na 1973 een nieuwe evolutie aan in de stadsplanning en viel de focus voor de auto langzaamaan weg.

In die context van de heropbouw en de denkpatronen van stadsplanners zijn nog verschillende andere mogelijkheden voor toekomstig onderzoek mogelijk. Een voorbeeld is een onderzoek naar de impact van het Commissariaat Generaal 's Lands Wederopbouw op de ontwikkeling van Antwerpen of een andere grootstad in België. Een tweede mogelijkheid is om een volledig onderzoek te focussen op de denkpatronen van de personen die dit onderzoek de nieuwe generatie van stadsplanners noemt. Als derde optie kan een onderzoek die de invloed van Amerikaanse of Duitse of Britse stadsplanning op de Belgische stadsplanning bekijkt een diepere blik in de verweving van het stadsplannersmilieu geven. Als vierde mogelijkheid kan een onderzoek plaatsvinden naar hoe de term "heropbouw" in verschillende West-Europese contexten ontwikkeld.

Bepaalde denkpatronen die dit onderzoek naar boven bracht, zijn vandaag de dag mogelijks nog zichtbaar in Antwerpen. Denk daarbij aan de wetenschappelijke basis waarop de aanleg van de Oosterweelverbinding in het komende decennia is gebaseerd. Daarnaast krijgt het project een uitwerking binnen het grotere verkeersplan voor de agglomeratie. Daarin kan het idee van een overkoepelend plan gezien worden. Bovendien is de Oosterweelverbinding een project dat mensen verdeeld in voor- en

tegenstanders. Die tweedeling binnen de stadsplanners was ook al aanwezig in de onderzoeksperiode. De betrokken partijen zien de Oosterweelverbinding als de oplossing voor het circulatieprobleem in Antwerpen en het project zou de kleine ring voltooien zoals die in 1940 gepland was. Vandaag de dag zijn er echter nog geen plannen om de grote ring aan te leggen waardoor ze het grotere verkeersplan uit 1940 niet volledig uitvoeren. Naast het verkeersaspect besteedt de Oosterweelverbinding aandacht aan de leefomstandigheden van de mensen rondom het project, de integratie van natuur en duurzaam openbaar vervoer. Die vertegenwoordiging van “zachte” stadswaarden komt zowel terug in de jaren veertig als met de nieuwe generatie stadsplanners in de jaren zestig.²⁶³

Vandaag zijn de gedachten van stadsplanners in de randstad in eerste instantie nog altijd op de auto gericht. In de stadskern daarentegen verdwijnt de auto meer en meer uit het straatbeeld en de denkpatronen van de stadsplanners. Dat is een evolutie van de ontwikkelingen uit de jaren zeventig. Daarom is de vraag eigenlijk wanneer er nieuwe invloeden komen die de denkpatronen van stadsplanners veranderen zoals de Duitse invloed in de jaren veertig of de nieuwe generatie stadsplanners in de jaren zestig deden. Of zijn die nieuwe invloeden al aanwezig in de huidige denkpatronen van stadsplanners?

²⁶³ ‘Het project | De Oosterweelverbinding’, geraadpleegd 21 mei 2025, <https://www.oosterweelverbinding.be/het-project>.

VII. Bibliografie

Bronnen

Uitgegeven

Cinematek

L. Van Cant, *Verkeersvraagstukken in Antwerpen*. M.I.V.A en Smalfilm-studio, 1953.
<https://www.youtube.com/watch?v=RgOEvgqMxaY>.

Felixarchief

Belgische Staat. 'Belgisch Staatsblad - Besluit tot bekrachtiging van het besluit dd. 12 September 1940, betreffende de stedenbouwkundige ordening van bepaalde gemeenten met het oog op 's lands wederopbouw.', 14 december 1944. Ma#70039. Felixarchief.

G. L. 'Kleine ring van Antwerpen verwierf prioriteit in het Wegenfonds'. *Gazet van Antwerpen*, 21 januari 1958. 1701#8486. Felixarchief.

Gazet van Antwerpen. 'Antwerpen Linkeroever een stad die niet groeien wil?' 20 april 1950. 285#531. Felixarchief.

Handelsblad. 'De miserie van bebouwing op de Linker-oever'. 4 april 1948. 285#531. Felixarchief.

Het bouwbedrijf. 'Antwerpen krijgt een hangbrug over de Schelde'. 2 juli 1960. 2232#1828. Felixarchief.

Richard Declerck. 'Antwerpen en de K.M.B.A', 1948. 1701#9782. Felixarchief.

Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedenbouw. 'Infobrochure - Gemeenschappelijk Algemeen Plan van de Aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie 1957', 1957. 285#531. Felixarchief.

KU Leuven

Amand De Lattin. 'Straatbeplanting een hoofdzakelijk verfraaiingselement'. *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedschoon*, december 1941. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Antwerpen: tijdschrift der stad Antwerpen. *Antwerpen tijdschrift der stad Antwerpen*. Antwerpen: Dienst voor toerisme., 1955. Y17134. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Antwerps lid van de Vlaamse Automobilistenbond. 'Verkeersproblemen te Antwerpen'. *De Autotoerist*, november 1950. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Auto-Touring. 'Parkeerperikelen ...' oktober 1963. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Auto-Touring. 'Parkeren'. 15 april 1952. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Auto-Touring: maandelijks tijdschrift van de automobielfdeling van de Touring Club van België. *Auto-Touring maandelijks tijdschrift van de automobielfdeling van de Touring Club van België*. Brussel: Koninklijke touring club van België., 1949.

Barend Van Ingen. 'Moeten de bomen langs de wegen verdwijnen?' *De Autotoerist*, 16 januari 1952. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Bouwkunst en wederopbouw: maandschrift gewijd aan architectuur, urbanisme, bouwtechniek, decoratieve kunst, binnenhuiskunst. *Bouwkunst en wederopbouw: maandschrift gewijd aan architectuur, urbanisme, bouwtechniek, decoratieve kunst, binnenhuiskunst*. Brussel: Bouwkroniek, 1941. Z3436. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Centrum voor natuurbeschermingseducatie Antwerpen en Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen. *Land in zicht*. *Land in zicht*. Antwerpen: Koninklijke vereniging voor natuur- en stedschoon, 1922. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.

De autotoerist. *De autotoerist*. Antwerpen: Vlaamse automobilistenbond., 1948. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.

- Delwaide, Leo. *Mijne houding en mijn beleid als burgemeester van Antwerpen tijdens de bezettingsjaren 1940-1944*, 1945. 5B14955. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Edouard Taveirne. 'Het Vraagstuk van de Verkeersveiligheid'. *Auto-Touring*, 15 januari 1952. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Eduard Van Steenberghe. 'ons urbanistisch standpunt inzake de groene gordel'. *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedschoon*, september 1951. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Fédération routière belge. *Routes et circulation. Routes et circulation*. Brussel: Van Bugghenhoudt., z.d. P4444. KU Leuven Libraries 2Bergen - Campus Arenberg
- Frans Tijssmans. 'Het behoud van de historische gebouwen van Antwerpen'. *Antwerpen : tijdschrift der stad Antwerpen*, 1958. Y17134. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Gaston Wollaert. 'De Verkeersvraagstukken een oplossing'. *Auto-Touring*, 15 juni 1955. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Gazet van Antwerpen*. 'Het geval Delwaide'. 18 november 1946. 5B14955. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Ignas Van Den Brande. 'De tunnel onder de Schelde en het verkeer tussen rechter en linker Scheldeoever te Antwerpen'. *De Autotoerist*, 1 maart 1957. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Jean Canneel-Claes. 'Beplanting en open ruimte als stedenbouwkundig probleem'. *Bouwkunst en Wederopbouw*, februari 1944. Z3436. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Jos Ritzen. 'Stedenbouwkundige ordening in de provincie Antwerpen'. *Bouwkunst en Wederopbouw*, mei 1942. Z3436. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- K. 'Het tweede argument'. *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedschoon*, april 1948. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- K. 'Onze wandelende standbeelden en het verkeersprobleem'. *Maandschrift der Vereeniging voor Natuur- en Stedschoon*, april 1947. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Leo Michiels. 'De Antwerpse medaille heeft twee zijden'. *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, mei 1970. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Leo Michiels. 'Het pieter pot plan'. *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, juni 1973. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Lic Wit. 'Verkeersproblemen'. *Auto-Touring*, 15 maart 1952. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- M. J. L. Van Coillie. 'Volkshuisvesting en Stedenbouw'. *Bouwkunst en Wederopbouw*, april 1944. Z3436. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Marcel Callens. 'Naar een gedeeltelijke gelijkgrondse ringlaan te Antwerpen?' *De Autotoerist*, 1 april 1955. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Marcel Callens. 'Voor een behoorlijke ring-autoweg om Antwerpen'. *De Autotoerist*, 16 september 1951. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Marcel Callens. 'Wegenfondsgeld overwegend voor Brussel!' *De Autotoerist*, 1 september 1956. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- P. K. 'Parkeermisericie in het Antwerpse centrum'. *De Autotoerist*, 16 december 1958. Y12189. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Paul Smekens. 'Parkeermisericie'. *Auto-Touring*, 15 oktober 1962. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Pessimist. 'Traffic engineering ... een nieuwe wetenschap'. *Auto-Touring*, januari 1956. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.

- R. Thijs. 'Te Antwerpen zal het Noordkasteel verdwijnen!' *Auto-Touring*, november 1969. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*. 'Bomen leven staande'. januari 1970. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*. 'Koncentratie om Antwerpens oude stadskern'. januari 1970. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*. 'Verloren Bedreigd Gered!' januari 1970. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- W. A. Dewitte. 'Een vijand van de auto'. *Auto-Touring*, februari 1957. Y17809. KU Leuven Libraries Artes University Library.
- W. J. A. Rylant. 'Het parkeervraagstuk in Antwerpen'. *Het Ingenieursblad*, 1964. P3386. KU Leuven Libraries 2Bergen - Campus Arenberg.
- Walter Cogge en Walter Toubhans. 'Revalorizatie van de Antwerpse historische stadskern'. *Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon*, juni 1966. Y1510. KU Leuven Libraries Artes University Library.

Rijksarchief Antwerpen

- Gazet van Antwerpen*. 'Het probleem van den Linkeroever'. 26 februari 1947. Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO) 1851. Rijksarchief Antwerpen.

VAI

- Aktiegroep Oude Stad (AGOS). 'Alweer verkeerd: AGOS-zwartboek over verkeer in de stad en over de metro-tijdbom V3 voor Antwerpen', 1975. Archief Aktiegroep Oude Stad (AGOS) Bibliotheek. VAI.
- Aktiegroep Oude Stad (AGOS). 'Metropoel expansie: tentoonstelling sociaal Antwerpen'. J.W. Baudouin, 1970. EB00414. KU Leuven Libraries Special Collections.
- Aktiegroep Oude Stad (AGOS). 'Pieter Pot Plan', 1972. Archief Aktiegroep Oude Stad (AGOS) Bibliotheek. VAI.
- Maatschappij voor toegepaste economische en wiskundige studien en Schelde-Dijle. 'Algemene verkeersstudie in de Antwerpse agglomeratie (1964-1969)', 14 november 1964. Vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle - 3.2. Eigen studies. VAI.
- Schelde-Dijle. 'Studie 8 infrastructuur (1964-1966)', oktober 1966. Vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle - 3.2. Eigen studies. VAI.

Onuitgegeven

Felixarchief

- 4de directie. 'Beknopt verslag - Bijzondere plannen van aanleg nrs. 2 en 68. Bebouwing deel gronden eerste wijk - besprekingen 27 juli 1970', 27 juli 1970. MA#70052. Felixarchief.
- A. Jageneau en A. Vermeyen. 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom gezicht 2'. Stad Antwerpen - Werken - Stedebouw, 27 mei 1965. MA#70051. Felixarchief.
- A. Vermeyen en A. Jageneau. 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom ondergrondse garage'. Stad Antwerpen - Werken - Stedebouw, 27 mei 1965. MA#70051. Felixarchief.
- Afdeling Stedebouw-dienst stadswerken - stad Antwerpen. 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - technische toelichting', 1951. 1701#9182. Felixarchief.
- 'Antwerpen Linkeroever Voorontwerp algemeen plan van aanleg'. 1:5000. Antwerpen, 2 juli 1965. 285#416. Felixarchief.
- 'Antwerpen onder de vliegende bommen (oktober 1944 - 30 maart 1945)', 2003. 100#2739. Felixarchief.

- 'Antwerpen-West Voorontwerp van algemeen plan van aanleg'. 1:10000. Antwerpen, 4 december 1959. 285#52. Felixarchief.
- College van Burgemeester en Schepenen. 'Beraadslaging nr 12-B', 23 februari 1951. MA#70040. Felixarchief.
- College van Burgemeester en Schepenen. 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - vertoog van het college', augustus 1951. MA#70040. Felixarchief.
- Emiel Van Averbeké en P. De Heem. 'Antwerpen West Linkeroever voorontwerp aanlegplan'. 1:5000. Antwerpen: W. Seghers, 19 april 1924. 387#112. Felixarchief.
- Gemeente Borgerhout - 5de Bureel - openbare werken, onteigeningen en gemeente eigendommen. 'Nota ten behoeve van de heer Gemeentesecretaris', 25 januari 1949. 2232#1828. Felixarchief.
- Gemeente Borgerhout - 5de Bureel - openbare werken, onteigeningen en gemeente eigendommen. 'Notulen van de collegezitting van maandag, 7 februari 1949, uiteenzetting van de heer ir. Aug. Mennes', 7 februari 1949. 1701#9182. Felixarchief.
- H. Cooreman. 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie - nota van toelichting', 3 september 1952. 1701#9182. Felixarchief.
- IMALSO. 'Bijzonder plan van aanleg Linkeroever - Memorie van toelichting', 13 mei 1949. 285#531. Felixarchief.
- J. Van Ghyseghem. 'Bijzondere plannen van aanleg Nr. 2 (wijziging) en nr. 68', 1966 tot 1967. MA#70051. Felixarchief.
- 'KEMO (+ foto)', 1963 tot 1970. Ma#70044. Felixarchief.
- Koninklijke Maatschappij der Bouwmeesters van Antwerpen. 'Ontwerp voor urbanisatie van Antwerpen en agglomeratie met betrek op de verkeerswegen', 7 september 1951. 2232#1828. Felixarchief.
- 'Ontwerp voor een nieuwe buurt in de oude stadskom', 1969. MA#70053. Felixarchief.
- Stad Antwerpen. 'Ideeënprijskamp voor de urbanisatie van drie stadsgedeelten', 13 mei 1947. Ma#70045. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken. 'Linkeroever Voorontwerp zicht B'. 1948. 387#112. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw. 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg', 26 april 1951. MA#70040. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Bestuur der Stadswerken - Stedebouw. 'Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse agglomeratie', 1957. MA#70043. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Dienst voor werken - afdeling Stedebouw. 'Bijzonder plan van aanleg nr 2 en nr 68 - memorie van toelichting', 23 november 1967. MA#70051. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Dienst voor werken - afdeling Stedebouw. 'Bijzonder plan van aanleg nr 68', 3 november 1966. 285#74. Felixarchief.
- Stad Antwerpen - Planeologie. 'Binnenstad Antwerpen - stedebouwkundig onderzoek structuurschets', december 1973. 285#48. Felixarchief.

Rijksarchief Antwerpen

- Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO). 'Aansluiting wegennet Linkeroever met de E3 tunnel. Chronologisch overzicht der besprekingen', 15 januari 1965. Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO) 287. Rijksarchief Antwerpen.
- Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO). 'Plan Antwerpen - L.O. Bestaande Toestand'. 1/5000. Antwerpen, 8 september 1964. Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO) 287. Rijksarchief Antwerpen.

‘Voorschriften stad Antwerpen - Sector Galgenweel’, 17 april 1969. Archief van de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoevers (IMALSO) 265. Rijksarchief Antwerpen.

Universiteitsarchief KU Leuven

Werner Schürmann en Walter Delius. ‘Gross-Antwerpen: ein Eingemeindungs- und Stadtbauprobem’. s.n., 1940. PP/VERWILGHEN/BIB 315. Universiteitsarchief KULeuven.

VAI

‘Dossiers, plannen en documentatie over de “Oude Stad” in Bokrijk’. 0028-LDB. VAI.

‘Openlucht museum “De Oude Stad” - Bestemming der gebouwen - Voorstel’, 1973. BE/653717/0028-LDB/0060. VAI.

Werken

Aernout, Karin, Jacques Aron, Piet Lombaerde, Dirk Martin, en Norbert Poulain. *Planning en contingentie: aspecten van stedenbouw, planologie en architectuur tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Interbellum-cahiers 9-10. Gent: Interbellum, 1997.

Auwers, Fernand, Serge Migom, en Johan Veeckman. *Rondom het Vleeshuis: geschiedenis van een verdwenen buurt*. Museum aan de stroom. Antwerpen: Pandora, 2004.

Binnemans, Roger, en George Van Cauwenbergh. *Atlas van Antwerpen: evolutie van een stedelijk landschap van 1850 tot heden*. Antwerpen: Ontwikkeling, 1975.

Blom, Anita, Simone Vermaat, en Ben de Vries. *Post-War Reconstruction the Netherlands 1945-1965: The Future of a Bright and Brutal Heritage*. Rotterdam: nai010, 2016.

Broeck, Jef van den, Peter Vermeulen, Stijn Oosterlynck, en Ympkje Albeda. *Antwerpen, herwonnen stad? 1940-2012: Maatschappij, ruimtelijk plannen en beleid*. Brugge: Die Keure, 2015.

Burke, Peter. *Eyewitnessing: The Uses of Images as Historical Evidence*. Picturing History. Londen: Reaktion, 2011.

Catsoulis, Elektra. ‘De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WOII: analyse van de wet op krotopruiming in Antwerpen’. UGent, 2016.

Choay, Françoise. *L’urbanisme: utopies et réalités : une anthologie*. Parijs: Seuil, 1965.

Clapson, Mark, en Peter J. Larkham. *The Blitz and Its Legacy: Wartime Destruction to Post-War Reconstruction*. Farnham: Ashgate, 2013.

Clark, Peter. *The European City and Green Space: London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850 - 2000*. Historical Urban Studies. Aldershot: Ashgate, 2006.

Cohen, Jean-Louis. *Architecture in Uniform: Designing and Building for the Second World War*. Montréal: Canadian centre for architecture, 2011.

Crawford, Margaret, en Martin Wachs. *The Car and the City: The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*. Ann Arbor: University of Michigan press, 1992.

De Beule, Michel en Brussel stedenbouw en erfgoed. *Brussel: geplande geschiedenis : stedenbouw in de 19e en 20e eeuw*. Brussel: Meert, 2017.

De Bruyn, Joeri, en Maarten Van Acker. *Groene Singel: geschiedenis van de Antwerpse ringruimte: plannen, verhalen, dromen 1906-2009*. Antwerpen: Ludion, 2009.

De Meulder, Bruno. *De kampen van Kongo: arbeid, kapitaal en rasverdeling in de koloniale planning*. Amsterdam: Meulenhoff, 1996.

De Naeyer, André. *Monumentale Baudenkmale von der Burg zum Bahnhof; Monumentale Baudenkmäler an der Hauptstrassen Achse Antwerpens*. Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege. Dokumentation der Jahrestagungen. Antwerpen: Stad Antwerpen. Hoger architectuurstudium van het Rijk, 1990.

- De Rynck, Korneel. *De golden Sixties: Hoe het dagelijks leven in België veranderde tussen 1958-1973*. Antwerpen: Manteau, 2022.
- De Rynck, Korneel. *Vroeger was alles anders: het dagelijks leven in België vlak voor de golden sixties*. Zevende dr. Antwerpen: Angèle/Standaard Uitgeverij, 2023.
- De Vos, Els, en Piet Lombaerde. *Van academie tot universiteit: 350 jaar architectuur in Antwerpen*. Antwerpen: UPA, 2013.
- Diefendorf, Jeffry M. 'Artery: Urban Reconstruction and Traffic Planning in Postwar Germany'. *Journal of Urban History* 15, nr. 2 (1 februari 1989): 131-58.
- Diefendorf, Jeffry M. *In the Wake of War: The Reconstruction of German Cities after World War II*. Oxford University Press, 1993.
- Dubois, Marc. *Vernieling en wederopbouw Oostende 1944-1958*. Oostende: Stad Oostende, 2019.
- Düwel, Jörn, en Niels Gutschow. *A Blessing in Disguise: War and Town Planning in Europe 1940 - 1945*. Berlijn: Dom, 2013.
- Düwel, Jörn, en Niels Gutschow. *Verkehr in Not: Das Automobil Im Städtebau*. 1st ed. Berlijn: Lukas Verlag für Kunst- und Geistesgeschichte, 2024.
- Erik Bruinning. 'Tussen vogels en mensen'. *Het Vogeljaar*, 63-1 2015.
- Garritzen, Elise. 'Framing and Reframing Meanings in History Books: The Original and Posthumous Paratexts in J. R. Green's Short History of the English People'. *History of Humanities* 3, nr. 1 (maart 2018): 177-97.
- Gartman, David. *From Autos to Architecture: Fordism and Architectural Aesthetics in the Twentieth Century*. New York: Princeton architectural press, 2009.
- Genootschap voor Antwerpse geschiedenis. *Antwerpen in de 20ste eeuw: van Belle Epoque tot Golden Sixties*. Brasschaat: Pandora, 2008.
- Goethals, Katrien. 'Eduard van Steenberghe (1889-1952): een stille voorvechter van de moderne meubelkunst: een analyse van de binnenhuisarchitectuur van het woningcomplex in de Volhardingstraat te Antwerpen'. Diss. Lic., 1994.
- Grafe, Christoph, Bart Decroos, Bernard Colenbrander, Bram van Kaathoven, en Jannah Loontjens. *Linkeroever: sprong over de Schelde, = Linkeroever: across the river*. Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut, 2017.
- Gunn, Simon, en Susan C. Townsend. *Automobility and the City in Twentieth-Century Britain and Japan*. Londen: Bloomsbury Publishing Plc, 2019.
- Hague, Cliff. *The Development of Planning Thought: A Critical Perspective*. Built Environment Series. Londen: Hutchinson, 1984.
- Hancké, Lode. *De Antwerpse burgemeesters van 1831 tot 2000: van Le Grelle tot Detière*. Antwerpen: De Vries-Brouwers, 2000.
- Haselsberger, Beatrix. *Encounters in Planning Thought: 16 Autobiographical Essays from Key Thinkers in Spatial Planning*. Taylor & Francis, 2017.
- Herbert Jensen. 'Der Wettlauf zwischen Verkehr und Städtebau'. *Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung: Jahresversammlung*, 1953.
- Imbert, Dorothée. *Between Garden and City: Jean Canneel-Claes and Landscape Modernism*. Pittsburgh, Pa: University of Pittsburgh Press, 2009.
- Jonathan Manns, 'Park-and-Ride - Politics, Policy and Planning', *Town & Country Planning* 79, nr. 3 (2010).
- Jordanova, Ludmilla. *The Look of the Past: Visual and Material Evidence in Historical Practice*. Cambridge: university press, 2012.
- Julie Verhelst. 'Een hart voor de stad: De evolutie van het Antwerpse stadsbeeld onder Lode De Barsée (1950-1990)'. *Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, HistoriANT 2* (2014), 2014.

- Lewis, Alan. 'Planning through conflict: competing approaches in the preparation of Sheffield's post-war reconstruction plan'. *Planning Perspectives* 28, nr. 1 (1 januari 2013): 27-49.
- Leysen, Christian. *Antwerpen: onvoltooide stad : ontwikkeling tussen droom en daad*. Tielt: Lannoo, 2003.
- Lijewski, Teofil. 'The Transport System in a Reconstructed City : The Case of Warsaw'. *Bollettino Della Società Geografica Italiana*, 31 december 1986, 27-36.
- Maele, Jens van de. *Architectures of Bureaucracy: The Politics of Government Office Buildings in Interwar Belgium*. De Gruyter Oldenbourg, 2025.
- Mieke Nagels. 'De Antwerpse Fortengordel - de Brialmontforten als onzichtbare potentie van de periferie'. UGent, 2012.
- Pendlebury, John, Erdem Erten, en Peter J. Larkham. *Alternative Visions of Post-War Reconstruction: Creating the Modern Townscape*. Londen: Routledge, 2015.
- Rose, Gillian. *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*. 4th ed. Londen: Sage, 2016.
- Rose, Gillian. *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*. 5th edition. Londen: SAGE, 2023.
- Ryckewaert, Michael. *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State: Infrastructure, Planning and Architecture 1945-1973*. Rotterdam: 010 Publishers, 2011.
- Schoofs, Dirk. 'Licht, lucht en ruimte: van ideaalbeeld tot pragmatisme : een eeuw stedenbouwkundig denken toegepast op de Antwerpse linker Schelde-oever'. Diss. Lic. Geschiedenis, 2004.
- Seberechts, Frank. "'De Antwerpsche Haven in Het Stormgetij.'" Jan Timmermans En de Haven van Antwerpen'. *WT. Tijdschrift over de Geschiedenis van de Vlaamse Beweging* 70, nr. 3 (2011): 215-29.
- Sheller, Mimi, en John Urry. 'The New Mobilities Paradigm'. *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, nr. 2 (1 februari 2006): 207-26.
- Taverne, Ed, en Irmin Visser. *Stedebouw: de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen: SUN, 1993.
- Tijs, Rutger. *Tot Cieraet deser Stadt: bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden : een cultuurhistorische studie over de bouwtrant en de ontwikkeling van het stedebouwkundig beleid te Antwerpen van de 13de tot de 20ste eeuw*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1993.
- Tittillion, Lieven. 'De Koninklijke vereniging voor natuur- en stedenschoon (1910-1999)'. KULeuven Diss. Lic. Geschiedenis, 1999.
- Tritsmans, Bart. *Bomen zijn waardevolle bijkomstigheden: stedelijk groen in Antwerpen, 1859-1973*. Leuven: Universitaire pers Leuven, 2016.
- Universiteit Antwerpen Centrum voor Stadsgeschiedenis en Vitaly Volkov. 'Mobiliteit in Antwerpen tussen functionaliteit en leefbaarheid: visies en beleid'. *Stadsgeschiedenis* 2 (2019): 19.
- Uyttenhove, Pieter. *Stadland België: hoofdstukken uit de geschiedenis van de stedenbouw*. A&S/essays. Gent: A&S/Books, 2011.
- Van Damme, Ilja, Hilde Greefs, Iason Jongepier, en Tim Soens. *Historische atlas van Antwerpen: Stad van droom en daad*. Historische atlassen. Bussum: Thoth, 2022.
- Van Isacker, Karel, en Raymond van Uytven. *Antwerpen: twaalf eeuwen geschiedenis en cultuur*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1986.
- Van Loo, Anne. *Repertorium van de architectuur in België van 1830 tot heden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 2003.
- Vitaly Volkov. 'Mobiliteitsbeleid in Antwerpen 1965-1985'. Vrije Universiteit Brussel, 2016.

Online werken

- 'Algoet Daniel'. Geraadpleegd 15 maart 2025.
<https://www.schoonselhof.be/schoonselhofac/algoet%20daniel.html>.
- Bernhardt, Christoph en Zentrum Für Zeithistorische Forschung Potsdam. 'Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der »autogerechten Stadt«'. *Zeithistorische Forschungen*, 2017. <http://zeitgeschichte-digital.de/doks/1076>.
- 'Cogge, Walter'. Geraadpleegd 20 april 2025. <https://inventaris.onroerendergoed.be/personen/811>.
- De Wever, Bruno. 'Timmermans, Jan | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging'. Geraadpleegd 26 februari 2025. <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/timmermans-jan>.
- 'Grootstedelijke agglomeraties'. Geraadpleegd 9 maart 2025. <https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/grootstedelijke-agglomeraties.html>.
- GVA. 'Groot Antwerpen in cijfers', 28 februari 2015. <https://www.gva.be/regio/antwerpen/regio-antwerpen/antwerpen/merksem/groot-antwerpen-in-cijfers/38989720.html>.
- Harry Van Velthoven. 'Huysmans, Camille | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging'. Geraadpleegd 26 februari 2025. <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/huysmans-camille>.
- 'Het project | De Oosterweelverbinding', geraadpleegd 21 mei 2025, <https://www.oosterweelverbinding.be/het-project>.
- Liebis-Gümüş, Carolin. 'Mobilities and the History of Mobility'. Application/pdf, 2024, 5913 KB. <https://doi.org/10.14765/ZZF.DOK-2830>.
- Meurs, Wim van, Laura Brinkhorst, en Marieke Oprel. 'Citizens' Sentiments or Governmental Rationales? Post-War Reconstruction of Bombed Cities in the Netherlands', 17 april 2024. https://brill.com/view/journals/hcm/12/1/article-p83_004.xml.
- Ohrvik, Ane. 'What is close reading? An exploration of a methodology'. *Rethinking History* 28, nr. 2 (2 april 2024): 238-60. <https://doi.org/10.1080/13642529.2024.2345001>.
- Paalman, Floris. 'Visions of Reconstruction: Layers of Moving Images', 30 december 2015. <https://mediarep.org/handle/doc/15100>.
- 'Paul Smekens | VAI Archiefhub'. Geraadpleegd 17 april 2025. <https://collectie.vai.be/agent/6>.
- 'Raphaël Verwilghen - Archiefpunt'. Geraadpleegd 6 maart 2025. <https://archiefpunt.be/archief-in-de-kijker/het-archief-van-rapha%C3%ABl-verwilghen>.
- Reynebeau, Marc. 'Het selectieve geheugen van Leo Delwaide'. *De Standaard*. Geraadpleegd 20 maart 2025. https://www.standaard.be/cnt/dmf20190211_04169655.
- Ruys, Manu. 'De Saeger, Jos | De digitale Encyclopedie van de Vlaamse beweging'. Geraadpleegd 2 mei 2025. <https://encyclopedievlaamsebeweging.be/nl/de-saeger-jos>.
- Serrien, Pieter. 'Overzicht V-inslagen op België', 8 september 2016, <https://pieterserrien.be/boeken/elke-dag-angst/overzicht-v-inslagen-op-belgie/>.
- 'Toubhans, Walter'. Geraadpleegd 20 april 2025. <https://inventaris.onroerendergoed.be/personen/4803>.
- VAi. 'Actoren | Vijftig jaar wet op de stedenbouw'. Geraadpleegd 14 mei 2025. <https://www.vai.be/advies/actoren-vijftig-jaar-wet-op-de-stedenbouw>.
- VAI. 'inventaris vereniging voor het streekplan schelde dijle', 2019. <https://collectie.vai.be/sites/default/files/remote-apa-files/20190710-0009-sd-inventaris-publiek.pdf>.
- Vandeweghe, Evert. 'Vleeshuiswijk', 2016. <https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/302509>.

'Verbruggen, Renaat | Studiecentrum Vlaamse Muziek'. Geraadpleegd 20 april 2025.
<https://www.svm.be/componisten/verbruggen-renaat>.