

DE ARCHITECTUUR
IN ONS LANDSCHAP
EN HET
STEDEBOUWPROBLEEM

DOOR
JOZEF SCHELLEKENS

PROVINCIAAL ARCHITECT

1941

DRUKKERIJ J. VAN MIERLO-PROOST. — TURNHOUT.

DE ARCHITECTUUR IN ONS LANDSCHAP

EN HET

STEDEBOUWPROBLEEM

Het Provinciaal Bestuur van Antwerpen besteedt sinds jaren de volle aandacht aan het bouw- en stedenbouwprobleem.

Het is dank aan haar initiatieven dat de meeste gemeenten onzer Provincie reeds over een degelijke bouwverordening beschikken.

Nadat door bovengenoemd Bestuur een model-bouwverordening was op de markt gebracht, kwamen weer allerlei problemen naar voren die niet alleen met bouwen maar vooral met stedenbouw in betrekking stonden.

Einde 1938 ontving schrijver dezes vanwege de Provincie opdracht voorstellen in te dienen : a) aangaande het bouwen in het landschap, b) aangaande de stedenbouw, niet alleen gezien voor een grootstad, maar voor het gansche landschap; tevens moest het streekplanwerk onderzocht worden.

De voorstellen met een « toelichting » werden in September 1939 bij de Provincie ingediend.

Het is alleen de « toelichting » welke hier in boekvorm verschijnt.

De internationale gebeurtenissen die sindsdien hebben plaats gehad zullen heel wat hervormingen en wijzigingen, vooral op het gebied der stedenbouwkwestie en haar wetgeving, noodzakelijk maken, en laat ons hopen ook het in deze « toelichting » beoogde doel sneller zullen nastreven.

De schrijver drukt de hoop uit dat de lezer genoeg objectiviteit zal aan den dag leggen met steeds indachtig te zijn dat deze studie vóór de krijgsverrichtingen van Mei 1940 werd geschreven.

November 1940.

EERSTE DEEL.

De Architectuur in ons Landschap.

INLEIDING.

Dit boek wil geen sentimenteele verheerlijking zijn van al wat het woord « landelijk schoon » kan omvatten.

Dit boek is geen wetenschappelijke arbeid met diepzinnige beschouwingen. Het is geen historische beschrijving en geeft geen statistisch overzicht. Het heeft slechts de bescheiden taak de aandacht te vestigen op de wantoestanden die er heerschen op het gebied van het bouw- en stedenbouwwezen, en middelen aan te wijzen om tot een ordening te geraken.

Dit boek wenscht als een protest te weerklinken.

Protest tegen de ontsiering van ons nationaal patrimonium.

Protest tegen de anarchistische bedrijvigheid op gebied der architectuur.

Protest tegen de verantwoordelijke overheid om haar getalm, nalatigheid, onverschilligheid en kwalijk begrepen spaarzaamheid.

Wij verwachten dat veler oog geopend worde, dat de belangstelling zal stijgen en dat iedereen zal meewerken aan het groote doel « het bewaren en verhoogen van de schoonheid in ons land ».

Wij zullen enkele sommaire middelen aangeven om een bewuste verleelijking in te toomen, om verdorven geesten eenigszins onschadelijk te maken.

Dat onze taal weerklink vinde !

Mochten we slagen !

De kiemen zijn gelegd !...

Want er is een groeiend enthousiasme merkbaar bij het kruim van ons intellectualistisch korps, om ten strijde te trekken tegen de groeiende ontsiering van ons landelijk schoon. Een begeesterend enthousiasme is een eerste noodzakelijkheid om de enkele in dit boek aangehaalde verdedigingsmiddelen het doeltreffendst tot verwezenlijking te brengen.

De ontstane reactie is eenvoudig als een drang naar geestelijk en lichamelijk zelfbehoud van den modernen mensch te beschouwen.

Het is een verheugend verschijnsel dat gaandeweg de waarde, ook in economischen en socialen zin, van de schoonheid van ons land meer en meer wordt begrepen en krachtiger verdediging vindt. Maar treffend is het ook — juist omdat over dit onderwerp meer wordt gesproken dan ooit vroeger het geval is geweest — dat er zoo talloos velen zijn, die blijkbaar het appreciatievermogen voor landelijk of monumentaal schoon missen. Het gemis aan gevoel voor schoonheid staat tot op zekere hoogte los van beschaving, algemeene ontwikkeling, geboorte, stand of fortuin.

Niemand zal het mij als architect ten kwade duiden dat ik in dit boek zulken nadruk heb gelegd op den vorm der dingen, op het esthetisch effect, op de totale schoonheid.

Het is toch ten slotte in hoofdzaak de blijvende en uiteindelijke schoonheid der steden en dorpen welke domineerend werken zal, omdat haar direkt en visueel karakter door het nageslacht zal beoordeeld en gewaardeerd worden.

We richten ons tot diegenen die, 't zij door hun leidende rol die ze in de samenleving vervullen, 't zij door een actief deelnemen aan den bouw van de architectonische landelijke vormgeving, wien de schoonheid van ons land ter harte gaat, om hun 'n idee te geven van de verwoestingen die de laatste jaren werden aangericht. In het bouwen stedenbouwwezen, zooals overigens zoo dikwijls het geval is, wordt men zich de waarde van iets schoons eerst dan recht bewust, wanneer het verloren dreigt te gaan.

Voor al de overheid draagt de groote verantwoordelijkheid ; aan hen is het in hoofdzaak te wijten, dat er niet tijdig kon ingegrepen worden om 'n wantoestand te doen ophouden.

Individueel kunnen er dagelijks protesten zonder nut verrijzen, zoolang door de leidende lichamen geen wetteksten in de hand worden gesteld om naar middelen te grijpen, zoolang door de overheid naar geen doeltreffende ordening wordt gestreefd.

De ontsiering van het landelijk schoon is een probleem geworden hetwelk zoowel den stadsmensch als den dorpeling interesseert.

Ons interesseert niet alleen de schoonheid van het landschap op zichzelf, doch ook het behoud van de gezondheid en daarmee de schoonheid van het geheele landelijk leven, van de landelijke bevolking en haar bedrijf en daarmee van het land en het landschap.

Het behoud van het geheel als zoodanig beteekent een groote moreele, geestelijke en fysieke winst voor het geheele volk.

Ons doel is niet anders dan te strijden voor het behoud der bronnen van de diepste en de meest innerlijke krachten van de volksgemeenschap, tot welke bronnen de schoonheid en het eigen inheemsche karakter van het landschap mede in de eerste plaats behooren.

Dagelijks moeten we met leede oogen aanzien hoe de laatste restjes van onze landelijke architectuur en van ons landschap worden bedorven ; hoe de heiligste waarden worden vertrappt.

Voor ons is het nog een duurbaarder probleem geworden, omdat de sterke, gezonde geest van onze bevolking zoolang heeft kunnen weerstand bieden aan verdorven moderne geestesstrekingen. Onze streken bezitten nog enkele prachtige natuurreserven en landelijke gemeenten, welke door sterke en reine handen dienen bewaard en beschermd te worden.

Te lang werd overal het toezicht overgelaten aan onbevoegden en onverantwoordelijken.

Reeds lang had dit een regeeringsvraagstuk moeten zijn.

De methodische ontsiering wordt op 'n waanzinnige wijze voortgezet en erger : de verleelijking wordt plaatselijk schijnbaar zelfs aangemoedigd.

Het recht van den eigendom wordt ten nadeele van de gemeenschap misbruikt.

De moreele, sociale of economische waarden die de woning- en stedenbouw voor de samenleving vertegenwoordigen, worden niet met aandacht doorgrond.

Immoreele toestanden worden als normaal beschouwd ; de verderfelijke speculatiegeest op bouwgronden wordt door iedereen als een natuurlijk dagelijksch verschijnsel aanzien. De enkelen die den moed hebben dit alles aan de kaak te stellen worden niet eens aanhoord.

Zelfs in landelijke centra worden door uitbreidingen en industriële vestingen broeinesten gecreëerd van zedelijk laagstaande menschen. Kwalen van onzedelijkheid en verbittering bloeien daar waar menschen in krotten worden gedreven, waar ze opgestapeld in kazernegebouwen, of bijeengeschoold worden in vuile en beroekte industrie-centra.

Dagelijks worden nog toelatingen tot bouwen gegeven voor het optrekken van nieuwe krotten. Aan het gezamenlijk vraagstuk van bouw en stedenbouw moet nog altijd 'n begin van oplossing gegeven worden.

Er kan geen vrede en geluk, geen huiselijkheid en voornaamheid, geen orde en rust heerschen, waar aan een gezin geen ruime en gezonde woning gegeven wordt, waar de man na zijn dagtaak z'n noodzakelijke rust niet vinden kan.

Gemeentebesturen staan onmachtig om tegen die kwaal te reageeren; ze missen bevoegdheid of bevoegde voorlichting, ze missen den moed om persoonlijke belangen te kwetsen.

Plaatselijk chauvinisme schijnt soms, ook waar het geldt het bewaren van de schoonheid, te gaan boven het groote cultureele belang.

Bij de beoordeeling van een woongelegenheid of bij het opmaken en uitvoeren van een uitbreidingsplan, kan zelden aan een landelijk gemeentebestuur de verantwoordelijkheid gegeven worden; vriendschapsbelangen zijn meestal de oorzaak van alle gemis aan objectiviteit.

Zien we nu niet vaak gebeuren dat een goedgekeurde rooilijn gewijzigd wordt, zelfs al was de bebouwing reeds gedeeltelijk uitgevoerd? Onooglijke uitzichten worden verkregen, ordeloos en banaal!

De toestand schijnt hopeloos!

En toch!...

*
*
*

Om ons doel te bereiken moeten we vooreerst klaarheid en eenheid brengen in de aan te geven richtlijnen.

Het typisch landelijk schoon van onze streken bestaat in hoofdzaak niet in de schoonheid van de ongerepte natuur, doch in de schoonheid van het landschap, zooals dat door een eeuwenlang ingrijpen van den mensch in de natuurlijke gedaante van onze streken is ontstaan. Het voortdurend ingrijpen van den mensch in de gedaante van het landschap, om het beter bewoonbaar en meer vruchtbaar te maken, hetwelk vroeger steeds tot de schoonheid leidde, voert thans tot stellige verleelijking. In den loop van de negentiende eeuw, zoo ongeveer van af het midden dier eeuw, heeft er een ommekeer in den algemeenen volksgeest zich voltrokken. De sterke toename van de bevolking en de sterke ontwikkeling van het verkeer hebben tot een aanzienlijke vermeerdering van de intensiteit bijgedragen waarmede het landschap veranderd werd. Verschillende omstandigheden hebben aan die ontsiering meegewerkt; in de eerste plaats de sterke uitbreiding van onze groote en middelmatig groote steden; vervolgens de vestiging van industrieën en het voor den landbouw in cultuur brengen van woeste en van beboschte gronden.

Niet alleen de behoeften van landbouw, tuinbouw, handel, industrie, verkeer, watervoorziening, electriciteitsbedeeling, hebben de vernietiging van de landelijke schoonheid in de hand gewerkt, maar ook, — en dit is welhaast een tragisch te noemen factor, — de ver-

nieuwde liefde voor het mooie landschap, de neiging om buiten, te midden van de schoone natuur, te wonen, heeft zeer krachtig bijgedragen tot vernietiging van de mooiste plekken van ons land, plekken die juist voor intensieve villabebouwing werden uitgezocht.

*
*
*

Een goede halve eeuw geleden werd begonnen met de ontsiering van ons landschap, in een tijd dat de steden reeds 'n misvormd uiterlijk hadden gekregen door wansmakelijke produkten.

Tot in het midden der 19^e eeuw hadden onze landelijke bouwwerken hun eigen karakter behouden. De invloed van de stad was toen nog vrij gering en op enkele kleine uitzonderingen na vormden elk van onze gemeenten nog 'n volmaakt geheel.

Verkeer, industrie, toerisme en onderwijs hebben het verband tusschen stad en dorp nauwer toegehaald.

Het « boersche » in het landelijke werd als iets achterlijks aanzien.

De dorpsintellektueel was de eerste ontsierder van het landschap. De notaris, burgemeester en dokter, met de hulp der stedelingen, met de hulp van de administratie, hebben de eerste kiemen gezaaid. Zie in onze dorpen de scholen, stations, gemeentehuizen, rijkswachgebouwen, en burgerwoningen. Overal huist er een geest van wansmaak en gewilde rijkdoenerij.

De « stadsgeest » werd nadien overgenomen door den kleinen burger en den werkman, en nu is de boer, de conservatieve en traditioneele boer, eveneens aangetast.

Het resultaat is bedroevend.

De oude schoonheid van onze streken wordt hoe langer hoe meer verpest en van een nieuwe schoonheid is er omzeggens nog weinig spraak. Het karakteristiek aanzien van onze dorpen gaat allengs verloren; vele zijn reeds geheel verknoeid.

Dagelijks doorkruis ik het landschap en ik moet bekennen dat ik op sommige oogenblikken twijfel of er nog wel drastische middelen kunnen toegepast worden om weerstand te bieden aan 'n verschrikkelijke kwaal, die ons geliefd land hoe langer hoe meer verpest.

Het konservatief karakter van onze buitenmensen heeft lang aan den overheerschen invloed van de stad weerstand geboden. Langzaam werd de traditie losgelaten; langzaam werd de geest beneveld door de zinloos opgesierde bouwkunst van de stad.

De gezonde schoonheidszin, — gegroeid uit 'n schijnbaar naïeven geest, — werd vervormd door 'n stadsch snobisme, door ziekelijke en verfoeibare denkbeelden.

Het gevoel voor schoonheid ging verloren. Dat gevoel voor schoonheid hetwelk vroeger in meest al de bouwwerken onbewust groeide.

Dit onbewust aanvoelen van de schoonheid is nu verdwenen en heeft plaats gemaakt voor een gezochte en gewilde kunstmatige oppervlakkigheid.

Voor de goede moderne bouwkunst bestaat er geen belangstelling; deze schijnt voor de verdorven versieringsgeesten te eenvoudig; omdat allen zin voor de gezonde rede verloren is gegaan. Alleen vinden zij iets « hedendaagsch » in 'n uiterlijk vertoon, in 'n oppervlakkig schijnschoon.

Als directe oorzaken van den hedendaagschen wansmaak vermelden wij : de sterke bevolkingsvermeerdering gedurende de laatste eeuw, die als gevolg heeft gehad woningbouw op groote schaal; de uitbreiding van land- en tuinbouw, waardoor veel oorspronkelijke natuurterreinen in beslag werden genomen; de techniek die vaak, zonder acht te slaan op de landelijke schoonheid, hare werken uitvoerde, waartoe vooral te rekenen zijn de wegenbouw, de aanleg van electrische hoog- en laagspanningsleidingen, reklames, enz.

De algemeene indirecte grandoorzaken van het verlies van landschapsschoon zijn : de in de 19^e eeuw vooral sterk tot uiting gekomen geest van materialisme, rationalisme, commercialisme, die met de geestelijke waarden niet of onvoldoende rekening hielden; de sterk verminderde schoonheidszin der 19^e en 20^e eeuw vergeleken bij vroegere tijden. De « verstedelijking » van een groot deel van de tegenwoordige menschheid, en de daardoor ontstane vervreemding van de natuur, heeft er eveneens toe bijgedragen dat de schoonheid van het landschap meer en meer als iets bijkomstig werd beschouwd.

Het vaak onnoodig verlies van veel natuur- en landschapsschoon is tevens te wijten aan de overwegend rationalistische en kapitalistische en daaruitvolgende éenzijdige beoefening van den land-, tuin- en boschbouw, de techniek, den woningbouw, den handel en de industrie. Er is méér.

*
**

Onze hedendaagsche tijd kenmerkt zich door mechanisatie en intellectualiseering.

De mechanisatie of de uitbreiding van de techniek is van betekenis geworden voor het dagelijksche werk van millioenen menschen. De bekoring van het handwerk is langzaam verloren gegaan. Geen gereed werk komt meer uit de handen van den enkeling; hij creëert geen volkomen eigen werk meer waarin de geheele mensch tot uitdrukking komt. De uitoefening van zijn dagelijksche taak laat voor zijn persoonlijke natuurgesteldheid geen speelruimte, omdat er geen plaats is voor individueele keuze, geen ruimte voor de speelsheid van schepende krachten, geen fantasie, geen beweeglijkheid van geest. Alleen de machine wordt verheerlijkt.

Ons leven is gebaseerd op ons dagelijksch werk. Maar dit werk

biedt weinig gelegenheid tot ontplooiing van de vele vermogens van den mensch en laat deze slapend of dood liggen; de mensch is voor een groot deel van den dag tot dom bezig-zijn zonder meer gedoemd, en deze verdorring moet onvermijdelijk uitstralen in zijn werk, op zijn gansch wezen, zijn ontwikkeling en zijn groei. De mechaniseering en verarming van het werk moet beteekenen : mechaniseeren en verarmen van den geheelen mensch, van de geheele wereld.

Gelukkig dat er nog zijn die de gelegenheid hebben nog iets van hun eigen persoon in hun eigen werk te leggen en nog eigen initiatief mogen laten werken. Ook voor dezen straalt het werk niet meer het totale arbeidsvermogen van den mensch uit en bezit het niet meer de volmaakte volheid van vroeger. Het werk is meer eenzijdig geworden; uitsluitend technisch of uitsluitend economisch. Er is maar één enkel geestelijke cel van den rijken menschelijken aanleg welke de gelegenheid krijgt zich te ontplooiën. Wij behoeven slechts te denken aan zuiver technisch, zuiver nuttigheidswerk van vroeger en dit te vergelijken met gelijkaardig werk van heden, om het diepgaande verschil te zien. Het tegenwoordige ingenieurswerk geeft alleen nog blijk van technisch kunnen.

Deze geestelijke verarming komt niet buiten een zekere straal en daardoor geeft het werk minder voldoening. Zoovele krachten, waarvan de mensch zich al dan niet bewust is, liggen braak; op zijn minst ontstaat daardoor een vaag gevoel van onvoldaanheid, het gevoel dat een stuk van zijn menschzijn in zijn werk niet tot zijn recht komt. Vroeger vermocht het werk het geheele leven te vullen, terwijl thans dit werk een leegte laat. Geen wonder dat er een verlangen ontwaakt naar andere bevredigingen. Het dagelijksch werk kan de hoogere krachten van hart, geest, fantasie, intuïtie niet meer tot zijn volle ontplooiing brengen en daarom richten zich die bevredigingen naar voldoening van de meest directe en primaire verlangens : de instincten en de driften.

En de intellectualiseering? Niemand onderschat de zegeningen der wetenschap. Aan de wetenschap danken wij wat gewoonlijk vooruitgang en soms ook wel eens beschaving genoemd wordt. Het intellect gebruikt het gevaarlijk wapen der kritiek. Tegen de kritiek kan niets weerstaan dan alléén wat rechtvaardiging vindt óf in een onwrikbare geestelijke overtuiging, óf in de meest primaire onmiddellijke behoeften. De kritiek heeft veelal moordend gewerkt op geestelijke waarden.

De geestelijke omarming, die steun en vrede gaf in het leven, die een richting aanwees voor de gedragingen van den mensch, is voor zooveel verloren gegaan. Materialisme : het zooveel gebruikte en soms misbruikte woord, is de oorzaak van zoovele wantoestanden.

De moderne mensch wil zich door geen traditie en hoogere liefde laten binden om driften en instincten in te toomen. De verheerlijking van het lichaam is voor hem de hoogere orde.

LANDELIJKE ATMOSFEER.

« Il vaut bien mieux les lourds souliers des paysans : ils sont » dans le style, ceux-là ! ».

In vroegere, meer primitieve tijden, was de mensch voor zijn geheel bestaan op de natuur aangewezen en van haar afhankelijk. De mensch was één met de natuur. Zij was inderdaad Moeder Natuur.

Het was dan ook geen wonder dat de natuurkrachten tot goden uitgroeiden. De mensch was verplicht te bspieden, zich voortdurend rekenschap te geven van hetgeen er in de natuur gebeurde; regen en zon, hitte en koude, storm en luwte, zij waren van beteekenis voor zijn geheele leven. Voortdurend stond hij gereed om dreigend onheil af te wenden, ofwel om de goede gaven van de natuur te benuttigen.

In oudere tijden was er geen gespannen verheerlijking van de natuur maar er was onbetwistbaar een diep besef aanwezig van de éénheid met de natuur, van haar almacht. De mensch bezat een open oog voor de wijze, waarop deze zich uit.

*
* *

Boven onze landelijke gemeenten zweefde vroeger 'n atmosfeer die de uitstraling was van 'n gemeenschappelijken geest. Alle beroepen harmonieerden in één lokale eenheid.

Er was in de gemeenten één ziel en één leidende geest die de esthetische wetten collectief deed aanvoelen.

De corporatieve weelde was groot. De bewoners hadden goud en zilver om zich te omringen van prachtige monumenten, die nu nog onzen rijkdom uitmaken.

De vroegere ambachtslieden maakten nuttige voorwerpen en stelden kunst meer ten dienste van een vorm dan wel van de materie. De kleur, de teekening hadden reden van bestaan, omdat alles groeide op eigen bodem; omdat elk détail 'n doel had. De goede smaak was algemeen, vermits alles beredeneerd was op noodwendigheden, zeden, grond en lokale toestanden. Families van kunstenaars waren niet zeldzaam; onder de directie van vader, imiteerden de kinderen reeds heel vroeg en zouden later de détails van het meesterwerk verzorgen.

In vroegere tijden kende men geen architecten noch aannemers.

Men kende slechts leerlingen, gezellen en meesters; leden van een gilde, waar niemand het beroep zelfstandig mocht uitoefenen, indien hij niet alle rangen doorloopen en niet de moeilijke meesterproef doorstaan had, en dan nog maar alleen als hij zich wenschte te gedragen naar de zwaarbindende gildevoorschriften.

Zoo duurde het eenige eeuwen, tot heil van de bouwkunst, tot heil van onze nationale traditie. Toen kwam, met de Fransche Revolutie, die ook in ons land haar terugslag vond, de tijd van vrijheid, gelijkheid en broederlijkheid. Het was uit met de gilden; de beroepen werden vrij; de kunst werd vrij; concurrentie kwam en geld verdienen werd de hoofdzaak. De eeuw van de machine was aangebroken, de kunst kwam in het gedrang.

Vroeger was er iets sprekends in alle menschelijk werk, waar al de leden eener gemeenschap aan meewerkten.

Toen waren wetenschappelijke formules niet noodzakelijk, maar een gezonde geest zweefde over de menschen lijk een lichte parfum, en de armsten, de meest onwetenden gevoelden het genot aan de schoone dingen.

Nooit werd vroeger een landelijk gebouw opgericht om het landelijke, om het doel zelf 'n gebouw aan te passen aan de omgeving. Alles groeide!

Dit schijnt misschien paradoxaal.

We zullen ons verklaren.

De functionalistische en doorgedreven zakelijke geest van onze voorouders heeft onbewust landelijke architectuur geschapen, zonder aan aanpassing te denken.

Hoe zou het anders mogelijk zijn, dat uit zuiver functioneele « machienen » als wind- en watermolens, hoeven en schuren zulke vormelijke schoonheid uitstraalt, zonder dat als doel gesteld werd iets

« schoons » te maken en waarbij we nu gewagen van « vergroeid » met het landschap ?

Wat ons boeit bij alle oude landelijke bouwwerken is de uitstraling van 'n zakelijken geest, 'n zuivere en gezonde schoonheidszin zonder eenige conceptie van het begrip « schoonheid ». Alles streefde naar doelmatigheid en duurzaamheid.

De eerste landelijke « machienen » waren de windmolens, machienen welke nu onze bewondering afdwingen ; windmolens, zijn zoo wel in vorm als in konstruktie functioneele producten ; geen enkele vorm, geen enkel détail werd ontworpen om de esthetiek te dienen. Alles is er konstruktief en rationeel. Deze molens leeren ons treffend den geest van onze voorouders begrijpen : waarheid en eenvoud ! ¹⁾

Onze vroegere dorpswerklieden hielden zich aan goede overleveringen vast. Slechts in onderdeelen werd er gewijzigd naargelang de omstandigheden, maar alle wijzigingen bleven binnen 'n bepaalden vorm. Altijd werd er 'n mooi geheel samengesteld, dat zich prachtig bij de omgeving aansloot.

De geest was zuiver.

De vormgeving van 'n oude schuur met haar lage muren en hoog dak was gegroeid uit noodzakelijke konstruktieve middelen, met als eerste vereischte : doelmatigheid.

De muren van 'n schuur werden laag gehouden omdat dit konstruktief en financieel te verrechtvaardigen was. 'n Hoog dak omsloot den pyramidalen vorm van opgestapeld hooi of stroo. De muren uit leem en nadien gewit. De dakkonstruktie uit hout, met stroo of riet ; nadien, door ontwikkeling en technische verbeteringen, werd de baksteen en de dakpan aangewend. Al de bouwmaterialen werden in de streek gevonden en elk materiaal werd voor z'n doel gebruikt.

En welk een kleurenharmonie onze voorouders kenden !

Rood, wit en zwart waren de tegenstellingen in de landelijke architectuur. Het blijde rood der pannendaken, het vroolijke wit der gekalkte muren en het stemmige zwart van een donkere plint.

Dit prachtige kleurencontrast vond men voorheen aan menig buitenhuis en boerenhoeve. Dit rood-wit en zwart werd nog verheerlijkt door de groene en witte luiken aan de ramen en het geheel stond in een groene lijst van boomen en loover.

Tegenwoordig kent onze plattelandsbevolking die kleurencontrasten niet meer. De wanden van schuren worden nu liefst opgetrokken

1) Onze windmolens mogen niet verdwijnen.

Heeft men er al eens over nagedacht van welk belang de windmolens kunnen zijn voor de landsverdediging ?

Bij oorlogsgevaar is het niet zoo zeker dat het graan kan gemalen worden door bemiddeling van de electriciteit. Bestaande windmolens kunnen technisch verbeterd worden ; er bestaan hiervan reeds voorbeelden.

uit machinale kempische steen die leelijk en onbeschaafd van kleur is. En indien het nog gebeurt, dat schuren gedeeltelijk met planken worden toegemaakt, dan wordt het hout vaak niet meer geteerd of zwart geverfd en wit gebiesd, doch vuilbruin en smakeloos vaal-groen geschilderd.

*
**

Onze landelijke gemeenten waren vroeger stedenbouwkundig volmaakt. Alles voldeed aan de tijdsnoodwendigheden.

Verkeersproblemen kende men niet. Grootindustrie evenmin. Straten en pleinen werden aangelegd met dezelfde bekommernissen waarmee woningen en hoeven werden gebouwd. De kerktoeren domineerde het dorp. Straten en wegen werden naar den kerktoeren geleid.

Van uit de ramen der hoeven was dit « zwaartepunt » zichtbaar. Voor de woningen kende men geen straat- of gevelarchitectuur, en juist in de « gezaaide » schikking der hoeven zoeken wij nu het « pittoresque ».

Voorheen was 'n dorp 'n eigen iets : 'n kern menschen afgezonderd van het stadsleven en die 'n punt vormden op de landkaart. Geestelijk, sociaal en economisch was er 'n evenwicht. Onvermijdelijk moest 'n dorp 'n eigen karakter en uitzicht krijgen, hetwelk door de eeuwen heen weinig verandering heeft ondergaan.

Hier en daar vinden we nog dorpsbeelden, die hun eigen karakter en schoonheid hebben kunnen bewaren, waar er nog kalmte en rust heerscht. Daar vinden we ook nog gezonde menschen met 'n gezonden geest ¹⁾.

*
**

Oude gebouwen moeten we met 'n voorname piëteit bewaren, niet alleen om het esthetisch genot maar vooral om ons te wijzen in welke richting de hedendaagsche en toekomstige massa moet gedreven worden inzake architectonische weerbaarheid, om aan te toonen tot wat ons volk in staat kan zijn, wanneer het al z'n leugenachtige levenshoudingen zal hebben afgeschud, wanneer noch door onderwijs, noch

1) Het architecturaal streven onzer voorouders kunnen we in 't kort samenvatten :
— altijd zakelijk, doelmatig en konstruktief ;
— nooit werd 'n vorm om 'n vorm aangewend ;
— de meeste bouwwerken werden opgericht zonder concepties van schoonheid ;
— de materialen werden in de streek gevonden ;
— de aanpassing met het landschap was geen doel ; alles groeide onbewust en aldus werd alle kunstmatigheid verworpen ;
— de stedenbouw voldeed aan de tijdsnoodwendigheden.

door opvoeding, noch door erfelijkheid, noch door omgeving de geesten misvormd worden.

Ik overdrijf geenszins.

Laten we trouwens even nagaan hoe de hedendaagsche mensch de landelijke esthetiek opvat.

*
* *

Het woord « landelijk schoon » krijgt verschillende subjectieve beteekenissen, naar gelang het gevoel van het individu.

De beredeneering van enkele dorpsmensen en boeren, die nog niet door de versieringswoede zijn aangetast, is over 't algemeen nog gezond. Voor het bouwen van 'n schuur gebruiken ze baksteen in plaats van leem, gegolfde platen in plaats van riet of stroo, betonplaten in plaats van 'n haag.

Het zou verkeerd zijn te beweren dat de goede bedoeling van die mensen op verkeerde gronden zou berusten. De groote oorzaak van het kwaad is, dat hier door de « verlichte » stad aan die mensen gevaarlijk speelgoed werd in de hand gegeven.

De beredeneering van de kleine dorpsintellectueelen, de z.g. moderne boeren en werklieden is verfoeilijk.

Dat is 'n gevaarlijk soort, dat doordrenkt is van een slechten stadsgeest.

Alle redeneering is bij hen uit den boeze. Ieder die eenigen zin voor landelijk schoon bezit, kan stapels voorbeelden hiervan in z'n eigen omgeving aanduiden. Bij dezelfde reeks vernoemen we ook de grondeigenaars, die op de meest speculatieve manier hun eigendommen verkavelen, en den dorpsaannemer die, voor wat de « versiering » aangaat, voor geen enkel stadsche aannemer wil onderdoen.

Verdere verduidelijking lijkt me hier overbodig.

We staan hier voor 'n hopeloos geval.

Daarna komen de sentimenteele romantiekers. We mogen gerust zonder overdrijving zeggen dat de meesten hunner onder de z.g. intellectueelen gevonden worden.

In hoofdzaak domineert bij de intellectueelen het sentimenteele in het landschap. We kennen 'n « literaire landelijke schoonheid », deze der landelijke krotten, waarvan de « schilderachtigheid » door romantische dichters in lyrische ontboezemingen wordt bezongen.

Tot nog toe huldigden veel van onze intellectueelen misvormde ideeën ; 'n sentimenteel-romantische bewondering voor dingen die in hun oorsprong noch sentimenteel noch romantisch waren.

Een degelijk onderscheid moet er gemaakt worden tusschen het rationeele van een goede hedendaagsche landelijke architectuur en de sentimenteele geaardheid, waarin het woord « gevoel » wordt misbruikt.

Moderne schoonheid wordt niet gewaardeerd, laat staan bezongen. Oude schoonheid heeft een tijd getrotseerd. Het is dan ook vrij gemakkelijk en ongevaarlijk deze te verheerlijken. Bij moderne schoonheid is zulks wel gewaagd ; de tijd heeft nog het koren niet gescheiden van het kaf.

Met 'n naief enthousiasme bewonderen vele intellectueelen 'n oude krot. Ze strijden voor 'n landelijk schoon, maar zien alleen voor hun modellen 'n naïperij van het verleden.

Wanneer 'n architect van hen opdracht krijgt 'n villa te bouwen, dan leggen ze hem op iets knusjes te maken, iets stemmigs : 'n Vlaamsche kamer met veel koperen potten, binnen antieke meubelen, buiten 'n rieten dak, kleine raamkens, veel warrelspel van dakjes, gootjes, dakkapellen en erkers ; iets landelijks, meenen ze.

Wanneer die heeren in hun comiteiten vergaderen, wordt er gekibbeld over 'n detail, geknord wanneer hun 'n degelijk modern werk voor oogen wordt gelegd en gevit over zaken, die alles behalve 'n verbetering kunnen brengen. Die heeren jammeren bij het verdwijnen van 'n oude krot, maar zitten versuft wanneer hun naar middelen wordt gevraagd om het bouw- en stedenbouwkundig vraagstuk op te lossen. Ze zien alleen in détail. Ze zien klein. Hebben ze al eens éénmaal nagedacht over de plaag van de palen in het landschap, zoowel als in de stad ? Zie de lichtreklamen, papierbussen, electriciteits-, telefoon-, verkeers- en verlichtingspalen !

Hebt ge van hen al één protest gehoord ?

Zouden zij dan geen middelen kunnen aanwijzen om de moderne techniek toch esthetisch 'n vorm te geven ?

Vraag hun of de nieuwe uitvindingen niet op een pachthof mogen toegepast worden.

Verluchtungs- en verlichtingstechniek, hygiëne, electriciteit, machine, moderne materialen kunnen bij hen geen vorm krijgen zonder in leugenachtigheid te vervallen. Ik hoef hier geen voorbeelden aan te halen. Er zijn er bij de vleet.

Misvormde geesten welke hun sentimentaliteit verworven hebben door verkeerd onderwijs en verkeerde kunstopvoeding.

Gelukkig zijn er nog anderen die meenen dat er met alle kunstmatigheid niets te bereiken is ; die alle maskaradearchitectuur, leugen en bedrog afschudden ; die terug de gezonde begrippen eener degelijke traditie willen aanwakkeren om eenmaal terug te komen tot de ware schoonheid die huist in 'n harmonieus samenvloeien van architectuur en natuur, in de eenheid tusschen kunst en maatschappij, die het wezen der bouwkunst beschouwen als 'n gemeenschappelijk geestelijk bezit.

In onze hedendaagsche maatschappij zijn dingen ingeburgerd die nog geen vasten vorm hebben gekregen.

Streven naar dien vasten vorm is hun doel, en wanneer de beginvorm is vastgelegd, dan zal de volgende generatie dien beginvorm wel verder volmaken.

Voor hen zijn de grootste leermeesters diegenen welke de nog enkele overblijvende monumenten, hoeven en molens hebben ontworpen. Deze geest moet opnieuw over onze maatschappij stralen.

Want het loslaten der traditie is mede oorzaak van de ontaarding der burgerlijke bouwkunst.

Oude stijlen moeten geen nieuw leven worden ingeblazen, maar de volle aandacht zal moeten geschonken worden aan de nieuwe eischen ons door het moderne leven gesteld.

Waarom zou men den moed niet hebben duidelijk te verklaren, dat er met de hedendaagsche noodzakelijkheden dient rekening gehouden te worden? Waarom de electriciteit op 'n hoeve willen weren?

Aanpassen? Door degelijke handen en 'n gezonden geest 'n oplossing zoeken.

Het zou eveneens 'n dwaling zijn de nijverheid, zelfs de grootnijverheid, op het platteland te willen weren. Er moeten hier alleen geschikte terreinen worden gevonden en de op te richten gebouwen mogen noch esthetisch, noch hygiënisch 'n mooie gezonde omgeving veel schade toebrengen.

En waarom zou het niet mogelijk zijn aan architectuur te doen, zonder te vervallen in historische stijlen?

De eischen van dezen tijd moeten aanvaard worden. Dit is een stelling die trouwens 'n eerlijke uiting vindt in de missie van den bouwmeester: de geschiedenis schrijven van zijn tijd met duurzame materialen.

*
* *

We leven in een tijd van geestelijken overgang. Uit dezen chaos, zal weer orde groeien, en die groei zal het verlangen naar geestelijke waarden doen stijgen. We moeten vooruitzien, over dezen tijd heen. Niet alleen aan het verleden ontleenen wij onzen maatstaf, maar vooral aan het brandende leven, dat wij met zijn veelvuldige, nog chaotische krachten moeten aanvaarden. Wij mogen die krachten niet verstikken, maar stuwen in de richting, waarvan wij het einddoel reeds klaar voor oogen krijgen. Vertrouwen, geloof en idealisme zullen ons leiden naar diezelfde hoogte welke onze voorouders enkele malen hebben bereikt.

Wij eerbiedigen vorm en schoonheid uit het verleden en stellen voor onze creaties een nieuwen vorm in de plaats. Onze taak is te zorgen dat deze schoon zij, opdat onze kinderen ons dat verwijt niet zouden toesturen hetgeen wij zeggen van onze ouders.

Den stempel van ons zelf drukken wij op al ons werk. Wij kunnen dit goed of slecht doen.

Doen wij het goed, dan hangt dit meer af van den geest waarin wij ons werk verrichten dan van een streven naar technische of economische volmaking.

Wij moeten trachten ons werk te verrichten met de volheid van ons rijk-mensch-zijn, dan wel met de eenzijdigheid van een zuiver technisch kunnen waarin we meestal de dorheid vinden van een verschrompelden geest.

HEDENDAAGSCHE BEBOUWING.

De meeste onzer kleine gemeenten kennen geen bouwverordeningen. Toezicht over het bouwen kan er dan ook niet bestaan. Over uitbreidingsplannen werd er nooit gesproken.

Alles wordt overgelaten aan den willekeur van den partikulier.

Op het platteland verrijzen daardoor gebouwen die een heele omgeving betreurenswaardig ontsieren. Kan het ook anders !

De bouwkunst wordt immers door de meesten als 'n uiterlijke bijkomstigheid beschouwd ; ze spruit niet voort uit 'n kultureele behoefte.

De bouwkunst kan de breede lagen der bevolking niet boeien en wordt niet door 'n algemeene belangstelling en waardeering gedragen. Wanneer maatschappij en samenleving aan elkaar niet vergroeid zijn, kan er ook geen bouwkunst zich normaal en zonder verordeningen ontwikkelen.

Onze hedendaagsche landelijke bevolking aanziet de bouwkunst als een bekleeding in plaats van 'n levende vormgeving. Het wezen van de bouwkunst wordt niet genoegzaam erkend.

De laatste tijd onderging de samenleving grondige wijzigingen, die het geestelijk leven hebben verstompt. Voor stijleenheid is er stijlloosheid gekomen. De industrie nam 'n groote vlucht en de machine verving het werk van vele handen.

Om 'n gezonde traditie, die in het verleden 'n duidelijk richtsnoer was geweest, bekommerden de vaklieden zich niet meer. Integendeel. Voor zoover aan het copieeren van oude stijlen niet de voorkeur werd gegeven, trad het individualisme steeds sterker op den voorgrond. Naar iets nieuws werd er gezocht, naar iets nieuws dat nog nimmer werd vertoond. Het zuivere aangeboren gevoel voor schoonheid ging teleur ; het werd een oppervlakkig schijn-schoon zonder inhoud noch zin.

*
* *

De bouw onzer woningen wordt nu vrijwel uitsluitend als 'n winst-object aanzien en berust meestal in handen van bouwers zonder esthetischen zin.

De landelijke architectuur berust grootendeels in handen van den dorpsbouwkundige, die nooit een degelijke esthetische opleiding gekend heeft.

Alle traditie heeft hij losgelaten en hij is niet in staat iets anders te geven van even groote waarde.

Hij wil getuigen dat hij iets van « schoonheid » begrijpt, en moderne materialen kent, maar geeft blijk van 'n zeer oppervlakkigen en misvormden kijk op de dingen.

Zulke personen misbruiken het woord « modern » op alle mogelijke manieren. Ze streven ofwel naar de grootste nuchterheid, die in armoede vervalt, ofwel naar de onooglijkste « versiering » die konstruktie, vorm en degelijkheid van het werk benadeelen.

De buitenmensen hebben echter vertrouwen in den dorpsbouwkundige en dit vertrouwen weet hij op prijs te stellen. 'n Boer zal zich zelden wenden tot 'n degelijk architect, omdat hij wantrouwig staat tegenover eenieder die niet van 't dorp is. Daarbij bestaat ten onrechte de vrees dat de bouwkosten zullen stijgen.

Het bedroevend resultaat moet ik hier niet meer citeeren.

Heeft 'n partikulier nu het recht de gemeenschap uit te dagen ? Is de straat dan geen openbaar bezit ?

Ordering !

Middelen !

Maar welke ?

EEN MIDDEL.

Er is 'n ontwakend verantwoordelijkheidsgevoel bij de overheid merkbaar. Meer en meer wordt zij ervan bewust dat de bevordering van bouwkunst en landschapsschoon een zaak is van algemeen belang.

Gewoonlijk wordt er dan eerst aan 'n zaak aandacht geschonken, als het kwaad geschied is, als de ziekte ongeneesbaar lijkt. Zelfs nu nog worden er velen gevonden die durven beweren dat een lijnrichtings- en bebouwingsplan 'n utopie is.

In principie zou de gemeenteoverheid, in het geval dat ons aanbelangt, het initiatief moeten nemen, omdat zij toch 'n groote verantwoordelijkheid draagt, maar nooit is deze genoeg bewust geweest van het groote drama dat zich rondom haar afspeelde.

De enkele maatregelen werden meestal alleen genomen op aanduidingen van de hogere overheid en deze zijn verre van voldoende.

De burgemeester of secretaris bezitten zelden de noodige technische bouwkundigheden om 'n aanvraag tot bouwen te onderzoeken. Elke aanvraag wordt 'n persoonlijke aangelegenheid. Niet het plan wordt onderzocht, maar de persoon die het plan ingediend heeft.

Meest al de ontwerpen voor bouw aanvragen worden in de landelijke gemeenten door aannemers opgemaakt.

Wat zou het baten, zelfs al hadden de gemeenten 'n bouwverordening en uitbreidingsplan, wanneer geen degelijk gebruik ervan zou kunnen gemaakt worden, wanneer er geen toezicht zou bestaan, wan-

neer iemand de verantwoordelijkheid kan dragen de esthetische zijde of de welstandsbepaling van het vraagstuk te beoordeelen?

Om tegen persoonlijke belangen te reageeren is er heel wat durf en moed noodig.

Geen enkele gemeente kan de weelde dragen een bouw- en stedenbouwkundigen dienst en schoonheidscommissie te bezitten. Zelfs de meeste grootsteden bezitten in ons land niet eens een stedenbouwdienst.

Finantieel zijn de kleine gemeenten niet bij machte een bouwmeester aan hun dienst te hechten, gelast met het toezicht op het bouwen. Alleen intercommunaal of provinciaal zou het mogelijk zijn dat er toezicht worde gehouden op de naleving van de bouwverordeningen.

*
* *

De groote uitbreiding van het verkeer op het platteland is 'n gevaar geworden omdat er niet tijdig aan dit nieuwe element 'n richting werd gegeven.

De gemakkelijke verbinding tusschen stad en land, de drang naar den stadsmensch naar den buiten en nog veel andere factoren dragen er toe bij om zooveel mogelijk langs staats-, provinciale- en gemeentelijke wegnetten te bouwen.

De lintbebouwing die daardoor ontstaan is heeft de schoonheid van het land erg benadeeld.

Er zal dus altijd een dubbele waakzaamheid geboden zijn : eerst dat de landelijke bebouwing zal worden gecentraliseerd om de lintbebouwing te voorkomen, en daarvoor dient een uitbreidingsplan te bestaan, en tweedens dat de nieuwe bebouwing een behoorlijke architectonische verzorging zal krijgen. Daarvoor is niet alleen een bouwverordening noodzakelijk, maar ook een esthetische beoordeeling en een toezicht op de uitvoering.

Om een regelmatige bebouwing te verzekeren zou dus iedere gemeente, zelfs de kleinste, over een uitbreidingsplan moeten beschikken om een wilde, ongeordende bebouwing te beletten. Een goed uitbreidingsplan is ten slotte nog onvoldoende, wanneer een minderwaardige bebouwing het geheel zou ontsieren.

Er is een volkomen samenwerking vereischt tusschen het esthetisch probleem en het zuiver technische, tusschen het aanleggen, bebouwen en uitbreiden van landelijke centra en de verwezenlijking ervan, tusschen het bouw- en stedenbouwprobleem.

We streven niet naar het behoud van een paar museumstukken in het landelijke, we streven naar het behoud van het geheele *levende* land zelf, in al zijn eigen natuurlijke vormen, in al zijn schoonheid en zijn bekoring, tevens met al zijn vormende, opvoedende en gezondmakende kracht. Om dit doel te bereiken zijn er veel middelen, één daarvan zijn de bouwverordeningen.

BOUWVERORDENINGEN.

De meeste onzer steden en groote gemeenten hebben reeds bouwverordeningen. De bouwheeren worden door verordeningen verplicht hun ontwerpen in te dienen waarvan wordt nagegaan of deze voldoen aan de gestelde minimum-eischen. De meeste der bestaande bouwverordeningen worden onvoldoende toegepast en zeker waar de gemeenten niet over een degelijk georganiseerde bouwdienst beschikken of waar de bouwverordeningen niet aangepast zijn aan de streek en de heden-daagsche noodwendigheden.

Wanneer we gewagen van landelijke architectuur, dan raken we vooral de landelijke gemeenten, meestal de kleine gemeenten. Maar de meeste kleine gemeenten zijn niet in het bezit van bouwverordeningen; ze hebben dezer noodzakelijkheid nog niet beseft. Ze beslissen liefst zelf alles, zonder tusschenkomst van « 'n vreemdeling », zonder tusschenkomst van de hogere besturen. Aan de gemeentelijke autonomie, hetwelk een schoon woord is en spel laat voor persoonlijke initiatieven, wordt al te veel waarde gehecht.

In deze tijden zou aan de waarde der gemeentelijke autonomie niet zooveel belang mogen gehecht worden, zeker niet wanneer deze autonomie gebruikt wordt om lijdzaam toe te zien en 'n wantoestand te bestendigen.

Er is te veel willekeur, te veel onwetendheid, te veel nalatigheid en daardoor zijn er toestanden geschapen waarover onze maatschappij zich te schamen heeft.

Daarom reglementen. Reglementen dienen om orde te brengen. Ook bouwreglementen.

*
**

Bouwverordeningen moeten aangepast worden aan de streek en aan de plaats. In hoofdzaak dienen de bouwverordeningen om rekening te houden met de bewoonbaarheid. Hier noemen we voornamelijk de hoogte der vertrekken, verlichting en verluchting der lokalen, trappen, toegangen en portalen, plaats voor privaten en waterputten, watervoorziening, brandgevaar, voorkomen van vochtige muren, afvoer van water en vuil, stallen, mestputten, enz.

Het Provinciebestuur van Antwerpen heeft 'n modelbouwverordening uitgegeven ¹⁾, welke rijk gedocumenteerd is. Voor elke gemeente zou dit model als 'n leidraad moeten genomen worden. Er zijn echter toestanden, welke alleen plaatselijk kunnen opgelost worden, want 'n bouwreglement wijzigt zich naargelang de gemeente, en zelfs in elke gemeente zouden er verordeningen moeten bestaan, die zich wijzigen naar gelang het centrum waarin gebouwd wordt ²⁾. Zoo zou 'n reglement verschillend kunnen toegepast worden op de bebouwde kommen, op het landbouwgedeelte, langs 'n verkeersbaan of in 'n industrieentrum, wàr achtergebouwen worden opgetrokken en wàr niet, wàr een achterrooilijn bestaat en wàr een gesloten blok gevormd wordt. Speciale voorwaarden dienen in de bouwreglementen ingelascht te worden, voor die gedeelten welke voor villabouw bestemd zijn, of tuinvijken, de dichtheid van de bebouwing, beplanting enz.

*
**

En het esthetisch probleem?

Zeker, in vele bouwverordeningen wordt er melding van gemaakt, dat het in te dienen ontwerp ook aan de esthetische minimumvoorwaarden moet voldoen ³⁾.

Maar waarin bestaan die esthetische minimumvoorwaarden?

1) « Handleiding voor de bouwverordeningen van de Provincie Antwerpen ». Uitgave : De Nederlandsche Boekhandel - Antwerpen 1937.

2) Tot nog toe is dit echter onwettelijk. We moeten wachten tot de wet op de urbanisatie van steden en gemeenten aanvaard is.

3) Dit is echter onwettelijk. Alleen het College van Burgemeester en Schepenen is bevoegd een ingediend bouwontwerp niet te aanvaarden wanneer het niet voldoet aan de minimum eischen van welstand, t.t.z. wanneer een straatbeeld zou worden ontsierd, en dit binnen de 8 meter van de voorgevelrooilijn.

Wat is de welstandsbepaling ?

Hoe gebeurt de contrôle ?

Over dit punt kunnen er nog verschillende meeningen bestaan. Men heeft nog te strijden tegen de « liberté de l'artiste », maar het feit staat vast ; esthetisch gebeurt er geen controol, kan er ook geen controol bestaan, zoolang de onbeperkte vrijheid niet aan banden wordt gelegd, zoolang 'n dorpsaannemer 'n façade maken mag, zooals hij verkiest.

Ieder bouwkundige is het er over eens dat er 'n eenheid in het straatbeeld moet zijn, dat er rekening moet gehouden worden, bij het oprichten van een nieuw gebouw, met de nevenliggende gebouwen. Maar welke bouwmeester zou de vaste overtuiging niet hebben, dat zijn gebouw beter is dan het nevenliggende ? In één straat mag er geen al te groote wisselvalligheid bestaan. Afwisseling is goed, is zelfs noodzakelijk zoolang er eenheid van geest is. Maar nu bestaat die eenheid niet. De afwisseling, verkregen door 'n volledige vrijheid te laten aan iedereen, wordt 'n warboel. Dit is onbetwistbaar. Wat baat het dat 'n degelijk architect 'n woning bouwt in 'n rij, wanneer de nevenliggende woningen z'n werk minderwaardig maken.

Een zoogenoemde dorpsbouwkundige zou moeten gedwongen worden zich tot 'n bevoegde kracht te wenden, die er dan voor te zorgen heeft, dat 'n behoorlijk gevelontwerp worde opgemaakt.

Het aandeel dat goed onderlegde architecten aan de bouwproductie nemen is te gering, in verhouding tot de activiteit van de dorpsbouwkundigen, aannemers, enz.

Indien men 'n eenheid in 'n straatbeeld wil bereiken, dient er niet alleen in den vorm en het algemeen uitzicht 'n eenheid te bestaan, en moeten er daarvoor onderrichtingen gegeven, maar ook wat betreft de te gebruiken materialen, de kleur der schildering, zelfs het bepalen van vorm en kleur der steensoort en dakbedekking.

Gelukkig hebben we sinds 25 Maart 1939 een wet op de bescherming van den titel van architect.

De resultaten zullen niet uitblijven. We maken een overgangsperiode door. Waakzaamheid is echter nog geboden.

*
**

Ook bestaande onooglijkheid zou moeten verwijderd of verbeterd worden. Juridisch zullen reglementen welke zouden opleggen bestaande leelijkheid te doen verdwijnen momenteel niet aanvaardbaar zijn, maar eenmaal zal er toch iets op moeten gevonden worden.

Reklamen, waar ze van onpas zijn en niet degelijk zijn aangepast, moeten verwijderd worden. Er zijn middelen om bestaande leelijkheid te verbeteren. Zoo zou er aan 'n eigenaar in het bezit van 'n onooglijk

gebouw moeten opgelegd worden, dat hij dit kalken zou ofwel dat hij op bepaalde aangeduide plaatsen beplantingen zou aanbrengen, boomen, struiken, hagen, klimop, enz.

Er zijn twee gemakkelijk aan te wenden middelen om leelijkheid te verdoezelen of een beter uitzicht te geven, namelijk beplantingen en kalken.

« Ik ben ervan overtuigd », zegt de Keulsche architect Hr. Johannes Schüller, « dat er met 'n wet, die de fabrikanten zou verplichten » hun fabrieken te kalken, reeds heel wat zou bereikt kunnen worden. » Het leelijk uitzicht der huidige fabrieksgebouwen is vooral te wijten » aan de donkere, vuile muurvlakken, weinig aantrekkelijke kleur der » vensters, enz.

« Dezelfde toestanden bestaan in steden, binnenplaatsen en tuinen, omringd van vuile wansmakelijke achtergevels en scheimuren. » Een eenvoudige laag witte kalk kan hier veel goed maken, b.v. op » achtergevels en zwartgeworden, afstootelijken baksteen. Een eigenaar » had z'n huis laten opknappen en de achtergevel met 'n flinke witte » kalklaag doen schilderen en als bij tooverslag ziet het huis er helder » en vriendelijk uit, als 'n gezond en jolig kind te midden van oude » knorrige lieden. Eenige boomen die op de binnenplaats staan, komen » nu veel beter tot hun recht. »

*
**

Onze landelijke gemeenten hebben in het centrum 'n tekort aan boomen. Onze landelijke bevolking schijnt aan 'n boom niet veel waarde meer te hechten. Nochtans hoeveel kale, arme pleintjes en straten zouden een ander uitzicht kunnen krijgen door het planten van boomen.

Leelijke gebouwen kunnen een bekoring krijgen, wanneer men ze met klimop of zelfhechtenden wingerd laat begroeien.

Dagelijks worden prachtige boomen omgekapt, zonder dat de esthetische waarde ervan kon geschat worden.

Hoeveel jaren hebben boomen niet noodig om een prachtige bladerkroon tot volledige ontplooiing te brengen. Men mag niet zoo haastig zijn boomen om te hakken. Men zou moeten bedenken, dat in vele gevallen nog de volgende geslachten ervan zouden kunnen genieten. Boomen zijn dikwijls fraaier dan monumenten. Een leelijk dorpsplein kan met beperkte middelen esthetisch veel verbeterd worden.

Op het platteland ligt er 'n ruim arbeidsveld. Welk probleem ook worde aangevat, overal staan we omzeggens nog voor 'n braakliggend terrein.

ONTSIERENDE REKLAMEN.

Het leek of de afstomping van het schoonheidsgevoel nog niet sterk genoeg werd doorgevoerd.

Daar kwam nog de reklamezucht.

Een in 't oog vallend gebouw, een schoon landschap, de laatste uitzonderlijke nog te vinden rustige plaats wordt door den reklameschilder gezocht.

Dat moet veranderen.

De onzinnige reklame, met de daarbij noodzakelijk geachte brutaliteit in kleur en vorm, wil heerschen en stoort de sfeer van land en stad. Reklame en nog eens reklame!

Wij vragen ons af of de « vrijheid » mag bestaan om er misbruik van te maken. De vrijheid van te genieten van het schoone is een recht van de geheele gemeenschap, en mag niet verloren gaan in naam van de vrijheid.

De overheid moet ingrijpen om het individu te beschermen tegen zichzelf en de gemeenschap te beschermen tegen de uitspattingen van het individu.

Hoever het kwaad reeds ingeworteld zit, vindt wel een bewijs in het feit dat we ons in een grootstad niet eens meer ergeren aan al die schreeuwende reclamen. We laten begaan. Er zijn er zelfs die dit alles

mooi vinden, heel natuurlijk en gewenscht. Voor ons kan vooral in het landschap 'n reklame pijn doen, wanneer we zien dat 'n lief gelegen landelijke woning op 'n vandalistische wijze wordt toetgetakeld, wanneer we zien dat 'n prachtig natuurmonument wordt beschadigd.

Wij loopen elken dag door straten en velden, wij zouden elken dag moeten kunnen genieten van het schoone dat er te zien is, en elken dag ergeren we ons aan de toenemende ontsiering.

De gemeenschap heeft het recht en den plicht hier sterk in te grijpen.

Het recht en de plicht.

Het recht, — en dat is het voornaamste, — wordt aanvaard wanneer we aannemen dat het uiterlijke aanzicht der gebouwen in een levensgemeenschap geen particuliere zaak is, maar algemeen gemeenschapsbezit, en als zoodanig heeft de gemeenschap hierin recht op tuschenkomst.

Tot bescherming van de schoonheidswaarden, — voor zoover gemeenschapsbezit, — is de overheid geroepen.

Denken we nu niet dat de overheid daarmede schade zou doen aan de bijzondere belangen der betrokken burgers.

Wanneer alle onzinnige reclamen zouden verwijderd zijn, dan zou men er van versteld staan wat we reeds zouden bereikt hebben.

Onder streng toezicht van bevoegde instanties wordt dan een rustige, beschaafde aanduiding van naam en soort der zaak toegelaten. Niemand zou er iets bij verliezen en aan schoonheid zou er aanzienlijk veel gewonnen zijn.

Hetgeen over reklame te zeggen is, is eveneens waar voor antennenpalen. Nog 'n geesel van de laatste jaren.

Waarom geen verordeningen gemaakt om orde te scheppen? ¹⁾.

1) In Nederland werd door elke Provincie een verordening uitgevaardigd tegen de ontsierende reclamen. Deze ontsiering geldt natuurlijk alleen buiten de kommen der gemeenten. De gemeenten kunnen dan verordeningen uitvaardigen binnen hun bebouwde kommen. Maar nu zijn er ook nog vele gemeenten in Nederland, die binnen hun kommen alle reclamen toelaten en daardoor zijn er momenteel aan de Provinciale verordeningen wijzigingen in voorbereiding om een geheel dorp als landelijk te verklaren. Zoo mag men verwachten dat zeer kortelings alle reclamen ook uit de dorpen zullen kunnen geweerd worden.

Wat doet de gemeente Amsterdam?

Te Amsterdam zijn de verordeningen tegen de ontsierende reclamen zoover doorgedreven, dat bijna overal alle reclamen en uithangborden verdwenen zijn (op één bepaald centrum na). De verordening te Amsterdam zegt, dat elk te plaatsen reklame of uithangbord vooreerst aan de goedkeuring van de Schoonheidscommissie moet onderworpen worden, en deze Schoonheidscommissie is zeer streng in haar beoordeeling. Daarbij moeten al diegenen, welke een reklame of bord willen plaatsen, hooge belasting betalen. Voor een eenvoudig koperen naambordje geplaatst op of nevens een ingangdeur met als opschrift « Mr... X... Advokaat » grootte ongeveer 40 × 40 cm. worden jaarlijks ongeveer drie gulden belasting geëischt (in 1939).

Voor betrekkelijk kleine uithangborden of lichtreklamen moet jaarlijks 50 gulden betaald worden.

Deze verordening heeft te Amsterdam de beste resultaten gegeven.

De laatste jaren werd er te Amsterdam 'n strijd begonnen tegen de ontsierende antennepalen op de daken der huizen. Op één jaar werden 50.000 antennepalen verwijderd.

De gemeente Amsterdam heeft de laatste maanden een nieuwe verordening uitgevaardigd tegen de ontsierende buitenschilderingen van winkelpuiën enz. en eveneens weer met het beste resultaat.

Artikel 14 der wet van 1 Februari 1844 op de politie der wegen, gewijzigd door artikel 3 der wet van 28 Mei 1914, machtigt de gemeenteraden tot het vaststellen van verordeningen op de gebouwen « in het belang van de bruikbaarheid en de schoonheid der openbare wegen ». Wij hebben ook de wet van 5 Mei 1936 en 30 September 1937 tegen de ontsierende reclamen.

LANDELIJKE MONUMENTEN.

We kunnen ons in onze streek geen gemeente voorstellen zonder kerktoren.

Elke gemeente heeft z'n monumenten : kerk, gemeentehuis, pastoorij.

De monumenten, door onze voorouders ons nagelaten, moeten we bewaren, 't zijn levende lessen. Onze dorpskerken zijn meestal oud en schoon. Ze spreken.

't Is meestal niet aan te raden 'n oude kerk te vergrooten. Aanpassing van het nieuwe aan het oude is 'n delikaat werk.

Wanneer 'n vergroting toch noodzakelijk is, dan moeten we met de grootste zorg de belangrijke détails van oude bouwkundige deelen bewaren.

Wanneer de bouwmeester z'n zending begrijpt, kan hij 'n oud monument eerbiedigen en toch 'n aanbouw optrekken in den heden-daagschen stijl, zonder dat het karakter van het gebouw zal geschaad worden.

In het verleden werd toch ook aan 'n romaansche kapel 'n gotische koor aangebouwd of aan 'n gotische kerk 'n renaissance toren. En bewonderen we nu deze gebouwen niet evenzeer om hun stijlwaarde, als om hun schilderachtig uitzicht ? « In alles moet men van zijn tijd

wezen », mag echter alleen een slagwoord zijn van hem die met groote piëteit al het schoone dat ons is nagelaten naar waarde weet te eerbiedigen en zijn werk dienend in een grooter geheel weet aan te passen.

Een goed hedendaagsch bouwmeester zal ook een goed hersteller zijn. De laatste jaren scheen 'n geestestoestand geschapen te zijn, vooral door den verdorven geest der « Nieuwe Zakelijkheid », die het herstellen van oude monumenten alleen goed achtte voor oude pruiken. Die tijden zijn voorbij. Trachten we vooreerst het verleden te begrijpen, dan eerst kunnen we volledig van onzen tijd wezen.

'n Goed bouwmeester, die z'n persoonlijke opvattingen tot het laatste kan uitwerken en die genoeg kunde en kunstmaak bezit om den hedendaagschen geest in 'n ruimte vast te leggen, zal ook de taal begrijpen, welke de studie van 'n oud gebouw tot hem spreekt. Hij zal genieten van de schoone verhoudingen, van de bouwkundige oplossing en van de afwisseling van vlakken, versieringen en lijsten. Hij zal in bewondering staan voor het verfijnde, het diepdoordachte van zekere elementen, en voelen en begrijpen dat het oude werk niet moet verbeterd, doch bij de herstelling trouw moet gevolgd worden.

Niet alleen voor het oprichten van nieuwe gebouwen, maar vooral voor het herstellen van oude gebouwen moet de bouwmeester de taal van het volk, de taal van de streek, de taal van de plaats begrijpen. Maar al te veel hebben we gezien dat oude en schoone monumenten, in al hun grootschen eenvoudigen gewestelijken stijl, werden geschonken door archeologen, die hun motieven in boeken zochten. Geleerde menschen begrijpen zelden de taal van de streek. De bouwmeester alleen is de aangewezen persoon om herstellingen te doen, hij alleen is tegelijkertijd oudheidkundige, techniek en kunstenaar.

'n Hersteller moet geen vorm kunnen uitdenken, hij moet geen levende encyclopaedie van oudheidkunde wezen.

De ware hersteller zal zich geheel verplaatsen in het tijdvak waarin het monument werd opgetrokken en voelen zooals de kunstenaars van dien tijd, omdat hij weet dat al het schoone met eenvoudige middelen werd bereikt.

*
**

Ons land is rijk aan historische monumenten.

Elke gemeente heeft zijn prachtige overblijfsels van 'n groot verleden. Die monumenten moeten we bewaren, streng bewaren. Een rijkdom bewaren kost veel geld. Oude gebouwen vragen veel onderhoudskosten. Onderhoudswerken aan historische gebouwen schijnen in deze materialistische tijden als 'n luxe aanzien te worden. En vele oude en mooie gebouwen laat men vervallen, langzamerhand.

Er is geen geld voor het herstellen.

Er zijn te weinig geklasseerde gebouwen. Men klasseert meestal 'n gebouw om z'n historische waarde. Dit is nog onvoldoende. Als 'n gebouw geklasseerd is heeft de eigenaar het recht niet meer dit gebouw te sloopen, wel het recht dit gebouw langzaam te laten vervallen.

We zouden reeds ver zijn, wanneer we thans konden beletten dat belangrijke oude bouwwerken werden gesloopt, opdat deze door de na ons komende generatie zouden kunnen hersteld, want de geestelijke crisis welke wij nu doormaken kan niet blijven duren. Oude bouwwerken, in zoover deze niet om groote stedenbouwkundige of hygiënische redenen in den weg staan, moeten bewaard blijven ¹⁾).

1) In het behoud van oude gebouwen geven ons andere landen ook lessen.

In Nederland bestaan er gemeentelijke monumentenverordeningen. Zelden worden de laatste jaren bij onze Noorderburen oude gebouwen, welke eenigszins historische of esthetische waarde hebben, afgebroken, omdat de eigenaar vooreerst een *sloopvergunning* moet bezitten vooraleer een gebouw af te breken.

De gemeenten hebben daardoor veel macht, omdat 'n sloopvergunning geweigerd wordt voor 'n gebouw van eenige waarde.

Voor een eenigszins belangrijk gebouw moet de sloopvergunning door een raadsbesluit toegestaan worden en dit raadsbesluit moet goedgekeurd worden door de gedeputeerde staten.

Het is reeds herhaaldelijk voorgevallen dat H. M. de Koningin een gemeentelijk raadsbesluit verbroken heeft, omdat er in vermeld stond een oud gebouw af te breken.

Betreffende het restaureeren van oude gebouwen volgt Nederland dezelfde administratieve formaliteiten als ons land. Ook daar worden oude gebouwen gerestaureerd met toelagen van Staat, Provincie en Gemeente, en de uitvoering gebeurt onder toezicht van het Rijksbureau voor Monumentenzorg, wat bij ons gelijkstaat met de Kon. Commissie voor Monumenten en Landschappen.

Betreffende het behoud van oude gebouwen wordt er door de gemeente een lijst opge maakt van alle gebouwen of gedeelten van gebouwen, welke naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders, uit een oogpunt van geschiedenis of kunst, van belang zijn. Deze lijst kan naar behoeften worden aangevuld en gewijzigd.

Alvorens een gebouw of een gedeelte van een gebouw, vermeld op de hierboven bedoelde lijst, wordt afgebroken, winnen Burgemeester en Wethouders het advies in van een schoonheidscommissie.

De eigenaar van een gebouw, vermeld op de lijst, kan beroep aantekenen.

De Burgemeester en Wethouders zijn er gemachtigd, aan een gebeurlijk te geven sloopvergunning of toelating tot verandering, speciale voorwaarden te stellen.

LANDELIJKE ARCHITECTUUR IN EEN LANDELIJKE OMGEVING.

Zonder liefde voor de streek, zonder liefde voor de omgeving, zonder vaste overtuiging dat heel het landschapsschoon gemeenschappelijk bezit is, bestaat er ook geen kans dat iets als spoorslag werken zou om een gebouw op te trekken, dat niet alleen voor den bouwer, maar ook voor z'n medemenschen een niet schokkend uitzicht zal verkrijgen.

Elk gebouw moet aan z'n omgeving aangepast worden ; wordt er in 'n dorp gebouwd, in 'n straat, dan moeten én dorpsbeeld én straatwand geëerbiedigd worden.

Daarom is men tot voorzichtigheid genoopt om noch het dorpsbeeld, noch de straatwand, noch het landschap te ontsieren, door het aanwenden van grillige kleuren voor bouwmaterialen of schildering, of door het maken van bouwvormen, die direct in 't oog springen. 'n Opdringerige façade is altijd een onaangename uiting van ijdelheid.

Er is een merkelijk onderscheid te maken tusschen landelijke en stedelijke architectuur. 'n Stadswoning in het landschap is even zoo schokkend als een landelijke woning in het centrum eener grootstad. In een landelijke omgeving moeten we rustige en eenvoudige hoofd-

vormen maken en nooit zoeken naar ingewikkelde vormen of constructies. In de architectuur zoowel als in het gewoon leven zijn uitingen van rust en beheersching teekenen van beschaving, terwijl een onrustige architectuur altijd onaangenaam en leelijk is. We moeten niet trachten burens en kennissen te overbluffen of het huis een schijn van iets te willen geven, wat het in werkelijkheid niet is.

Laten we vooreerst de bouwwerken uit onze eigen streek bestudeeren en dan zullen we kunnen nagaan dat onze streek ook z'n karakteristieke bouwvormen heeft, welke de eeuwen getrotseerd hebben en die we moeten verkiezen boven elke gezochte ondoelmatige fantasie zonder bestaansredenen.

Wanneer we een boerderij bouwen, moet onze hoofdbekommernis niet zijn den voorgevel evenwijdig met een baan of weg aan te leggen. De orientatie is van veel meer belang dan het zicht van een voordeur ; de weg naar de voordeur kunnen we duidelijk aangeven door een pad met poortje, geplaatst in een afsluiting, bestaande uit een haag of een zeer eenvoudig laag gehouden solied houten hekwerk of baksteenmuurtje, afgedekt met een « ezelsrug » in metselwerk. Onze woningen moeten we op het platteland beschermen door middel van een doelmatige beplanting. Boomen en klimop zijn de aangenaamste versieringselementen.

Voor de daken onzer gebouwen zullen we een eenvoudige rechte kap nemen, en zooveel mogelijk de dakkapellen, kielgoten, enz. vermijden. Mansardedaken en gebroken kappen weren we ; dit is geen inheemsche vorm en daarom ook niet mooi.

Een mooie dakhelling ligt tusschen de 49° en 52°. Een oude regel eischte dat de schuine zijde van het dak de 3/4 moet zijn van de overspanning.

Bij de vaststelling van de dakhelling zullen we eveneens rekening houden met die der burens. Het is niet goed te praten dat door een willekeurige afwijking eener bestaande bebouwing, het silhouet dezer bebouwing wordt verstoord.

In het landschap zullen we een bijzondere voorzichtigheid aan den dag leggen, voor het bouwen van een huis met een plat dak. Slechts enkele bouwmeesters zijn in enkele gevallen, voor uitzonderlijke bouwwerken bij machte een plat dak toe te passen, hetwelk in het landschap past. Om meerdere redenen zal het gewenscht zijn een schuin dak te maken.

Schoorsteen moeten we zoolang mogelijk binnen het dak houden, niet alleen om esthetisch uitzicht maar ook en vooral om konstruktieve redenen.

Zwaar overstekende kroonlijsten aan een lage woning gebruiken is evenzoo verkeerd, als 'n magere kroonlijst te nemen aan 'n groot gebouw. Alles moet maat en verhouding hebben.

Voor boerderijen en landhuizen is het zelfs geraadzaam 'n eenvoudig zinken- of houten bakgootje te nemen, omdat het weinig onderhoud vraagt en tevens esthetisch voornaam is.

Voor onze dakbedekkingen zullen we nooit eternit of gegolfde platen gebruiken. Gebruiken we de verbeterde Vlaamsche pan, ze is karakteristiek, geeft lijn en kleur. Roode of gesmoorde pannen passen zich het aangenaamst aan.

Nu een woord over de gevels.

Wanneer we zeggen : maak ze eenvoudig, dan omvat dit woord « eenvoudig » alles. Maar in onderhavig geval geeft dit woord onvoldoende 'n idee van wat we door eenvoud bedoelen. We zullen enkele sommaire middelen aangeven.

Plaatsen we geen vertikale steenen of nuttelooze rollagen, geen nutteloos buiten het gevelvlak uitstekend metselwerk. Alle nuttelooze uitsteeksels kosten niet alleen veel geld, maar vragen tevens altijd-durend, niet te verrechtvaardigen onderhoud.

Daarom zullen we nooit nadruk leggen op bouwdeelen die zeer ondergeschikt zijn aan het geheel.

Tusschen ramen en deuren moeten we voldoende metselwerk voorzien, om aan het geheel 'n stabiel uitzicht te geven. De ramen moeten met elkaar onderling harmoniëeren.

Ingangen voor een plattelandshuis moeten niet gemaakt worden met diepe nissen, uitsprongen, kostelijk ijzerwerk en glas-in-lood, maar met een eenvoudige, soliede deur in een eenvoudige, sterke omlijsting.

Landelijke winkelpuiën zullen we zoo eenvoudig mogelijk maken. Winkelramen met ingangsdeur zouden op een dorp nooit de 2/3 van de gevelbreedte mogen beslaan. Nooit zullen we op het platteland voor onze woningen erkers of balkons maken ; dit heeft geen zin en is alleen 'n uiting van onzinnige rijkdoenerij.

Grillige kleuren kunnen op het platteland pijnlijk aandoen. Bescheiden en harmonische kleuren zijn groen en geeloker voor ramen en deuren. Tegenover donker metselwerk kan ook een witte kleur voor ramen en deuren een voornaam uitzicht geven. Een goed huis kan met slechte kleuren tot in den grond bedorven worden.

Indien men absoluut glas-in-lood wenscht, neme men 'n eenvoudige ruitverdeling. Scherpe en bonte kleuren moeten we ook hier vermijden.

Zichtbare betonbalken boven ramen en deuren zijn leelijk. Hier kunnen, wat constructie aangaat, verschillende meeningen over bestaan, en personen met ingenieuzen aanleg zullen meer voelen voor een zichtbare balk boven muuropeningen. De ondervinding heeft ons echter geleerd dat zichtbare betonbalken, zelfs nadien bepleisterd, af te raden, en een eenvoudige rollaag of boog te verkiesen zijn. Men kan ook

gebruik maken van sterke houten raamkozijnen, waarop het metselwerk rust en welke terzelfdertijd een mooie raam-omlijsting vormen.

Indien de geldmiddelen het niet toelaten de *geheele woning*, en dan bedoel ik *alle zichtbare muurvlakken*, in een donkeren bezanden gevelsteen op te trekken, dan zullen we onze leelijke en koude kem-pische baksteenkleuren met een in witte of witgele gesausde (doch ongepleisterde) kalk of cementverf bestrijken.

Wezen we altijd bescheiden en eerlijk !

*
**

Het is noodig dat het publiek opgevoed worde. Iedereen moet weten dat de schoonheid van de omgeving zijner woonplaats den mensch heilig moet zijn.

De liefde voor natuur, landschap en dorpsbeeld mag niet leiden tot verafgoding van al wat landelijk is, maar tot ontzag, eerbied en waardeering, opdat geen onreine handen de grootschheid, de schoonheid en het karakter zouden bederven.

De jeugdleiders en de scholen moeten medewerken om de liefde voor het landelijk leven bij de jeugd te bevorderen. De jongeren moeten de oogen geopend worden voor de schoonheid van het landschap en de schoonheid hunner eigen omgeving. Dan zal daardoor bij het opgroeiend geslacht het bewustzijn ontstaan om het behoud dier schoonheid met alle middelen te beschermen.

De eeuwen hebben hun stempel op het landschap gedrukt. We zien hierin een kostbaar bezit, dat vooral in onzen tijd, nu het moderne leven den mensch naar buiten drijft, moeilijk te zorgvuldig kan worden beschermd.

Hier ligt een nationale en sociale taak bij uitnemendheid.

DEEL II.

HET STEDEBOUWPROBLEEM.

De hedendaagsche stedenbouwkundige begrippen hebben in ons land tot nog toe weinig praktische resultaten gegeven.

Men wordt dan wel verplicht « elders » een « cursus » te volgen.

Met de grootste bereidwilligheid werden mij over hun respectievelijke landen kostbare mededeelingen gegeven door de hiernavolgende stedenbouwkundigen, ingenieurs, architecten en landschapskunstenaars, aan welke namen ik een dankbare herinnering behoud :

Holland : Ir. Froger ;
Prof. Granpré Molière ;
Arch. Dudok ;
Hr. Cleyndert Anz. ;
Ir. Bakker Schut ;
Ir. Kloos ;
Ir. Herman de Groot ;
Ir. Buskens ;
Ir. Verhaegen ;
Arch. A. Kok ;
Ir. Scheffer ;
Ir. Van Lohuyzen.

Duitschland : M. R. Niemeyer, Landesrat ;
Dr. Werl.

Zweden : Hr. Lilienberg.

Frankrijk : Prof. Gaston Bardet.

Zwitserland : Arch. E. Strasser.

Finland : Prof. Arch. Otto I. Meurman.

HET FENOMEEN STEDEBOUW.

« S'attacher à l'ensemble et non au détail. »

LEOPOLD II.

Over de beteekenis van het woord « stedenbouw » is het iedereen nog niet eens. De evolutie van de stedenbouwkundige ontwikkeling is de oorzaak dat dit woord een andere waarde kreeg en daardoor de eene dit aanziet als een wetenschappelijke vakterm en de andere dit als een kunst bestempelt.

Voor al de laatste tijd schijnt dit woord aanleiding te geven tot heel wat verwarring.

Het woord « stedenbouw » zullen we blijven gebruiken, maar verstaan in den zin als : « streven naar een ruimtelijke ordening », t.t.z. het zich bezig houden met de plaats, den vorm en de structuur der menschelijke nederzettingen.

Stedenbouw ontstaat wanneer een groep menschen bijeenhuizen, die door hun natuurlijken drang 'n volmaaktheid wenschen te geven aan het begrip « wonen ».

Er is geen principieel onderscheid tusschen « stedenbouw » en « stads- of dorpsuitbreiding ».

Stadsuitbreiding of stadsaanleg drukt iets meer beperkt uit. In

hoofdzaak wordt het bouwen van steden, aanleg of uitbreiding bedoeld: stedenbouw daarentegen geeft meer 'n bepaling van het algemeene, zoowel aanleggen en uitbreiden van steden en landelijke gemeenten, als de ordening van streken en provincie's of zelfs landen.

Het woord stedenbouw is de letterlijke vertaling van het Duitsche « Städtebau » ¹⁾.

Toen Camillo Sitte in 1889 zijn boek schreef : « Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätze » ging het woord stedenbouw bijna uitsluitend over de esthetische effecten.

Naarmate de ontwikkeling van de stad het onderwerp van nadere studie werd, werd ook de basis van de stedenbouwkunde niet alleen verdiept, maar ook verbreed : niet alleen esthetische, maar ook hygiënische, technische, economische en sociale overwegingen begonnen een steeds grootere rol te spelen.

Niettegenstaande de ontwikkeling van de stedenbouwkunde gegroeid is tot een ruimtelijke studie van een streek en zelfs van een land, wordt onder het woord « stedenbouw » nog alles bedoeld wat met ruimtelijke ordening iets te maken heeft ²⁾.

Het ligt geenszins in onze bedoeling door deze bijdrage over het stedenbouwvraagstuk, de veelomvattende technische factoren onder oogen te nemen. Ons doel is niet een handboek over stedenbouwkunde te leveren. Ons doel beperkt zich uitsluitend tot het laten inzien van de noodzakelijkheid om aan ruimtelijke ordening te doen.

We wenschen ons standpunt te verdedigen bij onze intellectueelen en onze overheid.

Hierboven hebben we aangehaald dat « wonen » stedenbouw is.

Door « wonen » verstaan we alles wat dit woord omvatten kan, niet alleen de woningen om in te verblijven, maar ook de plaatsen waar de mensch z'n bevrediging voor z'n geestelijke en materiele bekommernissen zoekt.

Het verkeersvraagstuk is 'n onderdeel van het groote probleem, nochtans heeft dit de laatste jaren zoo'n geweldige uitbreiding genomen, dat het momenteel een van de onoplosbare vraagstukken schijnt.

1) Er is onderscheid te maken tusschen stede- en stedenbouw. Steden, meervoud van stad ; stede, zooals haardstede.

2) In Frankrijk spreekt men van « urbanisme », « plan d'extension », « plan directeur », « plan regional », « plan d'aménagement », alles gezamenlijk wordt dit aangeduid onder « planisme ».

In Engeland en Amerika gewaagt men van « town planning », « country-planning », « regional planning », « National planning ».

In Duitschland heeft men naast den term « Städtebau » dien van « Landes planung » gebezigd. Nu spreekt men aldaar van « Raumordnung » waaronder men alle verrichtingen van de stedenbouwkunde samenvat. Aan de « Raumordnung » gaat de « Raumforschung » vooraf, of de voorstudie van de grondslagen waarop de « Raumordnung » moet berusten.

Aan dien toenemenden vloed moet zijn vereischte plaats in het hedendaagsche leven verschaft worden.

Het is onmogelijk aan « wonen » z'n volmaaktheid te geven als het verkeersvraagstuk onopgelost blijft.

Huib Hoste verklaarde terecht op het verkeerscongres van den Vlaamschen Toeristenbond in 1931, dat « stedenbouw bestaat in het verzoenen van de goede woning met goede verkeersmogelijkheden ».

De plaats waar zal worden gebouwd is van primair belang. De richting van een straat, de vorm van een plein, de plaats van een openbaar gebouw zijn ongetwijfeld vraagstukken die de volle aandacht waard zijn, maar het blijven ten slotte détailvragen. Van veel meer ingrijpende beteekenis zijn de vragen, welken omvang de stad zal hebben, in welke richting de uitbreiding zal en moet geschieden, of de stad langzaam moet uitvloeien in het land, of de tot verwezenlijking brengen van halflandelijke uitbreidingen aan den rand der stad moet worden bevorderd, of de steden en dorpen mogen aaneengeregen worden, of men geïsoleerde vestigingen of willekeurige plaatsen mag toelaten, enz. Zoo gezien is de stedenbouw in de eerste plaats een kwestie van ordening, indien ik dat veel misbruikte woord in dit verband mag bezigen.

Een rationeele ontwikkeling van stad en dorp vereischt een logische, klare begrenzing van de bebouwde kom.

Stedenbouw is bij uitstek een wetenschap en een kunst van orde.

Haar taak is het ervoor te zorgen dat alles, wat in den groei der menschelijke nederzettingen is begrepen, op zijn juiste plaats komt binnen een groot, goed geordend, doeltreffend verband.

« L'urbanisme est une science, car il étudie méthodiquement les » faits, recherche les causes premières, et après un travail rigoureux » d'analyse essaie, dans une synthèse générale, de déterminer, sinon » des lois, du moins des principes directeurs ; il est un art par l'importance de son intuition, le processus de ses créations et la réalisation de ces dernières créations » ¹⁾.

Na de periode van analyse en anatomiseering, wordt thans meer en meer de behoefte gevoeld aan synthese en samenvatting.

De tijd, waarin men geloofde dat alles van zelf terecht zou komen, is voorbij. Men heeft thans ingezien dat bewuste leiding noodig is in stedenbouwkundige aangelegenheden, waar verschillende belangen tegen elkaar dreigen te botsen, dat door leiding alleen doeltreffende ontwikkeling is te bereiken, zonder overwoekering van het belang van den enkeling over dat van de gemeenschap.

De stedenbouwkundige ontwikkeling heeft door haar synthetisch karakter een evolutie ondergaan welke uitgegroeid is boven een em-

1) Gaston Bardet : O.S.B. Mei 1938.

pirisch tasten. Eerst toegepast op de stad, en nu als wenschelijk erkend voor geheele streken, welke een eenheid vormen, als gewestelijk plan.

Dit nieuwe stedenbouwkundig inzicht eischt dat wij, nu we een oude orde hebben verloren, tot een nieuwe komen. Gelukt dit, dan mag worden verwacht, dat uit deze nieuwe orde ook de schoonheid van het landschap zal kunnen opbloeien.

Stedenbouw beoogt niet in hoofdzaak te voldoen aan het verlangen naar de schoonheid, noch naar het heropleven van vormen uit het verleden, hoe schoon die ook zijn, maar stedenbouw beoogt bovenal een zuiver zakelijk recht aan de belangen welke thans om behartiging vragen, rekening houdende met al de eischen van het heden.

Stedenbouw moet er op waken dat geen stad of dorp vormeloos groeit, maar dat elke nederzetting zich zou kunnen ontwikkelen tot een gaaf organisme, geschikt tot verdere ontplooiing.

Stedenbouw moet er op waken dat voor de industrie geschikte vestingsplaatsen met goede verkeersmogelijkheden worden bepaald; vestingsplaatsen waar alle industriele inrichtingen samen liggen, en collectieve noodwendigheden gemakkelijk zijn te treffen.

Stedenbouw moet er op waken dat de lintbebouwing, met haar na-deelen voor de gemeentehuishouding, voor het verkeer en het natuurschoon, uit de steden en dorpen worde geweerd.

Stedenbouw moet er op waken dat, door het verbeteren of aanleggen van nieuwe wegen, door saneering of uitbreidingen, al het schoone, al de historische waarden, zooveel mogelijk worden bewaard.

« L'urbanisme consiste avant tout à « savoir où ne pas construire » » ¹⁾.

Een gezond stedenbouwkundig inzicht beoogt het scheppen van een nieuwe orde. Het besef van de beteekenis der orde, van de tucht in het algemeen, is aan het groeien. Orde en tucht zullen, niettegenstaande alles, wat momenteel in andere richting wijst, hoofdkaraktertrekken van de toekomst zijn. Daarom zal onze eerste plicht zijn de fout van de negentiende en twintigste eeuw te vermijden, namelijk het egoïsme der onderdeelen. Elk werk maakt deel uit van een groter verband en moet passen in een structuur van hoogere orde. Onder-schikking is daarom gebiedende plicht.

Wie met dit besef aan het werk gaat, zal medewerken aan het scheppen der orde, welk voorwaarde is voor elke schoonheid.

Wanneer bovendien het stedenbouwkundig werk doordrongen is van de volle menselijkheid, dan zal er op de beste wijze kunnen gewerkt worden aan het behoud en de vernieuwing van de schoonheid van ons land.

*
* *

1) Gaston Bardet in « L'architecture d'aujourd'hui », Maart 1939.

Stedenbouw is 'n sociaal-economisch geval, hetwelk niet alleen in handen van een estheticus z'n volmaaktheid zou verkrijgen.

Stedenbouw is organisatie.

Stedenbouw is het gevolg van alle bedrijvigheid van 'n gemeenschap en is het ordenen van het openbaar leven, zoowel economisch, sociaal als geestelijk.

Elke gemeenschap zal, naargelang den tijd en het midden waarin deze leeft, evolueeren en nieuwe problemen stellen ¹⁾.

1) De internationale kongressen van 1933 voor « Nieuw bouwen » hadden over stedenbouw de hiernavolgende besluiten vastgesteld :

Principieel besluit :

« 1°. De stad moet in geestelijk en materieel opzicht de individueele vrijheid en het genot der collectieve aktie verzekeren.

2° Alle stedenbouwkundige schikkingen moeten als grondslag de menschelijke schaal bezitten.

3° De stedenbouw moet de verhoudingen daarstellen tusschen de plaatsen, respectievelijk bestemd om te wonen, te arbeiden, zich te ontspannen, dit volgens het rythme der dagelijksche werkzaamheden van de bewoners.

4° De woning moet beschouwd worden als het centrale element bij de stadsinrichting.

5° De materieele elementen waarover stedenbouw beschikt en die moeten verbonden worden : hemel, boomen, woning, werkplaatsen, collectieve gebouwen (inbegrepen de plaatsen voor ontspanning), verkeer. »

Dit vormt in zekeren zin het geraamte eener inleiding tot stedenbouw. Anderzijds worden meer konkrete werkzaamheden in den volgenden tekst samengevat. Het gaat er om de samenvatting der antwoorden, gegevens door de leden van het kongres op een, door een speciale kommissie opgestelden vragenlijst.

« 1° Het essentieele element eener woning wordt gevormd door een vloer, door een ondoordringbaar gemaakte zoldering en door al of niet verlichtende muren. Deze elementen kunnen op natuurlijke bodems neergezet worden (uitgespreid) of boven elkaar ten getalle van 10. 20. 30. enz. elementen.

De moderne technische hulpmiddelen (staal en cement) laten toe deze « kunstmatige terreinen » te scheppen.

2° De moderne techniek laat toe het huis klankvrij te maken.

3° Buiten haar bewoonbare oppervlakte moet de woning de onmisbare toevoegsels bevatten : vrije ruimte, bezonning en groen.

4° Gebruik makend van de moderne technische hulpmiddelen, die toelaten de hoogte der gebouwen te vermeerderen, kan de stad trachten zich in te krimpen, in plaats van uit te breiden.

5° De kunstmatige of natuurlijke invoering van groene oppervlakten en van natuurlijke elementen (water, boomen).

6° De nieuwe mechanische snelheden hebben een omwenteling gebracht in de voorwaarden van veiligheid en gezondheid der steden. Zij eischen een nieuwe organisatie van het verkeer ; de voetganger moet andere wegen gebruiken dan de automobilist.

7° De verkeersmiddelen moeten niet meer samen evolueeren, doch geklasseerd worden volgens hun funktie (snelheid en gewicht).

8° De verkeerswegen moeten gescheiden zijn van de wegen, die toegang tot de woningen geven.

9° De lijnrichting der woningen volgens den verkeersweg (oude opvatting van de straat) moet verlaten worden.

Aan stedenbouw doen is aan economie doen.

Het economisch element wijzigt zich naargelang den vooruitgang van beschaving, wetenschap, materiële doeleinden, enz.

10°. De nieuwe mechanische snelheden maken een grooteren afstand tusschen de kruispunten noodzakelijk en bijgevolg ook een vermindering van het aantal straten.

11°. Het invoeren van gemeenschappelijke diensten bij het huiselijke leven, kan leiden tot besparen in de bewoonbare oppervlakte van het huis; de gemeenschappelijke diensten verlichten den huiselijken arbeid en bevrijden de vrouw op nuttige wijze.

12°. De inrichting van gemeenschappelijke diensten heeft als gevolg het bepalen eener nieuwe grootte-eenheid voor de woning.

13°. Deze nieuwe woningeenheid komt overeen met de nieuwe verkeerseenheid.

14°. Deze nieuwe woningeenheid en verkeerseenheid leveren een eenheid van groene oppervlakte aan den voet der woningen.

15°. Iedere eenheid van groene oppervlakte bekomt de kinderkribbe, kindertuinen, lagere scholen, sportpleinen en rustplaatsen voor elken dag.»

*
**

Het is duidelijk dat deze besluiten vooral voor grootsteden werden bedoeld.

Als we nu de besluiten van 1933 herlezen, dan stellen we vast dat we sindsdien werkelijk een evolutie hebben ondergaan. We staan sceptisch tegenover zulke uitlatingen.

Onder de mom van enkele simplistische slagwoorden, gegroeid uit het brein van droomers zonder realiteitszin met een materiëlistische levenshouding, werd een geestesstrekking geschapen, die voor het stedenbouwwraagstuk steeds haar schijnbaar ideeële maar gedachtenloze vormenwereld heeft getracht bij de massa, — maar vooral bij de jeugd, — ingang te doen vinden.

Het Decemбернаummer van «Opbouwen» 1933, voegt bij de hooger genoemde besluiten, het volgende :

«Wat zal er groeien uit de botsing der droomen en de huidige werkelijkheid?

«Het congres heeft niet nagelaten er gevolgtrekkingen uit te maken, n.l.

«1°. De bestaande steden bieden, ten overstaan der moderne noodwendigheden, hetzij zij van oude of nieuwe herkomst zijn, het beeld van een chaos.

«2°. Ze getuigen slechts zelden van een organisch verschijnsel, ze zijn over het algemeen het gevolg van de ophooping van private belangen.

«3°. Al veranderen zij elken dag, toch beantwoordt hun ontwikkeling in niets aan de hooger gestelde eischen.

«4°. De oude levensvoorwaarden bleven voortbestaan. Men moet er de gevolgen van breken en de stadsinrichting op nieuwe grondslagen hernemen.

«Het is aldus dat het congres de besluitselen vastlegde. Iedere kwestie van uitvoering hangt, daar evenals elders, af van de economische en politieke factoren en het doet »genoegen de wijsheid vast te stellen, waarmee de opstelkommissie — en ongetwijfeld »zullen de definitieve teksten door het bestuur opgemaakt, dit niet ontkennen — geweigerd »heeft zich te wagen op een terrein dat het hare niet was.

«Was ik de regeering...» zeggen de goede lieden. Als ze tenminste niet heel jong »zijn — en dan moet men hen alles vergeven — weten de meest «moderne» stedenbouwers »wel dat ze de regeering niet zijn. Zij stellen, met den moed en een belangloosheid, »die hun grootste tegenstrevers ongelijk zouden hebben niet te erkennen, gedachten voor- »uit, die misschien nog zullen veranderen, die zeker zullen evolueeren, maar waarvan »een groot deel schijnt geroepen om werkelijkheid te worden. *De openbare machten hebben »het recht niet meer ze niet te kennen.* We zouden gelukkig zijn te hebben bijgedragen, »zij het dan ook voor een heel bescheiden deel, hun stem te hebben doen hooren.»

Dit is gezonde taal.

In de hedendaagsche stedenbouwkundige wetenschap spelen de economische en ook de sociale factoren een zeer belangrijke rol.

De hierboven genoemde besluiten, van het internationaal congres voor nieuw bouwen, over stedenbouw, werden in hoofdzaak overgenomen door een studiecomité voor het plan van linkeroever en groot-Antwerpen.

Uit «Opbouwen», December 1933, neem ik de «grondbeginselen» van genoemd studiecomité over :

«Urbanisatie, grondslag voor de actie».

1°. De stad moet in geestelijk en materieel opzicht de individuele vrijheid en de voordeelen der collectieve actie verzekeren.

2°. Alle stedenbouwkundige schikkingen moeten als grondslag de menselijke schaal bezitten.

3°. De stedenbouw moet de verhouding bepalen tusschen de plaatsen, respectievelijk bestemd om te wonen, te arbeiden, zich te ontspannen, dit volgens het rythme der dagelijksche werkzaamheden der bewoners.

4°. De woning moet beschouwd worden als het centrale element bij de stadsinrichting.

5°. De materiele elementen waarover stedenbouw beschikt en die moeten verbonden worden, zijn : de hemel, de boomen, de woning, de werkplaatsen, de collectieve lokalen (inbegrepen de plaatsen voor ontspanning), het verkeer.

6°. Geen enkele wijk mag aangelegd worden, noch in perceelen verdeeld worden, indien er geen algemeen aanlegplan bestaat voor de agglomeratie, waar deze wijk een onderdeel van is.

7°. Dit algemeen aanlegplan — grafische samenvatting van het algemeen urbanisatieprogramma — moet opgemaakt worden in functie van de economische en sociale noodwendigheden der agglomeratie, en der streek waar deze agglomeratie 'n onderdeel van is.

8°. Dit algemeen aanlegplan moet het toekomstprogramma vastleggen, dat door de openbare besturen aangenomen is voor het haven- en stroomgebied, voor spoor- en andere wegen, voor het gemeenschappelijk vervoer, enz.

Het zal een zoningplan bevatten : dat is een plan dat de bestemming van de stadsgronden bepaalt door het aangeven der wijken en plaatsen, die voorbehouden zijn voor nijverheidsdoeleinden, voor handel, voor appartementswoningen, aaneengesloten bebouwing, villa's, enz.

9°. De stadsaanleg moet opgezet worden, rekening houdend met de nieuwe mechanische snelheden, die de veiligheid en de hygiëne in de bestaande steden overhoop gegooid hebben. Zij eischen voor het verkeer een nieuwe inrichting : de voetganger moet over andere wegen beschikken dan de auto.

10°. Verkeersmiddelen moeten niet ondereen toegelaten worden, doch gesorteerd volgens hun functie (snelheid en gewicht).

11°. Verkeerswegen dienen afgezonderd te worden van de toegang tot de woningen.

12°. Het opstellen der huizen langs de verkeerswegen — de oude opvatting van de straat — moet vervallen.

13°. In de moderne stad dient veel ruimte voorbehouden te worden voor de appartementswoning, die, gezien den technischen vooruitgang, gemakkelijk kan verwezenlijkt worden.

14°. Het inrichten van gemeenschappelijke diensten voor het huishouden, kan aanleiding geven tot een vermindering der bewoonde oppervlakte en van de huishoudelijke werkzaamheden.

15°. Het inrichten dezer gemeenschappelijke diensten heeft als gevolg, het bepalen van een nieuwe grootte voor woningeenheid.

16°. De moderne mensch bezit een gewijzigde mentaliteit, gevolg op oefening en sport ;

Elk stedenbouwwerk moet opgemaakt worden in samenhang met de mogelijkheid te verwachten economische ontwikkeling en sociale evolutie.

hij kent de waarde van zon, lucht en licht; hij begeert niet langer verplicht te zijn buiten te gaan wonen, om in een hygienische woning te kunnen leven.

Hij vraagt dat de stad zelf, — en zoowel de binnen- als de buitenwijken — opgevat en ingericht worden met het oog op de bewoning ervan. Daaruit volgt:

a) dat de moderne mensch 'n woning begeert waar lucht, licht en zon alle vertrekken kunnen bereiken;

b) dat hij in zijn onmiddellijke nabijheid, voor en achter zijn woning, boomen, planten, grasvelden wil zien in plaats van straatsteenwoestijnen. Hij wil midden in het groen leven.

c) dat hij in de nabijheid van zijn woning de gelegenheid vindt aan sport te doen.

d) dat de scholen niet te ver van de woningen verwijderd zijn, en dat de kinderen ze kunnen bereiken zonder aan verkeersgevaar blootgesteld te zijn.

17°. Daaruit volgt dat de moderne stad geen eenvoudige verzameling van bouwgronden kan zijn, doch dat zij moet bestaan uit organisch gevormde wijken gevrijwaard van het snelverkeer; in een woord dat alle functies van de stad moeten opgevat worden met het oog op de woning ».

STEDENBOUW IN HET VERLEDEN.

« La Belgique, c'est un grand jardin avec des centres d'agglomérations dans le jardin. »
LEOPOLD II.

Stedenbouw is zoo oud als de mensch.

Een uitgebreide historische beschrijving geven over den groei der steden is in dit kort bestek niet doenlijk. We zullen ons beperken tot een beknopte mededeeling van de meest in 't oog springende karakteristieke verschijnselen om dan echter iets meer uitgebreid te kunnen handelen over de ontwikkeling van de stedenbouw in de laatste decennia.

De Oudheid geeft ons reeds overblijfselen van oude steden, Niniveh, Babylon; reusachtige, versterkte steden, die lang niet heelemaal bebouwd waren, maar groote oppervlakten grond bevatten, om door het landvolk in tijden van gevaar in gebruik te worden genomen.

De Grieksche stad was voornamelijk op den handel gericht en werd daarvoor op gunstige plaatsen aangelegd.

De Romeinsche stad daarentegen had een meer militair karakter, aangelegd in vierkanten of rechthoekigen vorm, met twee elkaar recht-hoekig kruisende wegen met het Forum als kruispunt.

In de Po-vlakte, Zuid-Frankrijk en Spanje, zijn hier nog treffende voorbeelden van te zien.

De middeleeuwsche steden vormden zich rond kerkelijke of feodale vestingen en voelden zich hierdoor beschermd. Later zullen deze kernen zich ontwikkelen tot vrije steden, met eigen rechten en eigen wereldlijk gezag, tot centra van handel en kultuur.

In Vlaanderen zijn nog prachtige voorbeelden te zien van handelssteden welke met groote allure groeiden.

Ook deze steden werden aangelegd om de bescherming der burgers met hun bestaansmiddelen te verzekeren.

Daarvoor hadden de steden muren, grachten en poorten. De gemeenschappen, die zich vormden binnen deze muren, verkregen langzaam eigen recht en gezag en daardoor hadden de middeleeuwsche steden een gesloten karakter. De groei der bevolking, de moeilijkheid en de groote kosten om de gebouwde vestingen rond de steden te verplaatsen, gaven nadien aanleiding tot ergerlijke toestanden.

Door overbevolking der steden en onmogelijke uitbreiding werden de nieuwe woningen zeer hoog gebouwd en de straten zeer smal aangelegd; daardoor afwezigheid van het zonlicht, van verse lucht en de verwijdering van alle groen in de stad.

Door een bijna volledige afwezigheid van de hygiëne, onvoldoende drinkbaar water, slechte of geen rioeringsstelsels, ophooping van alle vuil, enz. konden in deze steden meermaals de vreeselijkste besmettelijke ziekten op korten tijd een gedeelte van de bevolking wegmaken.

« Il résultait nécessairement », zegt Viollet-le-Duc, « de ce voisinage intime, une solidarité plus complète entre les citoyens; sans être obligés de descendre sur la voie publique, ils pouvaient s'entendre, se concerter. Dans certaines rues du 14^e siècle, les habitants des maisons formaient un conciliabule en ouvrant leurs fenêtres. Ce besoin politique, cette entente nécessaire par l'état de lutte de la classe bourgeoise contre les pouvoirs cléricaux et séculiers, explique ces dispositions, qui nous paraissent si bizarres aujourd'hui, des maisons qui, bien que très ouvertes sur leurs façades, forment des ruelles impénétrables, qui se touchent jusqu'au faite, en laissant à leur base une circulation très facile à intercepter. La grande question pour la cité alors, c'était la concentration, la réunion des moyens, l'entente complète à un moment donné, force était donc, de grouper les maisons autant que possible et de mettre leurs habitants en communication immédiate. »

De middeleeuwsche stad heeft het uitzicht van een aangename wanorde, 'n schijn van op den grond gemodeleerd te zijn rond een spil of belfort.

Hetgeen we van de middeleeuwsche stad niet mogen vergeten is, dat alles gebouwd werd volgens de menschelijke schaal in een waren

geest van broederlijkheid, van een gemeenschappelijk streven, en dat elke stad een, voor dien tijd, sociale en economische eenheid vormde.

In den beginne blijft de Renaissance de principes van de middeleeuwsche stad huldigen. De vestingbouw echter verandert en hier en daar werken groote kunstenaars, o.a. Da Vinci, Michel-Angelo en Dürer, hieraan mede. Langzamerhand krijgen ook de steden een ander uitzicht en het z.g. esthetisch element van straten, dat door de evolutie van den tijd een andere waarde krijgt, komt op den voorgrond. Terwijl in de middeleeuwen de groei der steden en dorpen zich concentreerde op een centraal punt met kerk en gemeentehuis, komt er met de Renaissance een meer regelmatig stratennet tot uiting en de vestingbouw wordt meer en meer op den achtergrond verschoven, zoodanig zelfs dat de leidende figuren hun residenties buiten de vestingen optrokken. Lodewijk de XIV bouwde te Versailles een geheel open stad en zijn voorbeeld werd op vele plaatsen nagevolgd.

In de 17^e en 18^e eeuw zal de stedenbouw weinig evolueeren. Iedere stad zal zich ontwikkelen volgens haar behoeften.

Tot in het begin der 19^e eeuw blijft de stad een gesloten geheel, afgezonderd van het platteland en daarmee vrijwel geen contact hebbende.

In den Napoleontischen tijd wordt vooral het interlocale verkeer verbeterd. Dit verbeterd wegnnet heeft groote diensten bewezen, niet-tegenstaande het bij den aanvang uitsluitend voor militaire doeleinden werd aangelegd.

In de 19^e eeuw werden verschrikkelijke toestanden geschapen op stedenbouwkundig gebied. De groote ontwikkeling van de industrie en het niet voorzien van de gevolgen welke deze zou naslepen, de botsingen van de oude verzwakte cultuur met het nieuwe tijdperk, heeft van onze steden 'n warboel gemaakt, waarvan wij op den huidigen dag de wrange vruchten plukken.

De groote vlucht van de wetenschap in de 19^e eeuw heeft geen aanpassing kunnen vinden met de sociale en economische noodwendigheden, en de scheuring in het streven naar een volmaakt wonen was een voldongen feit geworden. Diligenties stierven uit en in de plaats kwamen de spoorwegen, trams, later het motorverkeer, luchtverkeer, uitbreiding der scheepvaart. De oude stad moest wel allengs een ander uitzicht krijgen.

De 19^e eeuw was het tijdvak van koortsachtig snellen groei onzer groote bevolkingsagglomeraties.

De concentreering van de kapitalen, de misbruikte vrijheidsgeest en de sociale wanverhoudingen hebben belet dat onze steden zich normaal ontplooiden.

De grondeigenaar was de beveler. Stadsuitbreiding beteekende een

opeenstapeling van woningen. Wie op éénzelfde plaats de grootst mogelijke bevolking kon samenpersen, was de overwinnaar.

De verwildering in den groei van den woningbouw was een natuurlijk gevolg.

De wijziging van de productiewijze en de daardoor ontstane uitbreiding en concentratie van de produktie, de groei der steden en de trek van het platteland naar de steden, moesten tot abnormale uitbreidingen leiden omdat geen leidende en vooruitziende macht met een doorgedreven ordegeest geduld werd.

Voor den stedenbouwer bestonden zeldzame belangrijke opgaven : groepeerings van uitgestrekte industrieterreinen met aan- en wegvellingen te land, te water en per spoor, woonkwartieren voor de snel groeiende bevolking, enz. Helaas, de wetenschap van den stedenbouwkundige kon zich niet aanpassen aan de nieuwe behoeften, omdat die nieuwe behoeften geen zin hadden voor orde. Stedenbouw door alle tijden heen is een scheppen van orde en daar, waar men uitdrukkelijk geen orde bedoelt te scheppen, kan dus nooit van stedenbouw sprake zijn.

De 19^e eeuw was door en door individualistisch. De Fransche Revolutie had een einde gemaakt aan het absolutisme als ordescheppende kracht van boven af, en tegelijk aan het gildewezen als ordenend gezag.

Vrije ontwikkeling van alle in de maatschappij aanwezige krachten zou, naar men algemeen beweerde, tot de beste uitkomsten voeren. En ongetwijfeld zijn die resultaten enorm geweest, als men bedenkt dat in enkele tientallen van jaren vele honderdduizenden gezinnen in onze steden onderdak hebben gekregen.

Intusschen vergat men dat een productie van veel eenheden altijd wel leidt tot een veelheid, maar daarom nog niet tot een nieuwe grotere eenheid. Het samenbindende element ontbrak en men miste dat heelemaal niet, omdat er geen behoefte bestond aan orde.

De 19^e eeuw heeft fouten begaan, heeft het land vaak geschonden. Zij deed dit telkens door los van elkaar staande daden.

Een bestaand evenwicht werd verbroken. In plaats daarvan ontstond een chaos.

Vroeger waren de nederzettingen, zoo dorpen als steden, wel besloten als de bekende cirkeltjes van de landkaart, de steden binnen hun wallen, de dorpen samengedoken om de kerk, — een beeld van schoone orde !

De geweldige aanwas der bevolking liet de nederzettingen snel groeien, het verkeer kreeg een razende vaart, het bedrijfsleven werd ingewikkelder. Dorpen en steden groeiden niet langer binnen hun welgetrokken grenzen, de steden steeds onaf, als met open wonden naar het land gericht, voorposten van huizengroepen, opslagterreinen, industrieën, voor zich uitdruingend, vaak omringd met een warnet van

spoorwegen. De lintbebouwing geeft aan onze steden en dorpen den vorm van een inktvisch welke zijn vangarmen grijpend naar het landschap uitstrekt. Geheele gebieden rond steden en dorpen werden plotseling half natuur, half woonwijken. De industrie verscheen op het land in de nabijheid van een dorp, waar een ondernemend man geschikt water of goedkoope werkkrachten had ontdekt, en alzoo den gesloten vorm der dorpen verscheurde.

Aan groen, parken of plantsoen, sport- of speelterreinen, straatbeplantingen of voortuinen, werd geen plaats geschonken.

« Open bebouwing » scheen bij deze egoïstische zielen een niet te verrechtvaardigen luxe.

Aanpassing ?

Bestond niet !

Kon ook niet bestaan, zoolang er in de maatschappij geen greintje geestelijk evenwicht te bespeuren was.

Gemeenschappen werden uiteengerukt door spoorwegen. Afschuwelijke stations verrezen tot in de kleinste dorpen. Nadien kwam het tramverkeer met zijn logge, snelrijdende wagens, die nooit voor eenige belemmering kunnen uitwijken.

Stedenbouwkundig aangelegd ?

Geen sprake van !

Dat kon niet blijven duren.

Er moest iets op gevonden worden.

De stedenbouw zou evolueeren.

*
**

We hebben gezien dat, tengevolge van de snelle ontwikkeling van de industrie, op sociaal gebied op het einde der vorige eeuw erge wan-toestanden waren ontstaan. Rond 1900 ontstaat hiertegen een groeiend verzet, en in menig bedrijf werd die toestand geopenbaard, terwijl het onderzoek naar de volkshuisvesting verschrikkelijke wantoestanden aan het licht bracht.

Een hernieuwd besef van sociale verantwoordelijkheid ontstond, de strijd tegen het ver doorgedreven individualisme der 19^e eeuw werd ingezet. Alles kon niet langer aan particuliere believen worden overgelaten.

De denkbeelden op stedenbouwkundig gebied moesten dan ook de laatste jaren sterk evolueeren.

De tijd is nog niet lang voorbij dat onder stedenbouw werd verstaan het maken van een stratenplan. De enkele uitzonderlijke voorbeelden van gekende uitbreidingsplannen getuigen soms wel van een ruime visie, maar voldeden zelden aan die voorwaarden waaraan een uitbreidingsplan in de eerste plaats moet voldoen, namelijk aan de sociale, economische en verkeerstechnische doeleinden.

De geestestoestand is eenigszins gewijzigd ; we beginnen de gevaren in te zien van economisch en demografisch ongemotiveerde uitbreidingsplannen.

De eerste goede stedenbouwkundige beginselen ontstonden op het einde der vorige eeuw uit de romantische periode. De schoonheid van de Middeleeuwsche stad werd bezongen. De 19^e eeuwse architect had alle begrip voor ruimte en volume verloren. Het esthetisch begrip kreeg terug waarde.

Toen Camillo Sitte zijn boek « Der Städtebau nach seiner künstlerischen Grundsätze » uitgaf, ging er een groote begeestering op in de architectenwereld, omdat de geheele studie gebaseerd was op het esthetische en het schilderachtige der oude Vlaamsche en Duitsche steden.

De eerste hedendaagsche stedenbouwkundige beginselen werden vastgelegd en onstonden natuurlijk uit de architectuur.

Eerst later zou het sociale en economische element in den stedenbouw op den voorgrond treden, door de tuinstadbeweging die eveneens op het einde der vorige eeuw in Engeland ontstond. John Ruskin en William Morris predikten den teruggang tot de natuur ; geheele tuinsteden werden in Engeland opgericht, die elk hun eigen voorzieningen en bestaansmogelijkheden hadden. Daardoor werden problemen opgeworpen welke verder droegen dan de tot dan toe gehuldigde esthetiek.

Het boek « Town Planning in Practice » van Raymond Unwin bracht reeds enkele problemen in het licht.

Als vanzelf groeide het idee om in stedenbouw de « Civic Survey » zoo hoog mogelijk op te drijven en daardoor nemen de geografische, economische en sociale problemen allengs een grooteren omvang aan.

Stedenbouw kon zich niet meer blijven beperken tot de stad zelve. In Duitschland ontstond enkele jaren voor den oorlog het eerste streekplan, namelijk het « Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ». Het Roergebied werd sterk geïndustrialiseerd en dicht bevolkt en onderging in sterke mate de noodlottige gevolgen van de te snelle ontwikkeling der grootindustrie. Tot vóór enkele jaren nog, had Duitschland, hetwelk nochtans het eerst de noodzakelijkheid van een streekplan inzag, alleenlijk voor het Roergebied een streekplan opgemaakt.

Voor al in Engeland en Amerika vond, in- en korts na den oorlog, de streekplangedachte een uitgebreide toepassing, zoowel voor de snel ontwikkelde industriegebieden als voor de landelijke streken.

Rond 1930 begon ook Nederland daadwerkelijk aan stedenbouw te doen, gezien in verband met een geheel gebied. Voor bijna het gansche grondgebied van Nederland zijn streekplannen in voorbereiding.

De laatste jaren zijn ook voor vele gebieden in Frankrijk en voor gansch Duitschland streekplannen in voorbereiding.

Voor al economische en politieke omstandigheden hebben er toe bijgedragen dat de laatste jaren het idee « nationaal plan » op den

voorgond is getreden. Eerst in Amerika met beperkte doeleinden, nadien in Duitschland met totalitaire doeleinden, werd praktisch met een nationaal plan aanvang genomen.

De stedenbouwkundige wetenschap heeft dus de laatste 30 jaren een geweldige evolutie ondergaan. Het doel en de beteekenis van een nationaal plan heeft niet meer dezelfde strekking als het doel en de beteekenis die aan « Städtebau » werden gehecht, en waarvan « stedenbouw » de letterlijke vertaling is. Daarom is de beteekenis van het woord stedenbouw voor ons deze welke D. Hudig zoo juist omschreef : « de wetenschap van de ruimtelijke ontwikkeling van de menschelijke nederzetting, en de kunst om deze ruimtelijke ontwikkeling in goede banen te leiden ».

Wij kunnen nu ongeveer een schema maken van de algemeene problemen waarmede de stedenbouw moet rekening houden.

Deze zijn :

De verkeersproblemen.

De hygiënische problemen.

De economische en sociale problemen.

De esthetische problemen (ook de historische problemen).

De politieke problemen.

De spiritueele en religieuze problemen.

Gedurende de empirische periode van het streven naar ruimteordening, welke misschien nog langen tijd duren zal, heeft de stedenbouwkundige wetenschap een uitbreiding genomen, die zich meer en meer tracht zichzelf in te deelen in zoovele specialisaties, welke ieder op hun beurt zich zoodanig opdringen, dat vele teekens er den schijn van geven om de stedenbouwkunde of ruimteordening te verbrokkelen.

Verschillende grijpende armen dreigen naar de macht te dingen. Juist dit moet worden vermeden, want vanaf het oogenblik dat stedenbouw ophoudt synthese te zijn, dat stedenbouw niet meer zal kunnen beheerscht worden door één hoog, cultuurdragend en leidend persoon, zal zij zich ook gaan verkneuzelen.

Wij verlangen de uitbreiding van de stedenbouwkundige wetenschap, maar wij verlangen ook dat de synthetische stedenbouwer de mensch blijven zal met de algemeene kultuur.

HEDENDAAGSCHE GROOTSTAD.

In den laatsten tijd ontwikkelen zich in de grootsteden cellen of kernen van 'n zenuwachtige verwildering.

Zij die eenigszins kunnen, vluchten de grootstad, anderen zoeken er de aantrekkingspunten : duizenden schitterende lichten, reclamen, glimmende asfaltboulevards, tingeltangels en benzinegeur.

De adem van de grootsteden is duf en ziekelijk.

Men spreekt er van beschaving, van cultuur, van 'n intellectueel hoogstaande massa.

Sterke geslachten verkwijnen en sterven uit in 'n grootstad ; geest en lichaam worden op korten tijd aangetast. Gelukkig voor de groote steden dat ze voortdurend aangedikt worden door de inwijking van plattelandsbevolking.

Het geboortecijfer is het laagst in de groote steden, het stijgt naar gelang het inwonersaantal der stad kleiner is, en de hoogste cijfers worden op het platteland aangetroffen. Dit is een verschijnsel dat zich in alle landen van West-, Noord- en Midden-Europa voordoet.

De jeugd ! De jeugd begint het gevaar van de metropool te beseffen. Drang naar buiten, drang naar het ongedwongen leven !

Elke gelegenheid wordt door de jonge mensen te baat genomen om die ongezonde wijken te kunnen ontvluchten, waarin ze verplicht zijn te wonen en te werken.

Sport ! Verwilderings volgens den eene, lichaamscultuur volgens den andere ; in 'n gezond lichaam, 'n gezonde ziel !

Stadions, zwemdokken worden gebouwd ; het ras moet verbeterd worden ! Maar is de woning dan niet veel belangrijker ?

Waarom worden de werkelijke behoeften van den mensch niet als grondslag, als vertrekpunt genomen ?

Alle sportaanmoediging schijnt 'n kunstmatig middel !

Vooreerst stedenbouw ! Wonen ! Saneering !

Van in de scholen worden de wetten van hygiëne aangeleerd ; er wordt geleerd wat de mensch noodig heeft om in volmaakte gezondheid te kunnen leven.

En nochtans...

Zelden is er in onze steden spraak van een organisch verschijnsel, zooals wij dit opvatten, meestal een opeenhooping van private belangen.

Onze moderne stadswijken zijn 'n min of meer dorre parade, ze getuigen van 'n geestelijke onmacht.

De stadsinrichting kan niet op nieuwe grondslagen hernomen worden, zoolang de oude levensvoorwaarden blijven voortbestaan ; zoolang de geesten van de menschen vertroebeld zijn door onzinnige begrippen, zoolang er « schoonheid » gemaakt wordt om het « schoone », zoolang er gedenkteekens opgericht worden om de gedenkteekens zelf, zoolang er in 'n grootstad lanen, straten en openbare plaatsen worden aangelegd alleen om hun eigen schoonheid, zonder verband met hun te vervullen functioneelen rol ; zoolang kan er ook van geen stedenbouw gewaagd worden.

*
**

De stedelijke bevolking is vervreemd van de natuur en van het landleven. Daardoor heeft ze de belangen van de landelijke bevolking over het hoofd gezien. De stadsmensch vergat dat z'n eigen bestaan en z'n eigen gezondheid ook afhankelijk zijn van een welgeordend landelijk leven. Er is een breuk ontstaan tusschen den grootstadsmensch en de natuur.

Vanwaar deze vervreemding ? Er heeft een omwenteling plaats gehad in de samenleving. Het bedrijfsleven is feller en ingewikkelder geworden. De grootstadsmensch wil meer en meer de leidende figuur zijn van deze tijden. Hij waant tusschen hem en den plattelandbewoner denzelfden afstand, die destijds den ridder scheidde van den boer.

De grootstadsmensch gevoelt zich in het dagelijksch leven niet meer afhankelijk van de natuur. Wie op fabriek of kantoor zijn dag doorbrengt, beseft niet meer wat de wisseling van zon en regen voor het welgedijen van den oogst beteekent ; voor hem is het alleen de vraag of hij een jas zal aantrekken of een regenscherm meenemen.

De natuurgebondenheid is hem vreemd ; aan de techniek is hij

gebonden. De techniek heeft wonderen verricht, zal nog meer wonderen verrichten ; de almacht van de techniek vervangt de almacht van de natuur.

In de hedendaagsche stad is de natuur ver weg. De grootstadsmensch leeft er niet onder de maan en de sterren, maar tusschen straatlantaarns en lichtreklamen.

Hij hoort geen stemmen van vogels meer, maar alleen het ronken van machines.

DE INVLOED VAN DE OMGEVING OP DEN MENSCH. HET SOCIAAL ELEMENT.

« La question de la population et de la natalité est une des
» plus graves qui se posent en ce moment devant le Pays. »

S. M. LE ROI ALBERT. 1923.

De mensch creëert zijn omgeving, de omgeving oefent invloed uit op den mensch.

In de grootsteden ontstaan natuurlijkerwijze kernen van verwilder-
ring, verbittering, pessimisme en zedelijk verval.

Neem alle menschen uit 'n grootstad weg en vul ze opnieuw met
'n gezonde plattelandsbevolking, na korten tijd zal dezelfde ziekelijke
geest weer groeien. De omgeving beïnvloedt den mensch.

Menschen in 'n krotwoning voelen zich minderwaardig.

Diezelfde menschen zullen zich bijna terstond meerderwaardig voe-
len, wanneer ze in 'n gezonde, degelijke en mooie woning worden on-
dergebracht.

Menschen in 'n klare, gezonde en heldere woning, zullen zich klaar,
gezonder en helder uitdrukken ; hun geest is zoo helder als hun woning.

Menschen in kleine, zoogezegd knusse en romantische woningen,

zullen zich klein, knus en sentimenteel uitdrukken ; heel hun geestelijk leven is eng en klein ; 'n verouderde burgerlijkheid.

De omgeving bepaalt den mensch !

Zoolang het woon- en stedenbouwprobleem geen oplossing krijgt, zullen ook de geesten voor verwildering vatbaar blijven.

Men dient te weten dat dààr de kinderbeperking de grootste uitbreiding neemt waar er op gebied van woon- en stedenbouw de grootste wantoestanden bestaan.

Een hoog geboortecijfer vindt men daar waar de menschen in rust leven, in 'n klare, gezonde en mooie omgeving. Vergelijk de bevolking van de grootsteden en de industrie centra van den Borinage met de landelijke bevolking van de Kempen en Limburg !

Die landen staan het verst op de ladder der beschaving en cultuur, die het vroegst de noodzakelijkheid hebben ingezien de omgeving van den mensch te verbeteren.

Zie Holland, waar reeds door de woningwet in 1901 een grondige omvorming gebeurde, zie Noorwegen, Zweden, Finland en Duitschland !

Londen heeft 15% onbebouwde oppervlakte, Berlijn heeft er meer dan 10% en Parijs 4.5% en de tering maakt te Parijs juist drie maal meer slachtoffers dan te Londen, niettegenstaande den mist en den rook, die daar voortdurend heerschen en tweemaal meer slachtoffers dan te Berlijn.

Is het toevallig dat Parijs met gemis aan vrije ruimte, gemis aan parken, zooveel tuberculeuzen huist ?

Is het toevallig dat de tering in hoofdzaak 'n stadskwaal is, niettegenstaande de watervoorziening, zwemdokken, stadions, gezondheidsinrichtingen ? ¹⁾).

« La survie de la race, de la Nation, de la collectivité est, dans une large mesure, fonction de la qualité du logement » ²⁾).

1) Ik geef hier enkele cijfers, welke in 1902 medegedeeld werden betreffende de oppervlakte beschikbaar per inwoner in grootsteden.

Parijs :	een inwoner per	25 m ²
Berlijn :	» » »	30 m ²
Rome :	» » »	30 m ²
Kopenhagen :	» » »	50 m ²
Londen :	» » »	65 m ²
Dresden :	» » »	95 m ²
Amsterdam :	» » »	95 m ²
Weenen :	» » »	109 m ²
München :	» » »	154 m ²
Budapest :	» » »	298 m ²

Gelukkig de bewoners van kleine steden en dorpen met hun kleine woningen en kleine tuintjes, die hectaren en kilometers per inwoner hebben, in tegenstelling met de arme 25 m² te Parijs om te kunnen adem halen.

2) Henri Sellier. Oud Fransch Minister.

In ons land duiden de statistieken klaar aan dat we naar een staat van langzame ontvolking toegaan.

Men mag voorspellen dat, — buiten ongewone omstandigheden die zich kunnen voordoen, — de langzame vermindering van de bevolking in ons land zal aanvangen rond 1946. In den beginne zal die vermindering nog niet zoo erg opvallen, maar kort nadien zal die daling van het geboortecijfer ons meer burgers per jaar doen verliezen, dan de oorlog 1914-1918 gedaan heeft.

In het jaar 1880 nog telde in ons land elk gezin gemiddeld 4 à 5 kinderen ; in 1930 telde elk gezin nog gemiddeld 2 kinderen.

Buiten Denemarken en Schotland genoten ons land en Engeland in 1860 in Europa van het laagste sterftecijfer, in 1930 echter heeft ons land in Europa het hoogste sterftecijfer, buiten Frankrijk en het Groot-Hertogdom Luxemburg ¹⁾).

In minder dan een eeuw kan België, met zijn acht miljoen inwoners, de helft van zijn bevolking verliezen.

De buitengewone dichtheid van de bevolking in de groote agglomeraties en de moeilijkheden van het leven, met de daaruit groeiende geestesstrekkingen, zijn de oorzaak dat ons land zich langzaam ontvolken zal. De statistieken hebben in 1927 aangegeven dat van alle Europeesche steden Brussel het hoogste sterftecijfer kende, na Athene en Budapest en het laagste geboortecijfer na Berlijn, Stockholm en Weenen ²⁾).

Dit alles duidt de noodzakelijkheid aan van een streven naar gezondheids- en verfraaiingswerken in onze steden. Meer streven naar *saneering* dan naar *uitbreiding*.

Het verleden bewijst ons, dat het streven naar hygiëne voor onze bevolking de gunstigste resultaten heeft afgeworpen. Door den vooruitgang van de wetenschap en de geneeskunde, door de activiteit van de hygiënische diensten, door de sociale verbeteringen, hebben we reeds kunnen bereiken, dat de gemiddelde levensduur van den mensch met 30 jaren verlengd is geworden, en dit in de tijdsspanne van 1850 tot 1930.

Saneering !

Zuivering van de steden !

Groote woningen in de steden kunnen niet meer verhuurd worden, ruime kamers blijven jaren onbewoonbaar en de overbevolkte volkwijken en krotten blijven bestaan.

Iedereen kent in de groote steden en zelfs in vele kleine steden, de straatjes zonder uitgang, steegjes, « les impasses » waar armoede, ellende, microben, ziekten en zedelijk verval huishouden.

1) Architecture et urbanisme Nr 10 - 1938.

2) Architecture et urbanisme Nr 9 - 1938.

Veel van die menschen, die verplicht zijn dààr thuis te hooren, verlangen naar een gezonde luchtige woning in een gezonde wijk. Maar ook veel van die menschen zullen, om hen te beschermen, uit die buurten moeten « gesleurd » worden.

Want de redenen waarom die menschen in achterbuurten en krotten gaan wonen zijn vooral te zoeken in den lagen huurprijs, het verlangen om dicht bij hun dagelijksche bezigheden te wonen, de onverschilligheid tegenover de hygiëne, hun sentimenteele gehechtheid aan hun wijk en de voordeelen van den openbaren onderstand en de liefdadigheid van particulieren.

Voor de openbare gezondheid mag de overheid voor geen enkele opoffering terugdeinzen. De strijd tegen de krotten is van kapitaal belang. Beter is het goede, gezonde woningen te bouwen, dan hospitalen te moeten vergrooten. De hieruit volgende uitgaven wegen niet op tegen de economische voordeelen, welke aan de toekomstige bevolking zullen gegeven worden.

« l'Urbanisme est la science de la santé des groupements humains » ¹⁾.

De krot is de oorzaak van overgrootte sterfte, van verminderde geboorte, van algemeene krachtsuitputting, zoowel lichamelijk als zedelijk en intellectueel.

Elk huis wordt een krot, wanneer de bescherming tegen de ongeregelde van ons klimaat onvoldoende is ; indien verluchting en verlichting er niet beantwoorden aan de gezondheidsregelen, indien het huis op een ongezonde plaats is gebouwd, of niet bedeed kan worden van water en niet ontlast van huisvuil en afvalwater.

Uit een doktersrapport, gericht aan 'n gemeentebestuur, citeeren we het volgende : « Jamais on n'arrêtera la propagation de la tuberculose, tant qu'on aura pas entrepris la lutte la plus rigoureuse contre » les taudis ; certains quartiers de la ville sont des foyers redoutables de » contagion. Maisons sordides, délabrées, sans soleil, sans jour, et d'une » malpropreté repoussante. Là-dedans, on dort, on vie, on crache, on » ne nettoie jamais et on meurt ! » ²⁾.

Elke stad, en zeker elke grootstad heeft zijn krotten.

In Brussel bestaan op het huidig oogenblik negentien stegen, waar tweehonderd gezinnen slechts over één enkele kamer beschikken. Vader, moeder en kinderen van beide geslachten deelen samen één kamer van minder dan tien vierkante meter.

Men noemt dit « de schilderachtige wijken van Brussel ».

Naar het schijnt worden er enkele speciaal onderhouden ten genoegen van enkele toeristen.

1) Gaston Bardet : O.S.B. Mei 1938.

2) Cottage.

Zuivere lucht, helder water, gezonde kamers, ziedaar wat die ongelukkige figuranten noodig hebben. Het vraagstuk der klinieken en ziekenhuizen is slechts half opgelost, indien er niet toe besloten wordt de krotten af te breken. In een deel van het mooie oude Praag lijden 95 % van de kinderen aan tuberculose. Krotwoningen, al zijn ze nog zoo schilderachtig, moeten verdwijnen.

Iedereen heeft het recht een menschaardig verblijf te bezitten. Ook landelijke gemeenten hebben krotten. Oude hoeven en landhuizen voldoen meestal niet meer aan de hedendaagsche hygiënische vereischten. Toch hebben landelijke krotten in 't algemeen het voorrecht dat lucht en licht er rondom vrij kunnen inwerken en dat heel het landschap voor de kinderen speelsterrein is.

In steden hebben we rioleering, watervoorziening, badhuizen, enz. en toch hebben de steden in verhouding de meeste tuberculeuzen, en de meeste stadskinderen hebben een ziekelijk uitzicht.

Dorpskinderen daarentegen, zelfs al wonen deze in een krotwoning, zijn veelal gezonde en blozende kinderen. Dit bewijst den goeden invloed van de natuur in het landelijk leven.

In bijna alle Europeesche landen wordt er naar gestreefd om de krotten te doen verdwijnen en nieuwe gezonde woningen te bouwen.

De wetgeving van 1938 bepaalt in Frankrijk dat hij, die ongezonde of antihygiënische woningen bouwt, op denzelfden voet behandeld wordt, — t.t.z. dezelfde straf ontvangt, — als diegene, die voor het gebruik vervalschte of onzuivere waren verkoopt.

De wetgeving in Engeland beschouwt als een wetsovertreding het feit een huis in huur te geven aan een gezin, dat te groot in getal is om dit huis te bewonen, en het gezinshoofd dat de zijnen verplicht in voor hun getal veel te kleine vertrekken te wonen, wordt behandeld als iemand die zijn familie mishandelingen doet ondergaan.

De krachtinspanning der Engelsche openbare besturen wordt als voorbeeld gesteld : één derde der Engelsche bevolking woont in huizen verschuldigd aan het initiatief der openbare besturen.

« Combien de jeunes ménages », zegde oud-minister Henri Sellier in Frankrijk, — « hésitent à se constituer, et ensuite à procréer, quand ils n'ont pour abri qu'une misérable chambre d'hôtel ! Combien de couples considèrent la venue de l'enfant comme un cataclysme, les conditions du logement ne permettant pas de l'élever décemment !

A logement malsain, habitants affaiblis et malingres ».

Hebben de speelplaatsen in de steden dan geen sociale rol te vervullen ? Zou de klacht over de z.g. slechte opvoeding der jeugd, het vernielen van bloemen, het voetbalspelen met ruitenbrekerij en het

slenteren van troepen kinderen langs straten en wegen op vacantiédagen en in de namiddagen, niet voor een groot deel worden weggenomen, indien die kinderen de vrije beschikking verkregen, zij het dan desgewenscht onder behoorlijk toezicht, over oordeelkundig over de geheele gemeente verdeelde speelplaatsen, waar zij naar hartelust zouden kunnen spelen zonder gevaar voor zichzelf en voor anderen ?

*
* *

De schoonheid is voor 'n volk een noodzakelijkheid en een recht zoowel als de hygiëne. In schoone dorpen vinden we ook schoone mensen.

Alles wat 'n stad of dorp verleelijkt brengt er toe bij om het zieleleven te doen zakken, het geestelijk vermogen te verminderen, de energie te vernietigen, en de ontmoediging te zaaien. De schoonheid van het land is van zulk een uiterst belangrijke waarde en beteekenis voor het welzijn van het geheele volk, dat een bestendig onderhoud voor die schoonheid hoogst noodzakelijk is.

De plicht voor het behoud van de schoonheid van natuur, landschap en stad rust onafwijsbaar in de allereerste plaats op de *overheid*.

STAD EN DORP

« Il faut ruraliser la ville et ne pas urbaniser la campagne. »

ROBERT DE SOUZA.

De stedenbouwkunde, in samenwerking met de moderne wetenschap, heeft het ons mogelijk gemaakt nieuwe steden aan te leggen die kunnen voldoen aan de hedendaagsche noodwendigheden.

In theorie kunnen we dus 'n ideale stad bouwen ; maar op een braakliggend terrein rijzen er alle dagen geen nieuwe steden uit den grond, meestal moet er met bestaande toestanden rekening gehouden worden. Er zal dus practisch heel zelden spraak zijn van 'n ideale stad te kunnen bouwen. Stadsaanleg zal dus voor ons meestal beteekenen : *bestaande toestanden te verbeteren en uitbreidingen zooveel mogelijk aan onzen tijd aan te passen.*

Moderne stedenbouwkundige resultaten voor dorpsaanleg zijn er in ons land nog weinig te vinden. Tot hiertoe werd er ook omzeggens geen rekening gehouden met den geest van den landman, met de sfeer van een dorpsgemeenschap.

Er is verschil tusschen stad en dorp.

We weten dat de dorpsgeest aangetast is door 'n verderfelijken invloed van een slechten stadsgeest.

Nog zoo heel lang is het niet geleden dat twee stedelingen uit verafgelegen plaatsen, of twee boeren uit veruiteengelegen streken, meer overeenkomst vertoonden dan een landman en een stadsbewoner op enkele kilometer afstand van elkander wonend.

De tijden veranderen snel. Op enkele jaren is de band tusschen stad en dorp nauwer toegehaald ; niet altijd in den goeden zin.

De landman verlangt naar schijnbaar steedsche voordeelen en is verblind door den oppervlakkigen schijn van steedsche produkten, de stedeling wil meer van het leven in de natuur genieten.

Er zijn misschien voordeelen te zoeken in 'n nauwer contact tusschen stedeling en landman, o.a. verruiming van den blik, verhooging van lichamelijk welzijn.

Maar daarentegen zijn er veel nadeelen !

Een nauwer contact sluit alle karakteristieke en schilderachtige tegenstelling uit, wat meestal ten nadeele van de plattelandsbevolking uitvalt. De landman verliest z'n traditioneele waarden en vergooit z'n eeuwenoud cultuurbezit voor stadsgrielen van één dag.

Voor den stadsmensch beteekent een nauwer contact met den dorpeling zuiver voordeel ; door zijn aanwezigheid in het nog reine landschap verliest dit echter een groot deel van zijn luister.

Hoe er ook over gewaagd wordt, men moet die wederzijdsche doordringing aanvaarden, maar de overheid en de burger hebben den plicht haar te leiden.

Door een op gezonde basis berustende opvoeding van het publiek en een ver doorgedreven natuurbescherming kunnen uitspattingen binnen zekere grenzen gehouden worden ; geen jammeren brengt ons naar een oplossing.

LINTBEOUWING

We kennen allen de buiten de kommen van stad en dorp als een lint voortkronkelende bebouwing langs de wegen, bij voorkeur langs de uit verkeersoogpunt belangrijke wegen.

De lintbebouwing is een van de vele verschijnselen van een wanordelijken groei van een verkeerde stedenbouwkundige ontwikkeling.

Het is stedenbouwkundig niet te dulden dat steden of dorpen hun uitbreiding zoeken langs belangrijke verkeerswegen.

Alhoewel de lintbebouwing in haar geheel geen verschijnsel is van den laatsten tijd, toch is het echter een ontwikkelingsvorm, die een geweldige uitbreiding heeft genomen door de tegenwoordige verkeersmogelijkheden en de daarmee in wisselwerking samengaande neiging tot buiten wonen.

In den tijd der ommuurde steden, dienden de wegen, die de steden verbonden, uitsluitend voor het verkeer. Bebouwing langs deze wegen kwam sporadisch voor. Hier en daar een hoeve ; soms een groot landhuis ; dit was alles. Buiten de poorten wonen was immers niet veilig en niemand zou buiten de kern van de stad of het dorp gebouwd hebben als hij er niet door den aard van zijn werk toe verplicht werd.

Tot aan het begin der 20^e eeuw was het verkeer op de wegen van weinig beteekenis en allerlei factoren brachten mee dat het wonen op

grooten afstand van de kern van stad of dorp niet aantrekkelijk was. Men was in den regel verstoken van water, gas en electriciteit en goede verkeersmiddelen ontbraken.

De toestanden zijn gewijzigd.

Vooreerst de tram, dan de fiets en nadien het motorverkeer hebben onbegrensde mogelijkheden geopend voor het wonen op verderen afstand van de plaats waar men werkt.

De overheid werkte de lintbebouwing in de hand, centrale voorzieningen, gas, water, electriciteit en rioleeringen strekten zich kilometers lang uit langs de verkeerswegen en zoo ontstonden de sliertvormige vangarmen aan de steden, zoo werden dorpen aan elkaar geregen door huizenrijen, met hier en daar nog groote gaten welke allengs gevuld worden om het laatste stukje natuur te doen verdwijnen.

Gaat men gedurende 50 jaren met het bouwen van woningen langs onze landelijke wegen in dezelfde snelheid voort, als heden het geval is, dan is er voor de miljoenen weggebruikers niets anders meer te zien dan huizen, eindeloze rijen onbeteekenende huizen, die een een-tonig en troosteloos beeld te zien geven.

We kennen geen enkele stad of dorp waar er de laatste jaren geen ontwikkeling en uitbreiding zou gebeurd zijn langs bestaande verkeerswegen. Deze uitbreidingsvorm neemt een zoodanigen gevaarlijken omvang aan, dat we ons afvragen tot wat dit alles leiden moet. Op vele plaatsen reeds werd het eene dorp aan het andere gesnoerd door een lange rij onooglijke bouwsels; groote wegen worden eindeloos vervellende straten.

De groote schoonheid van het stads- en dorpsilhouette gaat verloren; het gevoel voor orde wordt totaal ondermijnd.

Overal waar een weg loopt bleek het land plotseling bouwterrein te zijn geworden.

De stedenbouwkundige gebreken eener lintbebouwing springen het meest in het oog, wanneer de huizen afschuwelijk, op geringen onderlingen afstand gebouwd, en te dicht op den weg staan. Ook wanneer de woningen aan de eischen van welstand voldoen, op een zekeren afstand van elkaar zijn gebouwd, en op grooteren afstand van den weg staan, blijft de lintbebouwing een ordeloze groei.

Is het te verwonderen dat tegen dergelijke chaotische ontwikkeling verzet rijst?

Moeten wij dan een volkomen willekeurige plaatsing van afwisselend verschillende typen van gebouwen met totaal misplaatst karakter goedkeuren?

Het is nog niet zoozeer een kwestie dat de opgerichte gebouwen op zich zelf zoo leelijk zijn, doch veelmeer dat de vele bouwsels bij elkaar geen eenheid vormen; dat er vooral esthetisch stedenbouwkundige bezwaren zijn.

Deze bebouwing legt niet zelden beslag op terreinen, waar zij, bezien in het groote geheel van de agglomeratie, niet thuis hoort.

Elk redelijk stedenbouwkundig inzicht verzet zich tegen elke lintbebouwing.

De heer Edo J. Bergsma verklaarde op de vergadering van 8 Nov. 1935 in het hoofdgebouw van het Koninklijk Zoölogisch Botanisch genootschap te 's Gravenhage:

« Als burgemeester peilde ik de noodlottige werking van lintbebouwing ten aanzien van de financiën der gemeente en ten aanzien » van de gemeentebedrijven, leerde ik de moeilijkheden kennen, die » de lintbebouwing in den weg legt aan de behoorlijke hygiënische en » maatschappelijke voorzieningen, aan rioleeringen, huisvuilafvoer, » toevoer van gas, water, en elektrische stroom, telefoonverbindingen » en centrale tijdsaanwijzing.

« Als chef der gemeentepolitie gevoelde ik de nadeelen die de » lintbebouwing in het leven roept ten aanzien van politiezorg.

« Als Burgemeester, chef ook der verkeerspolitie, en niet minder » als Voorzitter van een groote verkeersbond, als verkeersman, zag ik » hoe de lintbebouwing het snelverkeer belemmert en het verkeer in » het algemeen onveilig maakt.

« Als voorzitter van den Boschraad, aan welk lichaam mede is » opgedragen de zorg voor behoud van bosschen en houtopstanden, leerde ik kennen de pernicieuze gevolgen van lintbebouwing voor de » bosschen, die maar al meer verdwijnen en voor het natuurschoon, » dat steeds meer geschonden wordt.

« Tenslotte heb ik, als Voorzitter van den Koninklijken Nederlandschen Toeristenbond A.N.W.B. moeten ondervinden, dat een » der edelste oogmerken en doeleinden van het toerisme, het brengen » van den mensch in de natuur en tot de natuur, door lintbebouwing, » die de natuur van ons afsluit en aan ons oog onttrekt, zeer ernstig » wordt bemoeilijkt en geschaad.

« Geheel het vraagstuk, het vraagstuk in zijn vollen omvang, heeft » dus mijn aandacht en geeft mij zorg; met groote overtuiging werk ik » daarom mede den angstwekkenden omvang van het vraagstuk op den » grooten invloed van lintbebouwing op tal van andere kwesties in » breeden kring bekend te maken, opdat de overtuiging groeie, dat » spoedig verandering moet komen in den bestaanden toestand, die het » publiek belang schade doet in steeds toenemende mate ».

*
**

Laat ons een en ander verklaren. Uit het oogpunt van bestuurs-economie en van een gezonde ontwikkeling van het maatschappelijk leven in het algemeen zijn er tegen de lintbebouwing ernstige bezwaren.

Een concentrische uitbreiding is economisch te verkiezen boven een uitbreiding die plaats heeft langs de groote wegen die steden en dorpen met elkaar verbinden.

Bij lintbebouwing worden de afstanden tusschen de uiterste grenzen der bebouwing veel grooter dan bij een normale, logische concentrische uitbreiding. Het vervoer en het onderling verkeer wordt moeilijker en kostbaarder, de politiezorg en de brandweer worden duurder en minder rendeerend omdat de afstanden van de centrale hoofdposten te groot worden, een behoorlijke onderwijsvoorziening wordt moeilijker, de reiniging en de afvoer van rioolwater gaan meer bezwaren opleveren, de voorzieningen van gas, water, electriciteit enz. worden kostbaarder.

Het zou de moeite loonen wanneer stelselmatig een onderzoek werd ingesteld naar den invloed van de lintbebouwing op de kosten van openbaar bestuur.

Uit cultureel oogpunt is eveneens een concentrische bebouwing te verkiezen. Het vereenigingsleven komt beter tot uiting in de kom der gemeente, kerk en school kunnen hun taak beter vervullen, minder wijkscholen of kleine bijkapellen zullen daardoor ontstaan, sport en spel kunnen beter worden beoefend dan in kilometerlange lintdorpen.

De lintbebouwing geeft aanleiding tot het oprichten van vele, vaak kleine scholen, die men soms op de meest ongedachte punten, ver van de kom aantreft. De afstand van de school naar de woning moet altijd langs een verkeersweg worden afgelegd, wat de kans op ongelukken zeer vergroot. Om reden van groote afstanden en gevaar kan van bewaarschoolonderwijs geen sprake zijn.

Er is absoluut geen enkele reden om te beweren als zou een concentrische uitbreiding van gelijk welk dorp niet mogelijk zijn. Het is een vaststaand feit dat de toekomstige bevolking van ons land op rationeel wijze kan gehuisvest worden, zonder dat wij onze toevlucht zouden moeten nemen tot eenige lintbebouwing.

De lintbebouwing is verwerpelijk met het oog op het landschappelijk schoon. De aaneenschakeling van huizen langs de bestaande verkeerswegen belet het uitzicht op het omringende landschap. Het ergste hierbij is nog dat men zich bij voorkeur nestelt juist bij de mooiste plekjes.

Het bouwen langs de groote wegen is hebben we gezamenlijk zien ontstaan met den stadsgeest in de landelijke architectuur.

Voor een « dorpsintellectueel » is het « voornaam » en « stadsch » te wonen in een huis met 'n schoone « façade » en tegen 'n groote baan.

De veiligheid en het verkeer vormen al even groote bezwaren tegen de lintbebouwing. De snel voorbijvliegende auto's stellen een alijd-durend gevaar daar voor de bewoners. Voor de autovoerders een alijd-durend gevaar door het toenemend aantal kruispunten. De combinatie

verkeersweg-woonstraat is in een stad tot zekere hoogte een noodzakelijk kwaad, maar voor buitenwegen is die combinatie geheel en al uit den boeze.

Zelfs in nieuwe stadsuitbreidingen zal steeds door de stedenbouwkundige getracht worden het verkeer buiten de woongebieden te leiden.

Een weg met veel verkeer is een voortdurende bron van gevaar. Luister hoe kernachtig Ir. Bakker Schut zich uitdrukte op de vergadering van 8 Nov. 1935 te 's Gravenhage :

« Er schijnen menschen te zijn voor wie het wonen aan een zeer » drukken verkeersweg met voorbijrazende auto's een zekere attractie » heeft. Dezulken moeten tegen zichzelf in bescherming worden genomen, zoowel met het oog op hun zenuwen als met het oog op hun » lichamelijk welzijn. Want het wonen aan een buitenweg met veel » verkeer is zonder twijfel een voortdurende bron van gevaar, speciaal » met het oog op de kinderen en ouden van dagen.

« Voor het verkeer beteekent het bouwen van woningen langs den » weg het scheppen van een doorlopende bron van verkeersbelemmering. » ring. Op hun gemak den weg kruisende voetgangers, spelende kinderen, » deren, parkeerende wagens, bakkerskarren en handwagens, plotseling » tusschen de huizen uitschietende fietsers, opgebroken weggedeelten » ten behoeve van het leggen en repareeren van leidingen, straatversperringen » sperringen ten behoeve van optochten, begrafenissen, brandblusschingen, » dat alles zijn factoren waarmede de automobilist in de stad » nu eenmaal rekening moet houden ; hij heeft zijn tempo bij die aanwezigheid » wezigheid van zoovele gevaarsbronnen aan te passen. Maar op den » buitenweg mag hij verwachten dat zich die talrijke verkeershindernissen » nissen en gevaarsbronnen niet voordoen, dat hij zich kan voortbewegen » wegen met een snelheid, welke nu eenmaal eigen is aan het verkeersmiddel, » middel, dat men auto noemt. In de toekomst mag niet worden toegelaten » gelaten dat de voordeelen, welke de ontwikkeling van ons modernste » vervoersmiddel kan opleveren voor onze samenleving, illusoir wordt » gemaakt. »

*
**

De stedenbouwkundige wantoestanden eener lintbebouwing kunnen aangetoond worden vanuit sociaal, economisch of technisch oogpunt. Een analyse kan gemaakt worden van de sociale gevolgen, de economische bezwaren en de technische moeilijkheden. In geen enkele tak der stedenbouwkunde komen de wantoestanden meer naar voren, dan in den uiterlijken vorm of het esthetisch uitzicht. De bezwaren eener lintbebouwing, ontstaan in de randgemeenten langs groote steden, zal ik nog nader verklaren in de hoofdstukken « Stadsuitbreiding » en « Streekplannen ».

De verschillende vormen waarin de lintbebouwing voorkomt zijn

zeer uiteenlopend. Ik verwijs hier naar de zeer merkwaardige studie van Ir. P. K. van Meurs en Ir. Th. K. van Lohuizen, verschenen in het « Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw » nr 1, 1939.

*
**

Het is hier reeds voldoende aangetoond dat aan de lintbebouwing zoovele nadeelen van een rationeel en goed beheer onzer volksgemeenschap verbonden zijn, dat de overheid volstrekt het recht bezit daartegen krachtige maatregelen te nemen.

Men moet met blindheid geslagen zijn om niet te zien dat de lintbebouwing een van de levensbelangen van ons volk aanraakt.

Dat dit niet algemeen wordt ingezien berust op misverstand, en ook wel op den domineerenden invloed der particuliere belangen. De initiatieven van de overheid worden praktisch onmogelijk gemaakt, omdat de grondeigenaar oogenblikkelijk zijn hoofd opheft en schadevergoeding eischt.

Er is geen vruchtbare discussie mogelijk wanneer men niet wil inzien, dat het localiseeren van huizenbouw principieel op één lijn staat met het localiseeren van fabrieken en werkplaatsen, wanneer men al de bezwaren wil overboord werpen en wanneer het woord orde geen beteekenis meer heeft.

De overheid is het, en zij alleen, die te beslissen heeft op welke wijze steden en dorpen zich moeten uitbreiden, waar wel en waar niet mag worden gebouwd. Partikuliere belangen mogen bij die beslissing niet over het belang van de gemeenschap domineeren.

Niet dat belangen van een partikulier onbillijk moeten behandeld worden. Er kunnen zich gevallen voordoen, en er zullen er zich voordoen, dat de partikulier moet vergoed worden voor geleden schade.

« Niemand zal onverklaarbaar vinden de neiging, zich aan een » begaanbaren weg te vestigen », verklaarde in 1935 de Nederlandsche Minister van Waterstaat Jhr ir. O. C. A. van Lidth de Jeude, « doch » ook niemand zal willen volhouden dat ongebreidelde vrijheid kan » worden toegelaten. En als de noodzakelijke beperkingen moeten » worden opgelegd, zooals men die in bebouwde kommen reeds lang » toepast en aanvaardt, dan behoeft men deze nog niet steeds als een » ondragelijke aantasting van het eigendomsrecht te beschouwen, doch » veeleer als een verplichting terwille van de vrijheid van anderen. Ik » zal thans hierop niet nader ingaan, doch alleen op één voorbeeld » wijzen. Een heidestreek, die sinds eeuwen ongerept bleef, moet ter » wille van het verkeer doorgesneden worden met een hoofdweg; de » aangrenzende eigenaar zou dan wellicht plotseling zijn mager grond » bezit tot winstgevend bouwterrein zien omgetooverd, en dat geheel » onafhankelijk van zijn wil. Als dan de overheid bepalingen in het

» belang van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer, waarvoor de » weg werd aangelegd, moet treffen, daardoor deze waardevermeer » dering geheel of gedeeltelijk niet tot uiting komt, en om de vrijheid » en de veiligheid van anderen te dienen — waarbij dan ook de fiscus » zich dienovereenkomstig zelfbeperking zal moeten opleggen — is » het dan billijk te spreken van aantasting van een eigendoms » recht, terwijl de eigenaar nimmer in het genot van de meerdere » waarde was. »

*
**

Het is niet toelaatbaar dat nog langer de belangen van natuurschoon, van een regelmatige stads- of dorpsuitbreiding en van het verkeer wordt opgeofferd in het voordeel van een aantal eigenaars, wier gronden toevallig grenzen aan onze groote wegen.

Het gaat hier niet over de benadeeling van de gezamenlijke grondeigenaars. Integendeel, indien de hoop van een bepaalde groep eigenaars niet zal bevredigd worden, dat hun grond ooit bouwgrond zou worden, zullen er daarentegen andere zijn, die door een regelmatige uitbreiding der kom zullen profiteeren en die er ook meer recht toe hebben.

Het gaat hier niet voor of tegen den partikulieren eigendom maar voor of tegen de lintbebouwing.

De overheid heeft als taak de maatschappij te beschermen tegen de gevaren, die haar bedreigen. We mogen niet verstokt blijven vasthouden aan het z.g. onbeperkte eigendomsrecht. Wij moeten leeren deze dingen nationaal te bezien en dan moeten wij ook genegen zijn ons persoonlijk eenige opofferingen te getroosten voor het algemeen belang.

Wie de economische behartiging wenscht van de gemeenschapsbelangen, wie streeft naar de veiligheid van het verkeer, wie de schoonheid van zijn land liefheeft, zal strijden tegen de lintbebouwing.

*
**

Wij zijn in ons land niet wettelijk beschermd om tegen 'n lintbebouwing te reageeren. Nochtans in geen enkel land is een wettelijke bescherming zoo noodzakelijk als bij ons.

Wat is er te doen ?

Een wet tegen de lintbebouwing ?

Misschien ! Zelfs de Nederlandsche wet tegen de lintbebouwing weert de lintbebouwing niet zooals wij dit verlangen. De Engelsche wet tegen de lintbebouwing is m.i. onvoldoende.

Een stedenbouwwet ?

Ja, op voorwaarde echter dat de kleinste gemeente van ons land

verplicht wordt een uitbreidingsplan op te maken, waarin de bestemmingen en de bouwvoorschriften kunnen reageeren tegen 'n onzinnige lintbebouwing.

Voor alle gedeelten der gemeente, die een bijzondere voorziening behoeven, moet een uitbreidingsplan in onderdeelen ontworpen worden met de noodige bouwvoorschriften.

Ter regeling van de bebouwing in het overige, zuiver landelijk deel der gemeente moet een aanvulling der Bouwverordening vastgesteld worden. Zodoende kan een sluitend geheel bekomen worden.

Uitbreidingsplan en voorschriften moeten de lintbebouwing niet weren maar wel regelen.

Zoo kunnen er bepalingen worden ingelascht die een minimum afstand opleggen hoever uit een weg moet gebouwd worden, en een minimum onderlingen afstand tusschen de woningen. Wanneer echter wordt voorgeschreven op 10 of 20 meters onderlingen afstand, dan blijft de lintbebouwing voortwoekeren en ook de bezwaren voor het verkeer en voor het landschap blijven bestaan.

In het gedeelte der gemeente, waarvoor geen uitbreidingsplan in onderdeelen is vastgesteld, zou de zijgevel van een gebouw moeten opgetrokken worden op een afstand, evenwijdig aan de as van den weg gemeten, van ten minste 40 m. tot de zijdelingsche erfscheidingen en van ten minste 60 m. tot eenig gebouw op een aangrenzend terrein.

Uitzonderingen zouden kunnen gemaakt worden voor stallen en schuren aan boerderijen, of gebouwen met een bijzondere bestemming.

In het uitbreidingsplan van Hilversum (Nederland) bepaalde Durdok voor enkele wegen dat elk bouwperceel een breedte van 110 m. langs den weg en een diepte van ongeveer 200 m. moest hebben.

In de gemeente Oisterwijk (Nederland) is het door een uitbreidingsplan onmogelijk geworden nog aan lintbebouwing buiten de kom te doen. Langs de buitenwegen mag slechts een huis of boerderij gebouwd worden met een gevelbreedte van minimum 12 m., een terreinbreedte van 72 meter en een terreinoppervlakte van 2 Hectaren.

Langs autosnelwegen zou de bebouwing totaal moeten geweerd worden, eveneens langs mooi natuurschoon.

Hierdoor wordt bouwspeculatie den pas afgesneden; het huidige karakter van het overgrootste deel der gemeente wordt er, voor zoover mogelijk, door bevestigd en beschermd.

De streekplannendiensten, wanneer deze wettelijk zullen kunnen functioneeren, zullen in belangrijke mate kunnen meewerken tot een ordening van de bebouwing, en in vele gevallen tot het voorkomen van lintbebouwing en wilde bebouwing, tot conserveeren van ons natuurschoon, tot bescherming van het wegenbelang.

DE STEDEBOUWKUNDIGE

« Sans les idées générales, l'artiste n'est plus qu'un amuseur
» et le savant un manœuvre. »

TAINÉ.

In 1913 werd op het Nationaal congres der Belgische architecten te Gent 'n eerste maal het stedenbouwkundig vraagstuk opgeworpen.

« De verslaggever vestigde toen reeds de aandacht op het feit dat de uitbreiding onzer steden zonder methode gebeurde en dat de bekomen uitslagen betreurenswaardig waren. Hij beweerde dat in 't algemeen de bouwmeesters de fouten moesten verbeteren van landmeters, ingenieurs, en administratiebedienden, die gelast werden met het opmaken der aanlegplannen. Tevens protesteerde hij tegen het feit dat de stad Antwerpen een bijzondere studietoelating had ingesteld, belast met het onderzoek der uitbreidingsplannen, welke samengesteld was uit burgemeesters, administratiebedienden, ingenieurs, samen een dertigtal leden, maar dat hiervan geen enkel bouwmeester deel uitmaakte.

De verslaggever kwam tot het besluit dat het tijd werd tegen deze handelwijze verzet aan te tekenen. » ¹⁾

En terecht.

1) K.M.B.A. — Nr 4. 1935.

De bouwmeester ontwerpt « de groote onderdeelen » van een stad. Waarom zou hij dan niet geroepen zijn om al die onderdeelen te ordenen en één geheel te scheppen.

Stedebouw is ook architectuur !

Tot voor enkele jaren hebben de meeste bouwkundigen « stedebouw », dit belangrijk deel van hun beroep, verwaarloosd, omdat ze nooit, of dan toch zeer zelden, de gelegenheid kregen een stedebouwkundig probleem op te lossen.

De tijden zijn hoopvoller.

De jongere architectengeneratie begint belang te stellen in stedebouw.

Aan architecten-stedebouwkundigen dient opdracht gegeven voor het maken van uitbreidingsplannen. Onder hun leiding werkt de econoom, de sociaal-geograaf, de hygiënist. Aan de ingenieurs de zorg voor het uitvoeren van het technisch gedeelte.

Dit is klaar.

Nu verrijzen er stadskwartieren, dikwijls met de hulp van ingenieurs en landmeters, zonder dat er ergens 'n eenheid te bespeuren is, meestal 'n gebrekkige verkaveling door onkunde, slechten smaak of gemis aan bouwvoorschriften.

Aan « zoning » of oriëntatie wordt geen aandacht geschonken. 'n Spel met afwisseling van groene vlakken en boomen schijnt niet « noodzakelijk ». Het gaat er om zooveel huizen mogelijk per Ha. te kunnen bouwen.

Wij zouden ons zelf verloochenen indien we hiertegen geen krachtdadig protest zouden aantekenen.

De architect-stedebouwkundige moet uitbreidingsplannen bestudeeren en beoordeelen, omdat hij in de ruimte denken kan.

De ingenieur ziet een stadsplan alleen volgens twee afmetingen : lengte en breedte. De derde- of hoogteafmeting is nochtans de voornaamste en deze wordt bepaald door den architect-stedebouwkundige. De architect-stedebouwkundige alleen !

Een straatbreedte kan dan maar eerst vastgesteld worden, wanneer de derde afmeting of de minimum- en maximumhoogte der op te richten gebouwen bepaald is.

Het is 'n dwaling te meenen dat er aan stedebouw wordt gedaan met straatbreedten te nemen van 40 à 50 meters, wanneer er geen rekening gehouden wordt met zooveel andere factoren als zoning, oriëntatie, verkaveling, hoogte, enz.

Straten mogen niet in plan ontworpen worden ; straten worden in de ruimte gedacht.

Niet alle bouwkundigen hebben dezelfde meening over de uitvoeringsmodaliteiten der hedendaagsche begrippen van stedebouw of volgen dezelfde richtlijnen. De eene is meer vooruitstrevend dan de andere,

juist zooals we dit merken kunnen in gewoon architectonisch werk ; maar alle architecten willen medewerken om het stedebouwkundig vraagstuk op te lossen. De ingenieur zal met den bouwkundige samenwerken en met de uitvoering gelast worden, en de landmeter met het opmeten en niveleeren van de gronden.

Aldus zal elkeen zich op de hem aangewezen plaats bevinden en zullen de stedebouwvraagstukken de beste oplossingen kunnen krijgen, aangezien voor ieder werk specialisten zijn aangesteld.

Het stedebouwvraagstuk is niet alleen een zuiver esthetisch vraagstuk. Het is ook 'n technisch vraagstuk.

Om 'n gebouw op te richten moet de architect de constructie en de stabiliteit kennen. Voor gebouwen van eenig belang zal de architect de hulp moeten inroepen van den ingenieur voor het berekenen van ingewikkelde beton- en staalconstructies, verwarming, verlichting, enz.

Zoo ook zal de architect-stedebouwkundige de hulp inroepen van den ingenieur, wanneer het over het technisch gedeelte van stedebouw gaat. De ingenieur zal onmisbaar zijn voor het aanleggen van riolen, draineeringen, lijnrichtingen, verlichting, watervoorziening, landbouw, enz.

Te lang heeft men gemeend dat een goede vorm niet anders was dan een rekenkundige resultante. Bij een dergelijke opvatting stelt de ingenieur alleen zijn technisch kunnen in dienst van het werk ; wij zien de uitkomst ; het ingenieurswerk van den tijd mist schoonheid.

Bij het zoeken en het vinden van den besten vorm speelt intuïtie en fantasie een belangrijke rol. Er is speling in stedebouw ; die speling schept de mogelijkheid om méér dan technisch kunnen, de mogelijkheid om den geheelen mensch in het werk uit te drukken en aldus den schoonheidsvorm te verwezenlijken. Dit wijst naar den kunstenaar. Immers de werkelijke kunstenaar is de begaafde, die de hem gestelde opgaaf technisch beheerschend, van den rijkdom van zijn menscheit uitdrukking weet te geven.

Zij die uitbreidingsplannen hebben bestudeerd moeten erkennen dat het eene plan niet slecht, maar koud aandoet en dor is, terwijl het andere daarentegen levend, schoon, en juist daardoor ook beter en doeltreffender is.

Eenerzijds mag het land geen chaos zijn, maar doeltreffend van structuur, terwijl anderzijds de vorm van deze structuur moet doordrongen zijn van volle menscheit, door een kunstenaar geschapen.

Zoo ook zal de architect-stedebouwkundige de hulp moeten inroepen van den econoom, den sociaal-geograaf, den hygiënist, den jurist en den landschapsarchitect.

Bijzonder de econoom speelt zoo niet den voornaamsten, dan toch een voornamen rol in het wezen der stedebouwkunde. We zullen hier

later nog op wijzen, vooral bij de behandeling van de streekplannen.

« L'urbanisme est en effet une synthèse. S'il est une science en même temps qu'un art, cette science a besoin du concours de plusieurs autres. L'homme social, considéré dans les agglomérations qu'il forme, est de son domaine. Or il semble bien que celles-ci sont chacune en soi un être vivant, mêlant sa vie propre à celle des individus qui le composent. A cet être, les lois générales de la vie, telles que la biologie, les a dégagées de l'observation des phénomènes vitaux, ne sont pas étrangères. A l'observer dans son composant propre qui est un agrégat social déterminé, la ville nous apparaît réagissant d'elle-même aux sanctions du dehors, dont les effets sur elle ne semblent pas différents de ceux qu'elles exercent sur la substance vivante. »

en verder :

« Ainsi la science de l'homme, être social qui vit, est à la base de l'urbanisme, la science complète de l'homme, c'est-à-dire portant non seulement sur la vie organique, mais encore sur la vie psychique. »

« La biologie, la psychologie et la sociologie apportent leur concours à la science de l'urbanisme, comme aussi l'histoire, la géographie physique et humaine, la géologie, la météorologie, l'hygiène, la science juridique et l'ensemble des sciences economico-sociales. Et si de la science on passe à l'art, autrement dit à l'urbanisme, ce sont, entre la sensibilité propre à l'artiste, des techniques de toutes sortes qui entrent en jeu : celles de l'architecte, du géomètre, de l'ingénieur, de l'hygiéniste. » ¹⁾

Georges Sebillé schreef in het Maartnummer 1939 van « L'Architecture d'aujourd'hui » onder den titel « l'Architecte, est-il un urbaniste ? » :

« J'ai souvent entendu cette affirmation tranchante : l'urbanisme c'est de la grande composition architecturale - donc, l'architecte est un urbaniste. »

« Cela paraissait vrai dans des temps révolus ou l'aménagement des villes se confondait avec un désir « d'embellissement ». Quelques belles places, quelques rues à façade bien ordonnancées — derrière lesquelles il y avait n'importe quoi... Mais l'urbanisme est devenu bien autre chose. Et il a même encore évolué depuis l'époque récente où on lui a donné un nom, qui déjà ne correspond plus à son objet. »

« L'urbanisme ou aménagement à la fois rationnel et esthétique des villes on est passé à l'aménagement des banlieues — puis des campagnes, des régions. Et pour résumer, l'urbanisme est devenu l'art d'installer au mieux les hommes sur le sol, soit en agglomérations denses (villes), moins denses (cité-jardins, zones de villas), en

1) « L'esprit de l'urbanisme Français » door Marcel Poëte. L'Architecture d'aujourd'hui 1939 Nr 3.

» agglomérations industrielles, en agglomérations temporaires (camping) » et encore sous bien d'autres formes. »

En verder :

« L'urbanisme doit donc être, tout en se préoccupant des questions d'esthétique urbaine et rurale, un sociologue, un économiste, un juriste, et un ingénieur informé de toutes les techniques modernes, au moins dans ce qu'elles ont d'essentiel. Il doit aussi, en France particulièrement, connaître la vie des campagnes et les conditions spéciales nécessaires à l'agriculture. Il résulte de tout cela qu'il faut, pour qu'un architecte devienne réellement capable de concevoir des plans et des programmes d'aménagement, qu'il se prépare à cette tâche par des études spéciales, qui complètent sa formation. »

« Il lui reste un gros avantage sur les ingénieurs, les géomètres et les gens d'origines diverses qui désirent pratiquer l'urbanisme. C'est qu'en deux ou trois années, l'architecte peut acquérir les connaissances techniques qui lui manquent car elles sont d'ordre positif. Mais l'éducation architecturale et esthétique que ses concurrents doivent rechercher, demande de longues années et une pratique constante. C'est qu'en effet, l'éducation artistique ne peut être faite que par une longue série d'expériences, d'essais souvent malheureux (ce sont les plus fructueux, d'ailleurs) de tentatives, redressés par les conseils ou les critiques de confrères mûris par la vie et la recherche. Et tout cela demande de nombreuses années. »

« Ainsi, les architectes ne sont pas, du fait de leur culture, des urbanistes complets, mais ils sont, mieux que quiconque, préparés à le devenir. »

*
**

Robert de Souza, stedenbouwkundige, schreef in het Maartnummer 1939 van « L'Architecture d'aujourd'hui » onder den titel « Savoir d'abord où ne pas construire », blz. III-56 het volgende :

« En réalité, si l'urbaniste peut-être ingénieur et architecte, c'est à condition que tous ses travaux ne soient pas considérés pour eux-mêmes, mais rigoureusement en fonction de son plan général. Or, la plupart du temps, l'architecte ou l'ingénieur est en conflit avec lui par ses intérêts matériels, qu'il soit urbaniste lui-même, ou non. Tant que l'urbaniste ne sera pas entièrement libre de rendre rigoureusement dépendants de son plan les constructeurs de toute espèce qui n'envisagent que leur oeuvre en soi, l'urbanisme séchera sur place, c'est à dire, sur l'haussmanisation à peine améliorée. On a très mal pris conscience encore d'une toute autre base. »

*
**

« L'urbaniste conscient des dangers de sa mission est un peu comme

» le chirurgien qui ne doit le succès de son opération qu'à la sûreté
» de son diagnostic et à la valeur de son équation personnelle »¹⁾.

Een nauwe samenwerking is noodzakelijk tusschen architect en ingenieur. De denkende en werkende stedenbouwkundige heeft de leiding. Deze zal kunnen doordringen in het wezen van stad en land, dank zij zijn kennis van het wezen der schepping. De wetenschap is daarbij geen doel maar middel. De stedenbouwkundige denkt zich in het verleden, het heden en de toekomst. Hij zal niet alleen moeten behouden, maar hij zal ook fouten moeten herstellen. Hij zal moeten reconstrueeren en opnieuw opbouwen. Hij zal zijn werk aanzien in zijn geheel en in zijn onderdeelen met het oog van den scheppenden kunstenaar. « On naît urbaniste, on ne le devient pas, tout comme on naît peintre et médecin. »²⁾

« Mais vous, artistes créateurs d'aujourd'hui, architectes, « qu'al-liez-vous faire dans cette galère », sinon pour y puiser simplement la leçon souveraine des maîtres d'autrefois qui vous invitent à être, vous-mêmes à être de votre époque, comme ils furent eux-mêmes et furent de leur époque et non pas, Dieu merci ! à venir les copier... » en les payant d'ingratitude ! Ou songeriez-vous à prétendre que l'art est terminé, que l'art n'est point une émanation fonctionnelle de la vie elle-même ? »³⁾.

*
**

De stedenbouwkundige heeft niet alleen als taak de bescherming en de verzorging van alle bestaande schoonheid, de zorg voor de tot standkoming van nieuwe architecturale schoonheid, maar ook het scheppen van nieuwe landschappelijke schoonheid.

De schepping van nieuw landelijk natuurschoon mag niet worden toevertrouwd aan leeken en dilettanten, maar wel aan deskundige kunstenaars, aan den landschapsarchitect, dit is degene die door zijn werk het landschap vormt, beter gezegd, die den grondslag legt van de toekomstige gedaante, gestalte van het land. In het Engelsch noemt men hem « landscape architect », in het Fransch « Architecte paysagiste », de Duitschers bezitten het juiste woord : « Landschaftsgestalter ».

Een grondige kennis van het landschap en van zijn samenstellende anorganische (bodem) en organische elementen (plantengroei) is dus voor den landschapsarchitect een allereerste vereischte, naast kunstzinnigen aanleg en scheppingsvermogen.

Zooals bij ieder werk van eenige beteekenis kan echter hij, die aan een bepaald vak al zijn vermogens kan wijden en daarvan zijn

1) Gaston Bardet : O.S.B. Mei 1938.

2) Gaston Bardet : O.S.B. Mei 1938.

3) Louis Van der Swaelmen : « Préliminaires d'art civique ».

levenstaak maakt, worden beschouwd als diengene die bevoegd en bij machte is, dergelijken arbeid op zich te nemen en uit te voeren.

En dit geldt ook voor den landschapsarchitect, die over een groote verscheidenheid van kunde dient te beschikken, wil hij in staat zijn, zijn edel kunstvak te beoefenen zooals dat juist in dezen tijd vereischt wordt.

Ik meen dat ik de noodzakelijkheid niet moet onderlijnen dat het vak stedenbouwkunde aan elken student-architect moet aangeleerd en de studies uitgebreid moeten worden.

Ook voor den toekomstigen landschapsarchitect zouden er speciale cursussen moeten ingericht worden, zooals dit reeds in Amerika en Duitschland gebeurt. Het materiaal en het werkterrein van den landschapkunstenaar is de natuur en het geheele land. Zijn materialen zijn de aarde en al wat daarop groeit : de planten, de struiken, de boomen. Hetgeen hij schept aan tuin, park en landschap is van een steeds wisselende schoonheid, waarvan hij zelf aanvankelijk slechts den grondslag legt, een schoonheid echter, die onder zijn leiding en die van zijn opvolger groeit en zich ontwikkelt om eerst veel later haar vollen wasdom te bereiken.

De landschapskunst heeft een bij uitstek dienende functie. Ze heeft tot taak en roeping aan de bevolking van stad en land dagelijks levend geluk te brengen.

De landschapkunstenaar zal met gewoonlijk eenvoudige, sobere middelen de natuur niet alleen weten te behouden, doch haar vaak tot grootere schoonheid kunnen opvoeren.

Hij zal bij zijn werk verplicht zijn samenwerking te zoeken met de andere eventueel bij dat werk betrokken deskundigen, als cultuurtechnici, biologen, boschbouwkundigen, architecten, stedenbouwkundigen, enz. ; zonder ophouden zal hij daarbij zijn eigen denkbeelden moeten toetsen en in overeenstemming brengen met de eischen die de praktijk stelt, ten einde tot een in alle opzichten verantwoorde, harmonische oplossing te kunnen komen.

De stedenbouwkundige mag niet als doel vooropstellen alleen de esthetiek te dienen, evenmin mag de landschapkunstenaar zijn werkterrein aanzien als een « schoon voorwerp », maar hij dient met den cultuurtechnicus mede te werken om een schoone structuur te bouwen van het landschap in zijn geheel, om een doelmatige en schoone orde in het bodemgebruik te bevorderen. De behandeling van het cultuurlandschap is niet alleen een zuiver esthetisch vraagstuk, maar moet synthetisch gebaseerd zijn op een juiste analyse van het landschap. De nooden en behoeften van het dagelijksch praktische leven, met het ideaal der schoonheid in het hart, zal naar het vooropgezette doel leiden.

Stedenbouw bezit dan alleen blijvende waarde, wanneer de creatieve

geest van den ontwerper geleid wordt door goede maatschappelijke begrippen.

*
**

Gaston Bardet schreef in het Maartnummer 1939 van « L'Architecture d'aujourd'hui » blad III-3 : « un urbaniste est, très précisément, » « un artiste cultivé ». Un artiste, car tout dans le cité doit être subtilement harmonisé avec les cadres et les milieux ambiants, tant spirituels que matériels ; cultivé, car seule, une culture personnelle, en profondeur, une connaissance soigneusement tenue à jour de toutes les sciences humaines, peut lui donner les repères indispensables à la solidité de ses observations » ¹⁾.

1) Ter vollediging kan het nuttig zijn een korte samenvatting te geven van de beroepsbedrijvigheid van drie der voornaamste « specialisten » die zullen geroepen worden aan het stedenbouwkundig vraagstuk leiding te geven.

Architect-stedenbouwkundige : Onderzoek en studie aangaande de algemeene en de bijzondere uitbouw eener agglomeratie.

Het bepalen van den architectonischen vorm van elke ontworpen wijziging aan het stadsbeeld.

De inrichting en voorbereiding in diagrammen en grafische opnemingen van de economische, sociale, geografische, technische en sanitaire studiën.

Het bepalen in plan van de stadsuitbreiding, de indeeling per zonen en de aanduiding in elke zone van de ligging der voornaamste, belangrijkste en noodzakelijke bouwwerken.

Het bouwontwerp van elke zone, wijk, markt, plaats of straat met de schematische studies van alle architectonische compositie (derde of hoogte-afmeting).

De aanduiding der beplantingen.

Onderzoek en verwerking in elk saneerings- of uitbreidingsplan van alle archeologische, historische en esthetische waarden.

De studie der bijzondere bouwkundige bestanddeelen van een plan en de verschillende groote bestanddeelen van het aanlegplan van zone's, centra, plaatsen en straten.

Het bestuur der bouwkunstige werken aan bereiding der aanlegplannen, de studie der bouwvoorschriften en bouwverordeningen.

Het algemeen bestuur moet in grondbegin aan den architect-stedenbouwkundige toevertrouwd worden. Hij is verantwoordelijk voor de uiteindelijke voltooiing van het ontwerp.

Econoom-stedenbouwkundige : Onderzoek en studie van alle factoren welke invloed uitoefenen op de economische ontwikkeling, zoowel van de steden als van de gewesten en landen waarin deze steden gevestigd zijn.

Verwerking van alle sociale invloeden en factoren in het economisch plan. De toekomstige ontwikkeling schetsen van landen, regionen en steden met behulp van alle gegevens en dit op gebied van nijverheid, landbouw, vervoer, culturele en bestuurlijke inrichtingen, hoeveelheid en hoedanigheid van de bevolking, de afmetingen en de verdeeling van het aan de steden en landbouwgebieden noodige grondgebied, enz.

De indeeling van wooncentra in hunne geaardheid en ligging met betrek op nijverheid, vervoer, landbouw, enz. in 't kort alle problemen welke invloed op het woonvraagstuk uitoefenen.

De studie van de technische en bestuurlijke inrichting en het onderzoek van de uitgebreide economische vraagstukken welke bij het opmaken van het planontwerp zich gedurig opstapelen.

Ingenieur-stedenbouwkundige : Onderzoek en studie aangaande het technisch wezen,

de physische aardrijkskunde voor de inrichting van een gebied, de technische bouw der steden.

Onderzoek van grondtoestanden en alle vraagstukken zooals opmetingen, weerstand, waterinvloed, enz. welke hiermee verband houden.

Ordering van alle grondproblemen, indeeling, onderzoek en maatregelen tot verbetering van een gebied, waardebepaling, enz.

Maken van schema's voor technische aanpassing en toerusting der aangelegde gronden.

Oplossing van alle technische bedeelingskwesties, zooals rioleering, electriciteit, gas, water, enz.

Verdeeling, verkaveling, enz., verwezenlijking van het ontwerp, met de bepaling van de stadia van uitvoering.

Studie van alle verkeersoplossingen (verkeerswegen, spoorwegen, kanalen, enz.).

ESTHETIEK EN STEDEBOUW.

« Le laid est le triomphe de l'obstacle, le triomphe de la
» force malfaisante. »
ARMAND CLAVAUD.

Er is een kloof ontstaan tusschen kunst en wetenschap. Het gezichtsveld is vernauwd geworden. De geleerde ziet alleen zijn specialiteit en aan het algemeene hecht hij geen waarde. De kunstenaar evenmin gaat nog van het algemeene uit.

De wetenschap zoekt naar de oorzaken, naar den juisten gang der dingen; ze ziet alleen de techniek in zich of de economie.

Er zou geen kloof mogen bestaan tusschen kunst en wetenschap, want er moet orde zijn, en orde beteekent: wetenschap én kunst opgedreven tot het hoogste.

Stedebouw is de kunst en de wetenschap der orde bij uitnemendheid, omdat ze streeft naar vastheid, analyse en synthese.

De wetenschap streeft naar het nuttige en de kunst naar het schoone. Stedebouw is voldoen aan het nuttige en het schoone.

Er zijn esthetische wetten die nooit evolueeren kunnen; die eeuwig zijn. In alle tijden beteekende architectuur: ruimteschepping met orde, regelmaat, eenvoud, afwisseling, zuivere verhoudingen, e.z.m., en hoe paradoxaal het ook moge schijnen, in de voor ons barokke perioden

van de geschiedenis werden de wetten der orde meestal algemeen aangevaard en toegepast.

De beteekenis van het woord ruimte moet algemeen worden opgevat. Een plein, 'n straat, is evenzoo een ruimte als 'n zaal of 'n kamer.

*
**

Om aan stedebouw te doen moeten we de plaatselijke atmosfeer begrijpen. Esthetische lessen zullen we putten uit de enkele mooie bestaande voorbeelden welke onze voorouders ons hebben nagelaten.

Onze steden en dorpen zijn gegroeid, langzaam gegroeid. Buiten Nieuwpoort kennen we geen enkele stad in ons land die ineens werd aangelegd.

Niettegenstaande de vele gevaren die in onze oude steden en vele dorpen huizen, gebeurt het toch dat deze van 'n onbetwistbare schilderachtigheid getuigen.

In vele onzer kleine steden en dorpen heeft het verkeersgevaar nog niet zulk 'n abnormalen groei genomen, en meermaals zal het gebeuren dat er met betrekkelijk weinig middelen dit verkeersvraagstuk kan opgelost worden, zonder het karakteristiek aanzien van die kleine steden of dorpen veel te benadeelen.

Het gebeurt dat 'n groote verkeersader 'n dorp dwars in twee deelt en daardoor groote gevaren meebrengt. Door dien verkeersader te verplaatsen en te leggen buiten de kom der gemeente, en de lintbebouwing te voorkomen langs verkeerswegen, kan er heel wat verbetering gebracht worden.

Om de landelijke atmosfeer te kunnen aanvoelen, dient de stedebouwkundige vooreerst de dorpen te bestudeeren; de dorpen van vóór een halve eeuw, toen de stadsgeest in het landelijke nog niet doorgedrongen was.

De stedebouwkundige dient ons verleden te bestudeeren, om vaster den hedendaagschen tijd met al z'n noodwendigheden te kunnen begrijpen.

Elk goed vormenspel is niet uit den boeze. Integendeel. Nu worden in onze landelijke gemeenten straten getrokken die 'n onooglijk uitzicht geven, omdat elk goed vormenspel ontbreekt.

Elke gezochte schilderachtigheid wordt verbannen. Elke natuurgrilligheid wordt als 'n gevaar aanzien.

Er wordt geen « ruimte » gegeven en elke woning wordt 'n cel. Elke verspringing, elke onafhankelijkheid, elke ongelijkheid wordt geweerd als zijnde niet « modern ».

De esthetische zijde van 'n stedebouwkundig vraagstuk dient zowel tot de volmaaktheid doorgedreven als alle andere problemen, en zeker in 'n landelijk kader.

De natuur weren uit 'n stad of dorp zou naar verkanking leiden. Watervlakken, beplantingen, gazon, boomen, bosschen, parken, heuvels, gezichtpunten kunnen zoowel hygiënisch als esthetisch te verdedigen zijn.

Evenwicht, zuivere meetkundige vormen kunnen in stedenbouw een uitstekend resultaat geven, maar een uiterst doorgedreven regelmaat kan ons echter op den duur vervelen, wanneer er geen schijnbare toevaligheden worden tusschengeworpen.

Een goed wetenschappelijk ingestudeerd geheel zal koud en saai worden. Langs de andere zijde hebben enkele vooroorlogsche, vooral Duitsche en Oostenrijksche stedenbouwkundigen, te vaak, misschien onbewust, naar een bombastische romantiek gezocht en vonden 'n middeleeuwsch stadsplan 'n uitstekende gelegenheid om zich erin te verdiepen.

Als tegenstelling hebben we de eindeloos vervelende straten van de groote Amerikaansche steden, die de goede regelmaat van het Fransch renaissancestisch stadsplan tot het uiterste hebben doorgedreven.

*
**

We zouden het woord schilderachtigheid nog nader willen verklaren, en dit omdat het woord 'n anderen klank krijgt naar gelang den persoon die het uitspreekt. We nemen als voorbeeld twee steden: 'n Amerikaansche stad (Chicago, New-York) en 'n Europeesche stad (Brugge, Gent, Nurenberg, Venetië, Amsterdam).

Een Amerikaan voelt niet overdreven sentimenteel, maar toch voelt hij best hoe koud en vervelend de Amerikaansche steden zijn, wanneer hij 'n mooie Europeesche stad bezoekt, en dan zal hij meermaals z'n bewondering uitdrukken over haar bekoorlijkheid en afwisseling.

In grondbeginsel is een Amerikaansche stad 'n moderne stad; modern in de beteekenis die een leek aan dit woord hecht. De hoofdstraten, georiënteerd, verdeelen de stad duidelijk in verschillende evenwijdige deelen.

Al de bouwvlakken hebben dezelfde breedte; al de evenwijdige straten denzelfden naam. Hij die voor de eerste maal 'n Amerikaansche stad bezoekt zal zoo goed z'n weg vinden als de inboorling zelf.

Zulke steden willen wij niet.

We willen daarom geen steden ontwerpen of verbeteren alleen met het doel den bezoeker esthetisch genot te geven.

Een stad ontwerpen met het doel 'n doorgaand reiziger genoeg te doen zou onzinnig zijn.

Een stad is 'n machine. Daar zijn we van overtuigd. Een stad is

een werktuig in handen van haar bewoners. Maar dit werktuig heeft ook geestelijke functies. Vergeten we dit nooit.

*
**

Alweer beleven we andere tijden met andere geestesopvattingen.

De geest evolueert, het is niet de geest van een enkel individu, het is de geest van een generatie; 'n generatie die het geluk heeft gehad de ondervinding te hebben opgedaan van de tekortkomingen der voorbije periode.

En stedenbouw?

« Linkeroever », « Stockholm », « Algiers », « Brussel », « Londen », « Parijs »!

Utopie « toekomststad »! « stad in 't groen »! « Machine à habiter »! Polemieken werden gevoerd, voordrachten ingericht.

Dag-, week- en maandbladen werden tot propaganda gebruikt om uitheemsche producten in te voeren, om 'n cultuur te vermoorden.

Dat werd stedenbouw genoemd!

De internationale cultuurmoordenaars stonden op de eerste rangen! Zij zouden aan onze beschaving en cultuur leiding geven!

En de dorpsaannemers gingen voort met bouwen. Het landelijk schoon werd hoe langer hoe meer vernietigd!

De grondspeculatie groeide met den dag! Iedereen was toch immers vrij! Iedereen heeft « het recht om van de dingen het volle genot te hebben, en daarover op de volstrekte wijze te beschikken ».

De geesten evolueeren.

Stilaan raken we met onze twee voeten de aarde. Wereldsteden worden niet alle dagen uit den grond gestampt.

Laten wij iets verrichten. Hoe klein het ook zij.

Te lang droomden we. Te lang werd voor onze oogen 'n mooi doek gespannen.

De schoonheid van de stad is een aanvulling van de schoonheid van de natuur, omdat de schoonheid van de stad een menschelijke daad is, als aanvullend scheppend wezen.

Alle dingen moeten groeien in een stad, juist zooals in de natuur alles groeit. De theorie van de vernieuwingsmaniakken — morgen iets anders, morgen iets nieuws — is verkeerd, omdat die theorie alleen den uiterlijken schijn der dingen waardeert, welke slechts een oppervlakkig verschil met het oude laat aanvoelen. Zij houdt alleen rekening met den stoffelijken en technischen schijn der dingen zonder zich te bekommeren om natuur en cultuur. Wij creëren niets nieuws. Alles groeit langzaam zooals 'n kind langzaam opgroeit. Bij 'n kind leeren we de slechte natuurneigingen af, en intusschen groeit het kind op en wordt 'n zelfstandig mensch. Een mensch schept geen nieuwe natuur maar zet het geschapen werk voort.

De schepper van schoonheid kent verband met eeuwige dingen.
De beslotenheid van de stof (ruimte) is een blijvend architectonisch evenement.

Een spoorweg zonder einde is een eindelooze armoede.

Een eindelooze heide is indrukwekkend en geeft een gevoel van grootheid, maar is niet mooi.

Wanneer wij wandelen op een beplanten weg, van boven omsloten door boomen, dan hebben we onmiddellijk een aangenamer en mooier ruimtegevoel, omdat de beslotenheid begint; komen we door die wandeldreef op een langs vier zijden omsloten plein vóór een kasteel, dan verhoogen de schoonheidsindrukken. Treden we dan binnen het kasteel in de schoon omsloten zalen, dan bereiken die schoonheidsindrukken haar summum. Zóó bouwden ook vroeger de Egyptenaren: eerst de open ruimte, dan de sfinxen, nadien het voorhof om te eindigen in de besloten plaats. Zoo bouwen wij ook onze moderne stad. Eerst hebben we de landschappelijke ruimte, dan de villawijk, verder de tuinwijken, weer verder de open bebouwing, om te komen in de kern van de stad of de gesloten bebouwing.

Kijken we naar een karakteristieke gemeente: eerst de gang, een weg beplant met boomen, uitlopende op de stadspoort, dan de besloten straat, die eindigt op het mooie besloten plein met kerk, gemeentehuis en voorname gebouwen.

*
**

In 1903 schreef M. G. Fatio in zijn boek « Ouvrons les yeux, voyage esthétique à travers la Suisse » het volgende:

« En parcourant mon pays, dans le but d'étudier les produits de l'art national, deux faits m'ont plus particulièrement frappé: le premier, c'est le charme exquis, le goût savoureux et les trésors d'invention originales et heureuses qui caractérisent les constructions anciennes, du simple « mazot » jusqu'au vénérable château; le second « fait, aussi frappant, c'est la laideur et la banalité de toutes les bâtisses modernes. » Na zooveel jaren is dit nog actueel. De schilder M. Burnand voegde aan het boek van Fatio toe: « L'Architecte Suisse doit se développer par voie d'adoption et de transformation raisonnée, dans l'esprit et dans la ligne de la tradition nationale ».

M. G. Fatio eindigde z'n boek aldus: « Nous ne pouvons énumérer, ici tout ce qui a constitué à enlaidir notre pays, mais ce que nous avons voulu démontrer, c'est que la décoration artistique d'une ville ne consiste pas uniquement en monuments grandioses, colonnades pompeuses et autres constructions architecturales ou sculptu-

» rales imitées de l'antique, mais dans le cachet local et pittoresque
» donné à toutes les constructions même les plus modestes ».

*
**

In ieder der lokale toestanden zal datgene te vinden zijn, waarvan gebruik kan worden gemaakt om in 'n stad of dorp het karakteristiek aanzien ervan te bewaren.

De schoonheid van 'n stad hangt af van enkele voorname punten, o.a. de decoratie van de straat, de architectuur van publieke en private gebouwen, de vrije ruimten, de historische monumenten en de natuur in de stad.

In de 19e eeuw en zelfs in de 20e waren er personen die meenden dat de verfraaiing van 'n stad gelijk stond met het oprichten van monumenten van alle slag. Wat werd er al de laatste tijden niet opgericht: monumenten die niet alleen het verkeer benadeelen, maar ook de esthetiek geweld aandoen.

Een van de meest zekere methodes, die moeten aangewend worden om 'n straat te verfraaien, zal zijn: gebouwen op te richten volgens een vooropgezet schema, in degelijke materialen door bevoegde architecten: het verkeer gemakkelijk te maken; het gerucht zoo gering mogelijk; het verkeersgevaar tot 'n minimum te herleiden; de straat aangenaam te maken voor de voetgangers; de zuiverheid te onderhouden van trottoirs en steenweg; goede, duidelijk leesbare aanduidingen voor straten en huisnummers aan te brengen; de wandeldeelen en gewoon voetgangersverkeer goed duidelijk af te tekenen.

*
**

Tusschen stadsplan en stadsopbouw moet een goeden samenhang zijn. De ruimtekunst biedt geen gelegenheid meer tot romantische bekoring van eenig met gratie behandeld détail. De nieuwe ruimtekunst zal er een van monumentalen aard zijn.

Ons sociaal leven zal voldoende verscheidenheid in de architectonische opgave stellen, om naast monumentaliteit en gave orde, welke de synthese van het stadsbeeld zijn moet, ook het boeiende van het contrast te schenken.

Alleen met de noodige middelen bouwt men de schoonste stad. Dit kan worden bereikt door de bouwkundigen, die hun werk in den stadsopbouw zien in het groote verband en die voelen dat hun werk in dat grooter verband niet heerschen mag, maar dienen moet. De architect die zijn taak begrijpt zal zijn kunst niet dienen door gecompliceerd en kostbaar détail, maar door een volkomen redelijke, zuiver overwogen planin-deeling en opbouw. Niet de vrijheid, maar juist de

gebondenheid van velerlei eisch is het wezen van de architectuur.
De schoonheid van de stad is van groote beteekenis voor haar bewoners.

Hoe langer hoe meer wordt de waarde van een schoone omgeving voor een stad begrepen, en minder bedeelde steden getroosten zich groote offers om den achterstand kunstmatig in te halen.

« Een stedebouwer » — schreef Dr Fockema Andreae in De Hedendaagsche Stedebouw, — « make dus zijn stad zoo mooi mogelijk om der wille van allen die erin wonen of wonen zullen, maar ook omdat hij het tegenover zijn stad verplicht is. Haar schoonheid zal ook haar aanzien naar buiten in de toekomst verhoogen ; zij zal de trots zijn van de burgers en onder hen de gehechtheid aan, dikwijls zelfs de opofferingsgezindheid jegens hun stad vergrooten. Dit element mag inderdaad niet gering worden geschat : geen stad kan op den duur haar plaats te midden van hare vele, dikwijls naijverige zusters handhaven, als zij niet kan beschikken over een phalanx van burgers, die, warm voelend voor haar, met chauvinistisch enthousiasme haar verheerlijken en voor hare belangen steeds met vurige kracht opkomen. Maar wie kan wat voelen, wat overhebben voor een stad waar de schoonheid ontbreekt ? »

Al heeft een stad nog zooveel verdiensten : perfecte rioleering, uitstekend drinkwater, degelijke woningen, goede verkeerswegen, zelfs lage belastingen... als zij leelijk is, mist zij het voornaamste ! »

DORPSUITBREIDING.

Door de geweldige evolutie der stedebouwkundige wetenschap in de laatste jaren, is er een betwisting ontstaan rond de beteekenis en het doel van stedebouw of « Städtebau ».

De eene beweert dat stedebouw een zuiver sociaal-economisch-geografisch geval is, terwijl de andere nog de bedoeling huldigt die Camillo Sitte in 1890 in zijn boek « Städtebau » verdedigde, namelijk dat stedebouw in hoofdzaak een esthetisch geval is.

Het is noodig dat er naar meer klaarheid gestreefd wordt.

Voor een « nationaal plan » is stedebouw een zuiver sociaal-economisch-geografisch geval. Voor dorpsuitbreiding echter speelt de esthetiek een voorname rol. De ontwerper van een dorpsuitbreidingsplan moet aan de sociaal-economische factoren hun recht laten wedervaren, maar zal tevens door de bepaling van bouwvoorschriften ook een zoodanige uitbreiding wenschen, dat het geheel een gaaf en harmonisch verband vormt met de bestaande kern. Dit zijn belangrijke esthetische factoren.

Van af het nationaal plan tot de dorpsuitbreiding gaat de studie over de geografie, economie, sociologie, enz. tot als uiteindelijke studie « de esthetiek ».

Tot nog toe hebben de meesten onzer stedebouwkundigen hun

studies gewijd aan de stadsuitbreiding en in enkele gevallen aan het streekplan. Aan dorpsuitbreiding werd weinig aandacht geschonken. De stedenbouwkundige kan ook wettelijk op het platteland weinig verrichten.

De tijd moet echter zeer nabij zijn dat de Overheid zal eischen dat elke gemeente, zelfs de kleinste, een uitbreidingsplan ten haren dienste heeft.

*
**

Onze bestaande dorpen moeten groeien als bloemen ; ordelijk, regelmatig, van één centraal punt uit. Deze richting wordt sociaal-economisch aangegeven, en is de eenig doeltreffende, de eenig aanvaardbare.

De uitbreiding van onze dorpen gebeurt nu stergewijs, d.w.z. de ver vooruitdringende bebouwing langs de hoofdverbindingswegen tusschen de verschillende dorpen. Zulke uitbreiding is verwerpelijk. De groote dichtheid dezer bebouwing is betreurenswaardig, want het achter de hoofdverbindingswegen gelegen schoone landschap wordt ontijdig aan het oog onttrokken.

De stergewijze ontwikkeling van het dorp kan geen harmonische oplossing geven. De vraag is echter : hoe kunnen dan, met zoo weinig mogelijk verlies van natuurschoon, nieuwe woonruimten opgericht worden ?

De oplossing is zeer eenvoudig, want een systematische en economische voortzetting der bebouwing, uitgaande van de bestaande dorpskernen, is een eerste voorwaarde om dit probleem bevredigend te kunnen oplossen, d.w.z. dat de dorpsuitbreiding zoodanig moet gebeuren dat alles geconcentreerd blijft rond één punt.

Daarom stelle men het uitbreidingsplan vast voor de gronden gelegen rondom iedere dorpskern en were zodoende bebouwing daarbuiten ; uitzondering natuurlijk voor hoeven en groote landhuizen.

In het uitbreidingsplan zullen de gronden worden aangegeven bestemd voor straten en pleinen, voor grachten, plantsoenen en sportvelden, voor volkstuinten, voor begraafplaatsen, voor inrichtingen ten behoeve van den handel, nijverheid en verkeer, voorts gebieden voor landelijke bebouwing en de plaatsen waar alleen boerderijen en groote landhuizen mogen opgericht worden.

De straatbreedte, de voortuindiepten, het soort van bebouwing en verdere regelingen, die voor een organischen groei van de dorpsgemeenschap noodzakelijk zijn, kunnen in het uitbreidingsplan met behulp van bebouwingsvoorschriften worden geregeld. De particuliere belangen kunnen daardoor niet in ernstige mate geschaad, maar ongemotiveerde en schadelijke grondspeculatie kan alsdan tegengegaan en beperkt worden.

*
**

Wat is dorpssesthetiek of landelijke architectuur ? Zien we wat onze voorouders ons hebben nagelaten. Want er bestaat nog dorps-schoon.

We willen geen pleidooi houden voor de woonzeden en de architectuur uit 'n verleden tijd, maar vergeten we niet dat het karakteristieke en het typeerende van al onze oude woningen en dorpen niet anders zijn, dan bedoeld is te zijn.

Nooit werd in het verleden het eenvoudige gegeven geweld aangedaan.

Al onze oude dorpen bezitten een charme waarin zij zóó dicht den mensch benaderen. Zij hadden die onverbreekelijke éénheid van maatschappelijkheid, materiaalbehandeling en vorm.

Zien we even rond.

Enkele onderbroken straten, hier en daar 'n boom die over 'n ruw gemetselden hofmuur hangt, afwisselend witgekalkte huisjes met sprekende daken welke het geheel 'n frisch en levendig aanzicht geven ; een logge, eenvoudige kerktoeren en een kalme, rustige kerk, daarrond een groen tapijt met hier en daar 'n eenvoudig zwart of witgeschilderd houten kruisje ; 'n typisch marktplaatsje omzoomd door prachtige linden, waarachter voorname huizen. Waar men ook staat, overal een zicht op den kerktoeren, zelfs de woonkamers van verre pachthoeven hebben een uitzicht op de « geestelijke spil ». Enkele kronkelende straatjes, vol afwisseling, 'n voorname pastorie met voortuin ; alles spreekt van rust, kalmte en genot.

Dat is dorps-schoon.

*
**

Nieuwe dorpsuitbreiding moet aangepast worden aan bestaande toestanden.

Een standaardtype voor dorpsuitbreiding aannemen zou een dwaasheid zijn.

Elk dorp heeft z'n geestelijk centrum met kerk, scholen, pastorie en parochiezaal. Die kern moet z'n rust bewaren en geen verkeersader mag die kern breken.

Elke dorpsplaats heeft iets eigen. Elke gemeenschap heeft z'n Atheensch Agora of z'n Romeinsch Forum. De onregelmatige vorm van een dorpsplaats geeft de verrassendste resultaten door z'n afwisseling en door z'n mooie perspectieven.

Regelmaat en symetrie is voor de dorpsaanleg aanvaardbaar, maar toch zal er een zekere onregelmatigheid meestal gewenscht zijn, omdat een geometrische vorm dikwijls koud aandoet.

Bij het opmaken van uitbreidingsplannen voor dorpen, heeft de derde- of hoogteaftmeting groot belang. De uiteindelijke waarde van

de dorpsuitbreiding zal goed of slecht zijn naar gelang er met deze afmeting al of niet werd rekening gehouden.

Voor dorpsarchitectuur streven we naar redelijkheid, eenvoud, vorm- en kleurharmonie met goede verhoudingen, uitgevoerd in den geest van het dorpsplan. Het schoonste dorp komt tot stand met de eenvoudigste middelen.

Voor een dorp kunnen alleen één-familie-huizen worden aanbevolen, d.w.z. woningen met hoogstens één verdieping. Daarom is ook de dakvorm voor een dorp van veel beteekenis. Het is absoluut noodzakelijk dat voor één straatlengte woningen verrijzen met daken, waarvan zelfs niet alleenlijk de vorm dezelfde is, maar ook de bedekkingen, dit laatste vooral om zooveel mogelijk de kunstleien en gegolfde platen op het platteland te weren.

Het principie van het vlakke dak wil ik niet uitsluiten, maar in een dorpsbeeld kan alleen een terrasdak aanvaard worden voor afgeronde complexen. In geen geval is het te verdedigen dat een woning met een terrasdak verrijst te midden van een straatwand met daken in kapvorm. Een degelijk bouwkundige zal zijn taak altijd zien als een onderdeel van een groter geheel.

Er zijn ongelukkig nu nog velen die meenen dat 'n gebouw een modern uitzicht verkrijgt door het aanwenden van een terrasdak.

Het is ook niet voldoende op een rechthoekige massa 'n kapdak te plaatsen om iets landelijks te maken, want de onooglijke architectuur, waarmede we de laatste jaren in ons landschap gediend werden, bestond toch grootendeels uit gebouwen met een dak.

De vorm van het dak is toch van groote beteekenis. In 'n landelijke streek zich houden aan een hoog en eenvoudig dak zal in de meeste gevallen het minst schokkend aandoen en de beste resultaten geven.

Hoe meer we het verleden bestudeeren, hoe meer we tot de conclusie komen dat het karakter van woningen en dorpsbeelden grootendeels afhangen van het vormenspel der daken.

Onzichtbaar in het Zuiden, ontwikkelt het dak zich hoe langer hoe meer naar de regenstreken.

In 't Zuiden zijn er ook geen schoorsteenen noodzakelijk, in 't Noorden wel; zie hoe akelig meestal hier in onze streken de schoorsteenen boven 'n terrasdak uitsteken.

In 'n vochtig klimaat zijn steile daken rationeel. De gemakkelijke waterafloop is 'n noodzakelijke vereischte. Niettegenstaande de vele oorlogsche experimenten werd voor het goedkoope terrasdak constructief nog geen oplossing gevonden welke aan de vereischten voldoet.

*
* *

Ik wil de aandacht trekken op een belangrijk punt: namelijk dat

geen enkel stedenbouwkundige met dorpsuitbreiding zou mogen gelast worden, als hij niet ten volle den geest en het leven op een dorpsgemeenschap begrijpt. Het is onvoldoende mooie teekeningen te leveren, met een architectuur die al of niet een would-by modern uitzicht heeft, wanneer de ontwerper de sociale, geestelijke en materiele bekommernissen niet aanvoelt.

« On ne peut donc juger un plan d'aménagement », zegde Gaston Bardet ¹⁾, « que par rapport aux états actuels et passés, d'après les documents et l'inspection du terrain. Les courbes de niveau et même les maquettes ne peuvent suffire, car il y a sur place, outre le modelage géographique, le modelage humain que nul plan, nulle photographie ne peuvent exprimer parfaitement ».

'n Bevoegd stedenbouwkundige zal luchtige en fraaie dorpen of uitbreidingen in een landelijke streek aanleggen, waar de menschen in gezondheid kunnen leven te midden van een schoone omgeving.

*
* *

Velen die thans nog binnen de grenzen van een grootstad hun woning moeten vinden hebben 'n drang naar den buiten gekregen.

Dien drang van den stadsmensch te stuiten zou niet gaan; hij is zelfs niet af te raden. Maar wanneer hij 'n gevaar wordt voor de landelijke bebouwing, dan komt dringender de noodzakelijkheid naar voren om deze bebouwing in juiste banen te leiden.

We moeten absoluut het ontstaan van afzonderlijke villaparken tegengaan, buiten eenig verband staande met de dorpskern. Villaparken zijn meestal verrezen op de mooiste punten en deden meestal het landschap geweld aan.

*
* *

In een goed dorpsbeeld zijn er heerschende en dienende elementen, welke karakteristiek zijn voor een goed opgebouwde samenleving.

De dienende elementen, waaronder de woonhuizen, vragen niet ieder voor zich sterk de aandacht, maar zijn door hun eenvoudigen hoofdvorm sterk aan elkaar verwant. De heerschende elementen echter, zooals kerk en gemeentehuis domineeren. Dit zijn de gebouwen van de gemeenschap; ze staan niet met de woonhuizen in 'n zelfde rooilijn, maar hebben hun eigen plaats in het situatieplan gekregen. Beschouwt men nu de nieuwe opgerichte dienende elementen, dan valt het op hoe deze een dorpsbeeld totaal vernietigen kunnen. Alle woningen willen sterk de aandacht trekken door overladen motieven en effectzoekende

¹⁾ « L'Architecture d'aujourd'hui » Nr 3 - 1939. — « Vingt ans d'urbanisme appliqué ».

vormen. De individueele woning wil heerschen over de gemeenschap-
pelijke kerk of gemeentehuis.

Ik moet hier de wantoestanden niet meer aanklagen. Zoolang in
de bestaande mentaliteit geen ingrijpende verandering is gekomen, zoo-
lang nog geen verbetering van binnen uit mag worden verwacht, zoolang
zal het de taak van de overheid zijn om met bepalingen en reglementen
leiding te geven aan hetgeen van binnenuit nog niet groeien kan.

Zelfs in vroegere cultuurperioden, in tijden van gemeenschapsbe-
sef, toen de bouwkunst nog in hoogen bloei stond en het ongezond in-
dividualisme nog niet zoo welig tierde, ging men dikwijls tot een uit-
voerige reglementeering over.

Hoeveel te meer zijn dan verordeningen in onzen versplinterden
tijd van een verwilderd individualisme noodzakelijk geworden ?

STADSUITBREIDING ¹⁾).

Elke arbeid moet in het kader van zijn tijd beoordeeld worden.
Eerst in de laatste jaren zijn juister omlijnde denkbeelden op het gebied
van stads- en dorpsontwikkeling ontstaan.

Eerst in den laatsten tijd is het duidelijk geworden wat men ver-
staat door een uitbreidingsplan, dat in verband moet worden ontworpen

1) In zijn boek « Préliminaires d'art civique » zegt Louis Van der Swaelmen :

« Qu'est-ce donc le Phénomène Ville ?

« In abstracto, une Cité apparaît dans un endroit géographiquement favorable à son
» existence et à son développement.

« Au cours de ce développement elle s'adapte aux nécessités de son existence, par
» approximations successives vers un bien (ordre utilitaire), dont les vestiges désuets con-
» tinuent à valoir pour nous par le beau (ordre esthétique) : c'est le Phénomène historique
» de l'Agrégation de la Ville.

« Considérée à chacune de ces époques en elle-même, et a fortiori à notre époque à
» nous, cette ville est un « outil » un Organisme vivant collectif.

« La solution des conflits, qui surgissent par la confrontation du Legs des Temps révolus
» avec les nécessités de la vie urbaine contemporaine, doit engendrer une Résultante esthé-
» tique à double effet, que s'harmonise à la Beauté ancienne en la respectant intégralement
» et d'autre part s'épanouisse en Beauté nouvelle, actuelle.

« A cette seule condition la loi des Approximations pourra se vérifier à nouveau et
» s'exprimer sous la forme d'un style neuf qui réponde à la définition du Style : l'empreinte
» sur la Tradition de la Vie elle-même ; consciente seulement de créer. »

met de behoeften, en dit alleen dank zij de ver doorgedreven « survey » studies. Immers een uitbreidingsplan dat geen verband houdt met de behoeften is geen uitbreidingsplan, omdat het de ordening niet bereikt die alle stedenbouwkundige arbeid in de eerste plaats beoogt.

Het uitbreidingsplan heeft in den loop der jaren aan beteekenis gewonnen.

Aanvankelijk was het een z.g. stratenplan, en had geen andere bedoeling dan het scheppen van eenige orde in de bebouwing. Dit was wel zeer noodig, wanneer men weet met welke lage bouwnormen het particulier initiatief genoegen nam ten koste van de bewoners.

Het uitbreidingsplan heeft zich uit dit passieve stadium weten te ontwikkelen tot een plan waarbij doelbewust de geheele ontwikkeling bepaald kan worden beheerscht. Dit heeft aan het uitbreidingsplan een veel grooter, zoo niet een alles overheerschende beteekenis gegeven.

Geleidelijk is de stedenbouw dus bezig zich uit de periode van verval, waarin zij op het einde van de 19e eeuw verkeerde, te verheffen. Het uitbreidingsplan heeft zich stap voor stap opgewerkt van het passieve stratenplan, waarbij men alleen beoogde het tegengaan van buitensporigheden en het scheppen van eenige orde, tot een ontwikkelingsplan, waarmede men doelbewust tracht aan de ontwikkeling positieve leiding te geven. Het karakter van het uitbreidingsplan dient zich natuurlijk bij deze veel belangrijker functie aan te passen.

« Cependant, il n'y a plus guère de gens qui croient que faire de l'urbanisme consiste « à tracer des axes » ¹⁾ »).

Op het oogenblik is een goed uitbreidingsplan daarom ondenkbaar zonder de uitvoerige voorstudie van de factoren welke de ontwikkeling van het betrokken gebied beheerschen.

In het streekplanrapport van New-York en omgeving wordt dit zoo aardig gezegd : « de portefeuille met fleurige waterverfschetsen van vroeger heeft plaats gemaakt voor de lijvige studies van den stedenbouwer, den civiel ingenieur, den econoom en den rechtsgeleerde ».

« Donc, de même que pour les différents problèmes posés par la » construction des Villes, on a reconnu comme indispensable de dresser » l'Etat « généalogique » si l'on peut dire de chacun des Eléments constitutifs du Concept-Ville, de même pour le Problème rural il importe d'étudier à fond, outre le Problème géographique et économique » d'ensemble du Pays, le Statut « pysionomique » de chacun des Districts typiques qui le divisent et d'analyser tous les Caractères qui le composent et toutes les répercussions qui automatiquement en ont résulté sur les oeuvres spontanées de l'industrie humaine, afin de » pouvoir volontairement à son tour se soumettre à la discipline de » ces lois et retrouver les directions nécessaires qu'elles engendrent,

1) L'Architecture d'aujourd'hui — Nr 3 - 1939.

» pour réaliser les harmonies supérieures et idéales entre les choses de » la Nature et les Créations de l'homme. » ¹⁾ »).

Reeds werd hier en daar aangestipt dat een uitbreidingsplan dient opgevat te worden zoodanig dat de bebouwing op concentratie gericht is in plaats van op verspreiding, omdat door een redelijke concentratie zoowel het bebouwde stads- of dorpsgebied als het overblijvende landelijk gebied en daardoor het algemeen belang worden gediend.

Wij moeten ons losmaken uit het begrip dat een stad een steeds voortschrijdende huizenzee is. De uitbreiding moet ergens tot stilstand komen en het beëindigingsplan moet een gaaf, afgerond geheel vormen.

De overgang tusschen stad en land moet organisch en harmonisch opgelost worden, niet alleen door den vorm van het stadsgroen welke tot dien overgang bijdraagt, maar ook door de verdeeling van gebieden met open bebouwing langs gedeelten van den stadsrand, omdat de stad aarzelend uit het land moet verrijzen. Naarmate de stad hare beëindiging nadert, zal de verhouding der bevolkingsgroepen zich eveneens moeten wijzigen.

Een uitbreidingsplan vraagt een tienjaarlijksche herziening, daarin wordt verstaan dat het plan voortdurend op de hoogte van den tijd moet gebracht worden, omdat het plan voortdurend rekening moet houden met de goede inmiddels ontstane denkbeelden en de jongste behoeften.

Elk stedenbouwkundige zal zich slechts bevredigd gevoelen, wanneer de hem gegeven opdracht volledig voldoet aan de gegevens waartoe zijn tijd hem in staat kunnen stellen.

Een bestemmingsplan ²⁾ — hierdoor wordt verstaan een uitbreidingsplan waarin alleen de verschillende bestemmingen der gronden zijn aangegeven, zooals woonwijk, industrieelcentrum, enz. — kan maar eerst gewijzigd worden na een uitgebreide studie omtrent den economisch geschikten uitbouw. Het zal dan ook te allen tijde mogelijk moeten zijn de bestemming te wijzigen, mits dit geschiedt op grond van een wel overwogen studie, omtrent de economische vooruitzichten en de sociale noodwendigheden.

Het is gewenscht en zelfs noodzakelijk dat er een zekere vloeibaarheid blijft bestaan, want het is nu eenmaal onmogelijk van te voren vast te leggen, welke bestemming aan bepaalde terreinen zal moeten gegeven worden.

Door de verder doorgedreven studies van de economische en sociale mogelijkheden zal een aanpassing kunnen gevonden worden aan de veranderde levensvoorwaarden. Men leide hier echter niet uit af,

1) Louis Van der Swaelmen : « Préliminaires d'art civique ».

2) Wordt ook wel in enkele gevallen inrichtingsplan genoemd (plan d'aménagement).

dat een bestemmingsplan van weinig belang zou zijn en geen waarde hebben zou. In dezen voorbarigen gedachtengang zou het maken van een uitbreidingsplan eveneens dienen te worden nagelaten, omdat ook hier een reeks van factoren hun invloed doen gelden, waarvan men slechts van sommige de draagwijdte volledig heeft kunnen doorvorsch.

Het ontwerpen van een bestemmingsplan heeft in hoofdzaak enkel voor doel een schema tot grondslag van verdere studie op te bouwen, een schema dat voortdurend aan te vullen is, om allengs met steeds grootere vastheid de stadsontwikkeling doelbewust te kunnen leiden en met vaste hand te beheerschen.

Een goed bestudeerd bestemmingsplan zal een goed geordende stad kunnen scheppen en zal er toe bijdragen de basis te verbreden, waarop de waarlijk moderne stad behoort te zijn opgebouwd.

*
**

Een bestemmingsplan mogen we zoodus feitelijk niet aanzien als een plan van straten en pleinen, maar een plan waarin de bestemmingen van den grond worden aangewezen.

Eerst na de vaststelling van de bestemmingen kan er maar eerst worden overgegaan tot het juist omschrijven in welke gebieden der uitbreiding de bebouwing slechts verspreid mag voorkomen, waar open en gesloten bebouwing, waar parken, sport- en speelterreinen, groote recreatiegebieden enz. zullen liggen.

Met al deze factoren kan er maar eerst in ontwerp worden rekening gehouden na een voorafgaandelijk sociaal-geografisch onderzoek omtrent de toekomstige behoeften. Dit vooronderzoek of het sociaal-economisch geval heeft in de studie der stadsontwikkeling een belangrijke functie.

Een uitbreidingsplan heeft dan eerst waarde wanneer een harmonische bevrediging is bereikt van alle eischen welke de hedendaagsche maatschappij aan de samenleving stelt. De zoovele verschillende problemen, welke de aandacht vragen, beïnvloeden elkaar zoozeer, dat geen enkel onderwerp op zich zelf kan behandeld worden, zonder daarbij te denken aan zoovele andere problemen, die onderling met elkaar zoo nauw in verband staan.

Zoovele andere factoren van één probleem, — werken, wonen, ontspanning, verkeer, — beïnvloeden elkaar onderling, zoodat men feitelijk nooit aan één ontwerp kan beginnen zonder tevens alle andere aan te raken. Stedebouw is steeds meer een coördineerende arbeid geworden ten aanzien van alle behoeften en belangen, die het toekomstig maatschappelijk leven stelt.

« Avant tout autre étude en vue d'établir un Projet d'aménagement » ments civiques, il est donc indispensable de dégager, par l'examen

» du Développement historique de la Cité, la Loi interne de ce Développement extensif en fonction des divers Facteurs qui interviennent » et de mettre en évidence le Caractère qui en résulte. » ¹⁾

Groote steden en industrie centra dienen grondige hervormingen te ondergaan. Daartoe moeten in de eerste plaats goede streekplannen en stedelijke uitbreidingsplannen ontworpen.

Grootsteden hoeven groene gordels te bezitten van bosschen en groote landelijke recreatieterreinen ; rond groote centra moeten cultuurgronden behouden blijven voor land- en tuinbouw. En gelijktijdig met het uitbreidingsplan moet ook het saneeringsplan ontworpen worden. De binnenstad moet van alle parasieten ontdaan worden.

Als we spreken van « grootstad », dan bedoelen we daarmee niet het gedeelte dat administratief beheerd wordt door het « grootstedsch gemeentebestuur ».

We beschouwen de agglomeratie als een ongescheiden geheel.

De voorsteden en de kernstad vormen één geheel. Men kan onmogelijk aan stedebouw doen voor de kernstad, zonder rekening te houden met de voorsteden of omgekeerd.

We moeten dit goed overwegen ; we moeten beseffen dat onze grootsteden met hun voorsteden stedebouwkundig één ensemble uitmaken.

Een logische stedebouwkundige ontwikkeling der kernstad, stuit meermaals op tegenstand wanneer niet één leiding die synthetische ontwikkeling beheerscht.

De heer Gouverneur Baron Holvoet schreef onlangs in zijn studie « De groote stedelijke agglomeraties » :

« Eerst het ontwerp op de urbanisatie van de steden en gemeenten » ten : ontwerp gestemd door den Senaat op voorstel van de hh. Lebon, » Vinck en Armand Huysmans.

« Dit ontwerp maakt in bepaalde gevallen een urbanisatie- en aanlegplan verplichtend voor de gemeenten ; het geeft aan de Bestendige » Deputatie een actieven rol. Zij moet de gemeenten aanduiden die van » een zelfde agglomeratie deel uitmaken en die zich hebben te ver » staan bij het opstellen hunner urbanisatieplannen die bij elkaar moeten aansluiten. Laten zij zulks na, dan trekt de Bestendige Deputatie » de zaak tot zich en zorgt voor het opstellen van de plannen op kosten » van de gemeenten, behoudens beroep bij den Koning. »

*
**

Eerst nadat het bestemmings- en uitbreidingsplan met al zijn voor-
schriften is opgemaakt kunnen de gemeentebesturen de richting van
de nieuwe straten aangeven.

¹⁾ Louis Van der Swaemen : « Préliminaires d'art civique ».

De aanleg en bebouwing van straten en wijken wordt vastgelegd in uitvoeringsplannen en bebouwingsvoorschriften. Deze uitvoeringsplannen omvatten niet alleen het detailleeren van straatbreedten, gaanpaden, voortuintjes, voor- en achtergevelrooilijn, bouwhoogten, e.z.m., maar bepalen eveneens het karakter en den aard der op te richten bouwwerken.

De heer B. v. d. Griendt, Directeur van Gemeentewerken te Terneuzen schreef in de « Middeleeuwsche courant » van 17 December 1938 :

« Lang niet alle gemeenten in onze provincie bezitten een uitbreidingsplan. Daar vindt dus bebouwing nog, stedenbouwkundig gesproken, volkomen ongeordend plaats. Dat dit tot een chaotische ontwikkeling moet leiden en het dorps- of stadsbeeld groote schade doet, moet de regeerders tot inkeer brengen. Vele gemeenten bezitten wel een uitbreidingsplan, doch onvoldoende. Veelal beperken deze plannen zich geheel tot het platte vlak van het papier, waarop zij zijn geteekend. Vandaar dat « open bebouwing » ontstaat met openingen van 1 à 2 m. tusschen de huizen, blokken van 1, 2, 3 en meer of minder huizen, al naar gelang de eigenaar iets meer betalen kan voor nog een gangetje naast zijn huis naar de bijkeuken. »

« Sommige plannen zijn verder gegaan en hebben wel degelijk het aantal woningen per blok en de onderlinge afstand der huizen vastgesteld. Maar ook daar ontbreekt de ordening in de hoogte en men ziet naast elkaar gebroken daken, tentdaken, zadeldaken, enz. en alle van verschillende hoogte.

« Slechts een heel enkel geval doet zich voor in onze provincie, waar de goothoogten en dakhellingen zijn voorgeschreven, waardoor de rust in de straatwand weerkeerde. »

Straatwanden, zoowel in steden en dorpen, moeten als algemeen eigendom beschouwd worden. Hieruit volgt dat niet de toevallige eigenaar of bewoner alleen te bevelen heeft welke uitzicht zijn gebouw zal hebben, doch dat de gemeenschap, die verplicht is er dagelijks tegenaan te kijken, wel degelijk het recht heeft te eischen, dat zijn esthetisch gevoel niet regelmatig geweld wordt aangedaan.

De architect moet zich een discipline kunnen opleggen. In de eerste plaats is voor het scheppen van een straatbeeld tucht gewenscht en die tucht beteekent hier : eerbied voor de omgeving.

Er moet echter op gewezen worden, dat het doen weerkeeren van de rust in de straatwanden, — bepaald door zooveel voorschriften en verordeningen, — gevaar in zich sluit. Het gevaar van verstarring en blinde opvolging van de voorgelegde bepalingen.

Elke bepaling is een leiddraad voor onbevoegden. De enkeling zal de gegeven voorschriften volgen om zijn eigen huis te kunnen bouwen en zal zich niet bekommeren om het geheel.

Daarom zou het een ideale oplossing zijn wanneer te voren, door een bevoegd architect met ruimen blik, de straatwanden in hun geheel in schema werden ontworpen, en dat de verschillende hoogten, dakvormen en kleuren, in groote trekken werden aangegeven.

Dan zou het mogelijk blijken zonder willekeurige verstoring van het bebouwingsprofiel, toch de daken te onderbreken en hoekoplossingen te regelen.

Daarna zouden dan, naar behoefte, voor elk der betrokken huizen, de gevels door verschillende architecten individueel kunnen worden ontworpen, mits deze zorgden binnen het te voren opgemaakte schema te blijven.

Op deze wijze zou voldoende afwisseling ontstaan, terwijl de rust en het harmonisch uitzicht van het geheel gewaarborgd blijft, zoodat een frissche en levendige stads- of dorpsontwikkeling kon plaats vinden.

Is dit alles toekomstmuziek ?

Neen ! Van zoohaast de wet op de urbanisatie van steden en gemeenten zonder verminking wordt goedgekeurd, kan er overgegaan worden tot de uitvoering. Moge dan de uitvoering met kracht door kundige handen beheerscht worden !

GRONDSLAGEN WAAROP HET UITBREIDINGSPLAN BERUST.

« Un recensement bien fait semble conduire à toute la statistique du pays. Source féconde d'instruction, annales d'un peuple, elle est la page la plus éloquente que puisse lire l'homme d'Etat, s'il est capable de la comprendre. »

QUETELET.

Het opmaken van een uitbreidingsplan dient vooraf te gaan door het verzamelen en bestudeeren van alle gegevens die invloed kunnen uitoefenen op de ontwikkeling van stad en dorp. Deze studie wordt in stedenbouwtermen de survey genoemd, naar het Engelsche « Survey Sivic ».

De eerste vraag die wordt gesteld is : Welke zal de bevolkingsaanwas in de toekomst zijn ?

Moeilijk op te antwoorden. Nochtans kan er zorgvuldig nagegaan worden hoe in het verleden de bevolking in een bepaalde nederzetting is aangegroeid.

We mogen niet in de meening verkeeren dat een stad of streek onbepaald kan groeien.

De bevolkingsaanwas moet zoo gedetailleerd mogelijk worden nagegaan. Het geboortecijfer per 1.000 inwoners geeft geen schaal aan. De bevolking wordt daarom in verschillende groepen onderverdeeld.

- 1) de kinderen ;
- 2) de vruchtbare leeftijd ;
- 3) de ouderlingen.

In elken leeftijd wordt de sterftekans onderzocht. Deze studies worden gedaan aan de hand van statistieken welke ons het verleden geeft. Wanneer we dan de verschillende juiste cijfers, verdeeld over tientallen van jaren, bepaald hebben, dan is het mogelijk een tendenzcijfer aan te geven, waarop verder kan gewerkt worden om de bevolkingsaanwas in de toekomst te bepalen.

De vestiging en het vertrek van de bevolking op een bepaalde plaats, kan moeilijk aangegeven worden, omdat hiervan veel afhangt van economische factoren, welke moeilijk vooraf kunnen vastgelegd worden.

Wanneer de bevolkingsaanwas nauwkeurig onderzocht is, kan er in cijfers aangegeven worden hoeveel de maximum bevolking zal zijn, welke die stad dragen kan om nog goed leefbaar te zijn.

Deze studie heeft voor de stad Amsterdam bewezen, dat een goed aaneengesloten stad kan gevormd worden tot een miljoen inwoners.

Ingeval de mogelijkheid zich zou voordoen dat de bevolkingsaanwas zou groeien tot 1½ miljoen inwoners, dan zouden er afzonderlijke tuinsteden worden gemaakt welke ieder hun noodzakelijke centrum met hun openbare gebouwen zouden bezitten.

Wanneer dus die bevolkingsaanwas, met al zijn wisselende invloeden, bestudeerd is, kan er overgegaan worden tot het bepalen van de oppervlakte terreinen die in het uitbreidingsplan moeten worden voorzien. Daarom worden :

- 1) Het aantal woningen bepaald om de oppervlakte bouwterrein te kunnen vaststellen.
- 2) De oppervlakte industrieterreinen berekend.
- 3) De oppervlakte ontspanningsterreinen bepaald.
- 4) De gebeurlijke oppervlakte voor speciale doeleinden, die wisselen naar gelang de plaats welke de stad in de streek inneemt (haven, toeristisch centrum, enz.).

*
**

Het verzamelen van de maatgevende elementen uit het maatschappelijk leven welke van belang zijn voor de stedenbouwkundige ontwikkeling, gaat met veel moeilijkheden gepaard en zonder overdrijving mogen we gewagen dat we hier voor een bijna onontgonnen arbeidsveld staan.

Het zou ons te ver leiden de vele problemen afzonderlijk te behandelen omdat we buiten ons bestek zouden gaan en deze studies zuiver wetenschappelijke of technische kwesties zijn.

In groote lijnen zullen we toch één vraagstuk aanraken, namelijk

den invloed van de beweging der bevolking op de uitbreiding van een stad, omdat het verzamelen van deze statistieken, welke voor dit probleem van belang zijn, nog het gemakkelijkst zullen bijeen te brengen zijn ¹⁾).

Welke oppervlakte moet men in het uitbreidingsplan voorbehouden voor de wooncentrums?

Na de vaststelling der cijfers van de bevolkingsaanwas, zou men in de meening kunnen verkeeren dat er moet gerekend worden: bv. vier personen per gezin. Deze redeneering is echter foutief, want er dient rekening gehouden met:

1) de gezinsverdunning (daling van het geboortecijfer). Het is bewezen dat het aantal personen per gezin de laatste 50 jaar kleiner wordt. — Dit wordt berekend per 10 jaar.

2) In de binnenstad verdwijnen voortdurend woningen en worden omgewerkt in bureelgebouwen en werkplaatsen, winkels, enz., dit door een langzame cityvorming.

1) Reeds in 1911 stelde de « Sociological Society » de volgende schema op eener algemeene indeeling van het stedenbouwkundige onderzoek van een stad:

I. Situatie, Topographie en Natuurlijke karakteristieken.

- A. Geologie, klimaat, natuurlijke ligging, enz.
- B. Vegetatie.
- C. Rivieren.
- D. Verbinding met de natuur.

II. Verkeer te land en te water.

- A. Natuurlijke en historische verbindingen.
- B. Tegenwoordige toestand.
- C. Uitbreiding.

III. Industrie en handel.

- A. Algemeene toestand en typisch plaatselijke industrieën.
- B. Nijverheid.
- C. Handel.
- D. Uitbreiding.

IV. Bevolking.

- A. Bevolkingsbeweging.
- B. Beroepen.
- C. Gezondheid.
- D. Dichtheid.
- E. Verdeeling der welvaart.
- F. Opvoeding en cultureele stand.
- G. Verbetering en uitbreiding.

V. De stad.

- A. Historische ontwikkeling.
- B. Tegenwoordige toestand (na 1840).
- C. Bestuur.
- D. Bestaand kaartenmateriaal (straten, kanalisering, hoogtekarten, enz.).

3) De saneering van de binnenstad gebeurt geleidelijk.

De krotten verdwijnen, maar op dezelfde bouwoppervlakte kunnen niet meer evenveel woningen gebouwd worden als er werden afgebroken, omdat voor de nieuw te bouwen woningen meer ruimte vereischt is.

4) Het gebeurlijk tekort aan woningen.

Na diepgrondig onderzoek van al deze factoren in verband nog met het aantal woningen gebezigd door weduwen, gezinnen bestaande uit ongehuwde personen (zonen en dochters), enz. dan kan in groote lijnen de te volgen woningpolitiek aangegeven worden, en kan er bepaald worden hoeveel woningen er gemiddeld per jaar zouden moeten gebouwd worden om aan den normalen groei van de stad te kunnen voldoen.

Deze berekening zal niet ieder jaar precies dezelfde uitkomst geven, maar toch geeft ze een algemeen idee van den bevolkingsaangroei.

« Pour conclure : Avant tout projet concret d'aménagement ou » d'extension d'une cité, il importera de fixer sur un plan les grands » ensembles civiques existants et de mettre en évidence leurs relations » avec les zones de densité de la population ainsi qu'avec les zones de » valeurs foncières moyennes et de plus-value décennale des terrains » ou de plus-value soudaine résultant des améliorations introduites antérieurement par la création de ces grands ensembles civiques.

« De cette manière on pourra reconnaître, et en fonction de tous » les autres facteurs, les données génératrices de nouveaux ensembles » civiques coordonnés.

« D'autre part les statistiques de toute nature relatives au problème » de l'habitation et au mouvement de la bâtisse constitueront la base » essentielle de tout programme d'extension, — à savoir notamment : » le dénombrement des demeures, leur répartition entre les quartiers, » leur classification d'après le montant des loyers, ainsi que toutes les » données relatives au nombre de ménages logés, d'individus composant le ménage, de chambres disponibles par ménage avec leur affectation, au cube d'air et à la surface vitrée de chaque chambre, au » nombre et à la hauteur des étages, à celle de la Maison, au rapport » de la surface bâtie à celle de la parcelle, à l'emplacement de la demeure sur celle-ci, etc. » ¹⁾

*
**

De schikking, ligging en vorm van elk centrum en elke straat hangt van veel factoren af. Een van de vele factoren is het klimaat zelf van de streek of van de stad.

In ons klein land is het klimaat betrekkelijk gelijkvormig. Een

1) Louis Van der Swaelmen : « Préliminaires d'art civique ».

onderzoek dient toch gedaan te worden voor elke Provincie, en in sommige gevallen voor elke stad, betreffende :

- de temperatuur,
- de zonbestraling,
- den vochtigheidsgraad,
- de snelheid van den wind,
- den regenval,
- den sneeuwval,
- windrichting (Z.-W. domineert in ons land).

Voor elke stad wordt de historische groei, de topografische, geologische en hydrografische ligging bestudeerd.

De demografische studie omvat in groote lijnen het verwerken van alle statistieken aangaande bevolking, constructie, oppervlakten, statistieken over het leven, o.a. sterften, geboorten, huwelijken enz.

De bestudeering van de economische evolutie en de administratieve organisatie omvat vooral industrie, handel, verkeersmogelijkheid zowel te water, per spoor en in de lucht, de omheiningen en grondwaarden in verband met den toestand, ligging, enz. van den grond, om de zoning of centrum in het stadsplan te kunnen indeelen.

De studie der gezondmaking der oude stad of de uitbreiding der nieuwe stad begrijpt de sociale hygiëne, de krotwoningen, de vrije ruimten en de uitzichten, de bedeling van water, gas, electriciteit, de rioleering, enz.

De studie over de schoonheid van de stad betreft vooral de esthetiek der oude stad en straat, de bewaring van de oude schoonheid, de aanpassing van de nieuwe aan de oude stad, enz.

De studie van die uitbreiding van elke stad of dorp kan alleen geschieden in verband met de streek, en elke uitbreiding moet in het ontworpen streekplan passen ¹⁾).

*
**

Een volmaakt stedenbouwkundig geheel verkrijgen we door het samenbrengen en ordenen van verschillende elementen welke elk afzonderlijk door een uiterst nauwkeurige studie zijn bepaald. Een dezer elementen zijn de kernen of centrum ²⁾. Wanneer een bouwkundige

1) Het ligt niet in mijn bedoeling al de verschillende vormen van de « survey » studie nader te verklaren.

Reeds 25 jaren geleden gaf de heer Louis Van der Swaelmen in zijn boek « Préliminaires d'art civique » een voldoende idee van de voorstudie, die voor elk stedenbouwkundig werk vereischt is. Dit boek heeft betrekkelijk weinig van zijn actualiteit verloren.

2) Een grootstad wordt verdeeld in centrum, welke ieder in hun aard en bestemming, plaats en doel moeten hebben.

De voornaamste centrum in 'n stad zullen we in 't kort vermelden :

de opdracht ontvangt een woning te concipieeren, dan zal zijn eerste werk de beoordeeling zijn wat voor woning hij te maken heeft. Is het een werkmanswoning, een burgerswoning, een rentenierswoning of een dokterswoning ? Nadien bepaalt hij de noodzakelijke kernen, zooals woonkamer, keuken, slaapkamer, werkkamer, enz.

1) *Wooncentrum*, verschilt naargelang de ligging, o.a. een stedelijk karakter, half landelijk, landelijk, villabouw, hoogbouw of laagbouw, enz.

2) *Handelscentrum*. (de handel en de finantie's).

3) *Industriecentrum*.

4) *Bevoorradingscentrum* (markten en overdekte hallen).

5) *Cultuurcentrum* (ideën, onderwijs, wetenschap, kunst, letterkunde, scholen, boekeries, musea).

6) *Sportcentrum* (stadion, zwemdok, sporten).

7) *Vermaakcentrums* (schouwburgen, kino's, café's, openluchtheater, volkspark, attractiepark, casino).

8) *Godsdienstcentrum* (kerken en tempels).

9) *Gezondheidscentrum* (gasthuizen en klinieken).

10) *Doodencentrum* (kerkhoven).

In theorie hebben al deze voornoemde centrum hun bijzondere plaats in het stadsplan.

Wooncentrum. Dit centrum wordt in verschillende wijzen onderverdeeld.

De werkwijken mogen niet ver van het industriecentrum gelegen zijn, alhoewel het vereischt is dat een strook grond een scheiding daartelt tusschen « wonen » en « werken ».

In de woonwijken, of dicht in hun nabijheid dienen de scholen voor lager onderwijs, sport- en speelterreinen geplaatst te worden.

De villawijken zijn meer rustige kernen ; beboscht, rustig, vrij, niet in aansluiting met kernen en plaatsen waar gerucht te vreezen is, noch aan groote verkeerswegen.

Het *handelscentrum* vormt momenteel in de groote steden de voornaamste kern : de cityvorming.

Banken, finantieele instellingen, markten, enz. worden in de nabijheid van dit centrum voorzien. Niet ver van dit centrum zou de vlieghaven moeten aangelegd worden, in directe verbinding met autosnelwegen en spoorweg.

Het *industriecentrum* wordt geplaatst in de nabijheid van spoorwegen, kanalen, groote verkeersaders en moet afgescheiden zijn van het wooncentrum.

Dampen en geuren mogen niet over de stad waaien, daarom moet dit centrum worden aangelegd op die plaats in het stadsplan, waar de meest heerschende winden, (hier in onze streken Z.W.) de dampen en geuren van de stad wegwaaien ; daarom zal het meestal gewenscht zijn het industriecentrum ten N.O. van de stad aan te leggen.

Alle industrie waar geur, rook, gerucht, nachtwerk of ontploffingen te vreezen zijn, moeten gelocaliseerd worden. In dit industriegebied zal geen enkele woning worden toegelaten, dan juist de noodzakelijke dienende voor de bewaking van de industries. Tusschen het industriecentrum en het wooncentrum moet een overgangzone gecreëerd worden, welke best kan bestaan in een groene of beboschte strook.

In sommige gevallen kunnen in andere centrum kleine industries toegelaten worden, op voorwaarde dat deze industries geen rook, geur of gelijk welke andere stoornis voor de geburen afgeven.

Elke industrie, werkende voor de landsverdediging, zal altijd ver buiten elk woongebied aangelegd worden, dit voor het gevaar in oorlogstijd.

Het *bevoorradingscentrum* bestaat uit markten en overdekte hallen en wordt aangelegd in de nabijheid van het handelscentrum. Markten en verkoophallen mogen ook niet ver

Zoo gaat het eveneens met stedenbouw. Is het 'n industriestad, 'n havenstad, 'n groote of kleine stad, is het 'n uitbreiding, verbetering of saneering, dan moeten ook vooreerst de noodzakelijke kernen of centrum's bepaald worden.

In elke woning is 'n woonkamer. Deze woonkamer moet de architect zoodanig aanleggen dat er voldoende zon en lucht kan binnendringen en dat de ruimte aangepast is aan de noodzakelijkheid welke de bewoners ervan eischen.

Elke stad heeft z'n wooncentrum. De stedenbouwkundige moet bepalen dat dit centrum genoeg zon en frissche lucht kan betrekken en kan voldoen aan de eischen welke de moderne wetenschap en de moderne mensch hieraan stellen.

van stations en groote verkeerswegen aangelegd worden. Dit centrum moet eveneens in de nabijheid van het wooncentrum liggen.

Het nieuwe uitbreidingsplan dient tevens de distributie van winkelhuizen en winkelgebouwen aan te geven. De willekeur op dit gebied is immers noch in het economisch belang van den winkelstand, noch in het esthetisch belang van het stadsbeeld aan te prijzen. Andere dan in het plan als winkelstraat aangegeven straten, dienen uitsluitend als woonstraat te blijven. Het bedrijfsgebied voor de winkelzaken in een deel der stad, ontwikkelt zich eerst door den aanbouw van een volgend stadsgedeelte; er zullen dan ook geen bezwaren tegen gevonden worden dat bepaalde voor winkelhuizen bestemde gebouwen tijdelijk als woongelegenheden worden opgebouwd en eerst later, bij volledige bebouwing dier wijk, deze woongelegenheden in winkelhuizen worden omgezet.

Cultuurcentrum: Het geestelijk leven, wetenschap en kunst. Dit centrum vraagt in de eerste plaats naar rust. Hier zijn de scholen van middelbaar en hooger onderwijs, publieke voordrachtzalen, academies, boekereien, enz. Dit centrum mag ook niet ver van het wooncentrum gelegen zijn.

Het *sportcentrum* ligt in de nabijheid van de volkswijken. Bestaat in hoofdzaak uit voetbal, tennis, golfterreinen, zwemgelegenheden, kinderspeelplaats, enz. Dit centrum moet gelegenheid bieden tot parkeeren van auto's en moet in de nabijheid liggen van stations en groote verkeerswegen, om het volk bij groote spektakelwedstrijden toe te laten zich op den kortst mogelijken tijd te verwijderen.

Vermaakcentrum bestaat uit kino's, schouwburgen, café's, volkspark, attractiepark, casino, enz.

Dit centrum ligt meestal in het midden van de stadskern.

Het *godsdienscentrum* is rustig gelegen, mag niet gestoord worden door gerucht. Daarom mag het niet direct aan groote verkeerswegen liggen. Kerken worden best op een rustig plein gebouwd, aan kleine ondergeschikte verkeerswegen en te midden van de volkswijk.

Het *gezondheidscentrum* ligt buiten de stad. Gasthuizen en klinieken zouden moeten gebouwd worden op een hoog punt, om wille van de zuivere, frissche lucht. De vuile stadsgeuren mogen niet over dit centrum waaien.

Het *doodencentrum* moet op 'n rustige plaats buiten de stadskern aangelegd worden en 'n vredig en voornaam uitzicht hebben. Op onze dorpen zien we veel kerkhoven rond de kerken aangelegd, en dit geeft aan 'n dorp een karakteristiek aanzicht.

DE HOOGTE : DERDE AFMETING.

Door de esthetische verzorging der uitbreidingsplannen wordt niet alleen bedoeld de zorg voor een doelmatige en esthetische verdeeling van straten en bouwblokken, met de twee afmetingen in één vlak, maar vooral de zorg voor de bebouwing zelf, voor de derde afmeting van het bebouwingsplan.

Een stad wordt niet in plan ontworpen, een stad wordt in de ruimte gedacht. Ook straten.

Ook straten! De ingenieur kan of mag geen hoogteafmeting bepalen, nog minder een landmeter; hier werkt alleen de architect-kunstenaar-stedenbouwkundige, omdat de ruimtelijke vorming met breedte, diepte en hoogte gelijktijdig worden vastgelegd.

Met deze derde of hoogte-afmeting werd, in de enkele uitzonderlijke tot hiertoe opgemaakte uitbreidingsplannen, maar al te vaak weinig rekening gehouden.

Het is toch logisch dat weldadige en redelijke orde van het tweedimensioneele plan in de derde dimensie wordt voortgezet.

We protesteeren tegen de meeste thans in voege zijnde bouwreglementen die toelaten dat er naast 'n nederige woning van een of twee verdiepingen, woningen of gebouwen worden opgericht van zes tot tien verdiepingen.

Bij elk uitbreidingsplan moet de hoogte der op te richten gebouwen bepaald worden.

Straatbreedte, orientatie, gemiddelde zonbestraling, ligging, centrum, omgeving e.z.m. bepalen de hoogte of de derde afmeting.

De architectuur als massawerking, aard der gebouwen, invloed van de straat en de functie die deze bekleedt in het verkeersprobleem, de verkaveling der gronden, comfort, hygiëne, invloed van de finantiële waarde der gronden, aard der straat en bedrijvigheid welke er wordt uitgeoefend, omgeving en ligging van de bestaande monumenten, perspectief, enz., zijn allen factoren die invloed uitoefenen op de derde afmeting.

In geen geval zou de hoogte van voor- en achtergevel van een wooncentrum in kleine steden en gemeenten meer dan de twee derden van de breedte der straat of open ruimten mogen zijn, en deze hoogte zou de tien meters niet te boven mogen gaan; zeker niet in landelijke gemeenten. Te hooge gebouwen in betrekkelijk smalle straten beletten dat de zon in voor- en najaar het diepst in de woningen dringen kan. De zon heeft de meest hygiënische kracht in voor- en najaar.

Te breede lanen, met langs weerszijden betrekkelijk lage gebouwen, kunnen eveneens de esthetiek slecht dienen.

Boomen kunnen meestal wel de perspectief breken. Een teveel opene ruimte zal steeds schokkend op het gevoel werken.

Voor eenzelfde straat zou de oplossing van een dakconstructie moeten vastgelegd worden; aldus zou het mogelijk zijn dat we hier straten zien met dakhellingen, verder straten met achteruitsprongen en nog verder terrasbouw.

Niemand zou hierdoor benadeeld kunnen worden, vermits men vooraf zou weten welk de bouwhoogte zal zijn, waarnaar ieder zich te richten heeft ¹⁾).

*
**

De kampioenen van de volledige vrijheid zullen misschien opwerpen dat een vooraf bepaalde bouwhoogte naar eentonigheid en verveling leidt.

1) De stad Amsterdam neemt als normale straatbreedte $1\frac{1}{2}$ maal de hoogte van de op te richten gebouwen; voor uitzonderlijke gevallen echter wordt deze formule gewijzigd.

Dezelfde afstand wordt genomen tusschen de achtergevel-rooilijnen. In uitzonderlijke gevallen wordt het toegestaan bergplaatsen achter de woningen te bouwen, maar deze worden nooit direct aan den achtergevel gebouwd.

De verdiepingindeelingen worden door de bouwvoorschriften bepaald; zoo worden in de buitenwijken van Amsterdam éengezinswoningen gebouwd met hoogstens één verdieping. In de binnenstad kan dit systeem niet worden toegepast, omdat de grondaanvullingen de waarde van de bouwterreinen sterk doen verhoogen; meestal worden in de binnenstad de woningen met vier verdiepingen aangelegd.

Afwisseling wordt er maar al te veel bereikt, zeker wanneer in éénzelfde straat verschillende architecten werkzaam zijn.

Het spreekt van zelf dat aan de vrijheid van de ontwerpers veel moet worden overgelaten. Voor bekwame architecten mag en moet de vrijheid van handelen niet te zeer aan banden worden gelegd. Het is hierom van zeer groot belang dat globale, schetsmatige bebouwingsplannen werden opgemaakt, welke als richtsnoer kunnen dienen aan de toekomstige ontwerpers der definitieve bouwplannen.

Alleenlijk beoogen we dus dat de ontwerper van eenig uitbreidingsplan zijn intenties voor belangrijke details ruimtelijk in enkele lijnen vastlegt. Deze lijnen kunnen zich beperken tot een aanduiding van bebouwingsdichtheid, bouwvolumen en straatsilhouetten. Hierin wordt ongetwijfeld een middel geboden om de steeds zoo moeilijk te verkrijgen harmonie in de bebouwing te bevorderen, om één architectonisch geheel te verkrijgen.

*
**

In de steden zullen de wooncentrums ingedeeld worden naargelang er gestreefd wordt naar hoogbouw, laagbouw of individueele woningen.

Voor hoogbouw en gemeenschappelijke gebouwen zal de hoogte bepaald worden in verhouding met de breedte van den openbaren weg, om het maximum lucht en licht in de woningen te verzekeren en de uitzichten niet te belemmeren. Een minimum te bepalen oppervlakte der vrije ruimten zal aangegeven worden en achtergebouwen zullen niet toegelaten worden. De bebouwingsdichtheid mag in geen geval de 70% van de oppervlakte der bouwterreinen bedragen.

Voor laagbouw en individueele woningen, wordt de hoogte der bebouwing vooraf geregeld, evenals de hoven langs de straten, met vorm en hoogte der afsluitingen. De diepte dezer voorhofjes zal afhangen van de belangrijkheid der straten. Geen gesloten bebouwing zal er toegelaten worden.

Voor individueele woningen kan in enkele gevallen toegelaten worden dat 2 à 3 woningen aan elkaar worden gebouwd en één geheel vormen.

De bebouwingsdichtheid zal dan hoogstens 50% bedragen van de oppervlakte der perceelen.

Voor het bepalen van hoogte, breedte, aard en architectuur der te ontwerpen gebouwen, zal er moeten rekening gehouden worden met bestaande toestanden en omgeving ¹⁾).

1) Enkele van de meest representatieve bouwwerken en hun plaats in het stadsplan zullen we even aanraken.

Stadhuis: een centrale plaatsing in het stadsplan, moet gemakkelijk bereikbaar en

Door omgeving wordt verstaan de schoone perspectieven, archeologische waarde van gebouwen, schilderachtigheid, zone en aard der wijk.

gemakkelijk vindbaar zijn ; ook voor de vreemdelingen. Opgericht aan een publieke plaats te midden van groot en breed aangelegde hoven.

Een gemakkelijke toegang voor de voetgangers en gemakkelijk parkeeren voor de rijtuigen moet mogelijk zijn.

De ingangen voor de verschillende diensten moeten duidelijk en klaar bepaald.

Gemeentehuizen in een landelijke gemeente moeten een dorpskarakter bezitten, eenvoudig, zonder praal of pracht, geen tentoonspreiden van rijkdoenerij of gezocht monumentalisme.

De kerk is meestal een der schoonste kunstgebouwen van de stad. Het kerkgebouw moet gemakkelijk bereikbaar zijn.

Kerkgebouwen moeten in de woonwijken worden opgetrokken.

Ze mogen niet direct aan groote verkeerswegen aangelegd ; maar rust en vrede moet er rondom spelen. Degenen die de kerk regelmatig bezoeken weten den weg.

Onze landelijke kerken zijn meestal zeer eenvoudig aangelegd, soms onder één dak, vrijstaand met 'n loggen toren.

Station en postgebouw. Er is een nauw verband tusschen deze twee. Wanneer we zeggen post of station, dan zeggen we ook publieke telefoon en telegrafie.

In een stad van eenig belang worden verschillende postgebouwen opgetrokken met een hoofdgebouw in het centrum van de stad. Station en postgebouw moeten gemakkelijk bereikbaar zijn voor het publiek. Niets mag het zicht belemmeren in de baan die naar het station loopt, omdat de horloge van verre duidelijk moet zichtbaar zijn.

De laan die naar het stationgebouw of telegraafkantoor leidt, moet recht zijn, omdat de personen die deze gebouwen bezoeken meestal geen tijd over hebben om zich te verlustigen aan de aantrekkelijkheden en de schoonheid van de stad. In deze straten of lanen is het verkeer meestal druk en rap. Dit verkeer moet gemakkelijk gemaakt worden.

Scholen. — In steden worden de lagere scholen opgericht te midden van de volkwijken.

In landelijke gemeenten is de school een voornaam element geworden.

Schoolgebouwen kunnen in een landelijke omgeving gelegenheid bieden tot het maken van eigenaardige straataanzichten.

Scholen moeten mooi en aantrekkelijk zijn en mogen in een stad niet aan de straat gebouwd worden ; in een dorp is hiertegen minder bezwaar, maar toch mogen klaslokalen nooit op 'n verkeersbaan uitzicht geven. In de nabijheid van scholen moeten speel- en sportterreinen aangelegd worden.

De overige publieke gebouwen moeten ieder in hun aard op de vereischte plaats opgericht worden. Zoo zullen Gerechtshof, Rijkswacht en Gevang niet ver van elkaar mogen gelegen zijn.

Museum, archieven, boekerij, hogere scholen, worden in het cultuurcentrum aangelegd. Deze gebouwen bewaren meestal groote schatten en daarom worden alle voorzorgen genomen tegen brandgevaar. Hiervoor alleenstaande gebouwen maken is daarom gewenscht.

Veemarkten zullen buiten de stad worden aangelegd in de nabijheid van slachterijen.

Kerkhoven worden op eenigen afstand van de woningen aangelegd, ten noorden van de stad op een hoog punt, (uit de windrichting). Er moet mogelijkheid bestaan dat er op het kerkhof op verschillende punten water verkrijgbaar zij en dit op een gemakkelijke wijze voor de verzorging der hofjes.

Het is een allereerste noodzakelijkheid dat, voor elk op te maken uitbreidingsplan of elke studie tot verbetering van een bestaande stad of dorp of gedeelte hiervan ; een plan wordt opgemaakt met aanduiding van alle bestaande gebouwen.

Op dit plan wordt speciaal de aandacht getrokken op de monumenten, belangrijke bouwwerken of wijken die architectonisch, archeologisch, historisch of schilderachtig van belang zijn.

De reden hiervan laat zich gemakkelijk verklaren.

STRATEN.

Terloops hebben we reeds gewaagd van orientatie, zonbestraling, aanleg, verfraaiing, enz. van straten. We zullen hierop gepast terugkomen.

Straten kunnen in verschillende categorieën onderverdeeld worden :

- a) groot verkeer,
- b) middelmatig verkeer,
- c) weinig verkeer,
- d) wandelingen.

Voor nieuwe stadsuitbreidingen moeten we een duidelijk onderscheid maken tusschen een straat en een verkeersweg. Voor verbeteringen aan bestaande steden echter zullen we nog meermaals moeten gewagen van groote verkeersstraten.

Het wegnnet, of de straten, in onze bestaande steden, moeten in vier categorieën ingedeeld worden :

- a) stralend (vanuit de kern),
- b) concentrisch (rond de kern),
- c) belangrijke,
- d) minder belangrijke.

Wanneer deze eerste studie op de oude stad geëindigd is, dan kan

er overgegaan worden tot het bepalen van de middelen welke moeten aangewend worden om het verkeer in de binnenstad te verbeteren en om de belangrijkste verkeerswegen tot in het hart der grootsteden te brengen.

Verkeerswegen, 't zij voor de oude of de nieuwe stad, kunnen onderverdeeld worden in :

- a) snelverkeer,
- b) middelmatig verkeer,
- c) traag verkeer,
- d) zwaar verkeer.

Voor snelverkeer worden autosnelwegen aangelegd welke de groote steden met elkaar verbinden. Deze autosnelwegen moeten het hart der grootsteden niet raken, maar moeten toch vanuit de agglomeratie gemakkelijk bereikbaar zijn.

Elke hinderpaal moet vermeden worden en elke kruising met andere wegen mag niet gelijkvloers gebeuren (viaduks of ondergronds).

Geen enkel gebouw mag op een autosnelweg uitgeven en alles moet weggeruimd worden wat een gemakkelijk en snel verkeer met de grootste zekerheid zou onmogelijk maken.

Elke autosnelweg moet minstens met drie wegen voorzien worden, een centrale weg voor snelverkeer plus twee rijwegen voor minder snel verkeer.

De middelmatige verkeerswegen moeten in gemakkelijke verbinding gesteld worden met de autosnelwegen.

In de steden moet door lichtsignalen het verkeer aan de kruispunten geregeld worden.

Aan de kruispunten dient tevens het voetgangersverkeer geregeld door goed afgelijnde overzetplaatsen met gebeurlijk lichtsignalen.

Al de overige straten van de oude stad moeten voorbehouden blijven aan de voetgangers. Alleenlijk die rijtuigen, welke de magazijnen in die straten moeten bedienen, zouden met een beperkte snelheid in die straten toegelaten zijn. De meer bredere straten zouden als parkeerplaatsen voor de auto's kunnen gebruikt worden.

Voor het zwaar verkeer zouden speciale wegen moeten aangelegd worden in de industriewijken, nevens kanalen, enz.

In onze oude steden is de tramway nog altijd het meest gebruikte verkeersmiddel. Wat al verkeersmoeilijkheden de tramway niet opstapelt, hoef ik niet nader te omschrijven. De meer soepele en snellere autobus en trolleybus moet en zal langzaam de plaats innemen, eerst in de oude stad en op de plaatsen waar de tramway het verkeer verspert, later over de geheele grootstedelijke agglomeratie.

Om 'n idee te geven van wat de bestaande steden bieden ten overstaan van het verkeersvraagstuk, is het voldoende de volgende getallen mede te deelen.

Sinds 1910 werd de oppervlakte van het wegennet in het centrum van Parijs niet vermeerderd, terwijl de rijtuigen vermeerderden in verhouding van 1 à 2½ (rapport in 1931).

1910. — Wegen : 925 Ha. — Rijtuigen : 98 Ha. = 11%.

1931. — Wegen : 925 Ha. — Autos : 230 Ha. = 25%.

*
**

Groote verkeerswegen in nieuwe uitbreidingen worden, als er mogelijkheid voor bestaat, rechtlijnig aangelegd. Men moet betrachten dat er zoo weinig mogelijk straten op een grooten verkeersweg uitgeven, aldus wordt het toezicht van den rijtuigbestuurder minder gespannen, het gevaar verminderd en de te bereiken snelheid stijgt.

Kruiswegen vragen speciale voorzorgen : geen versperring mag het zicht links of rechts belemmeren. De kruising van twee voorname verkeerswegen geeft bijna altijd moeilijkheden wanneer deze kruising gelijkvloers gebeurt.

Drukke verkeerswegen en gevaarlijke kruispunten moeten steeds aanleiding geven tot een speciaal onderzoek.

Op den grooten verkeersweg en den autosnelweg moet het gewoon en snel verkeer goed van elkaar worden afgescheiden.

De aanleg van voortuinen voor de woningen wordt een regel, waarop zoo weinig mogelijk uitzonderingen zouden mogen gemaakt worden. Ook praktische overwegingen leiden daartoe. Voor een eenvoudige woonstraat, zonder verkeer van eenige beteekenis, is een breedte van 9 m. voldoende, maar indien men de voorgevels op 9 m. onderlingen afstand zou oprichten, zouden deze te dicht bij elkaar komen. Om voldoende toetreding van licht en lucht te waarborgen, moet er meer tussenruimte zijn, maar het heeft geen zin die meerdere oppervlakte met steenen te beleggen. Voor die gevallen wanneer men twijfelt of een straat wellicht later verkeer zou kunnen trekken, kan de voorloopige bestemming tot voortuin somtijds een latere verbreding op de kortst mogelijke en meest praktische wijze mogelijk maken. Zoo is dan een voortuin in alle opzichten ook economisch volkomen verantwoord.

De kortste afstand tusschen twee punten is de rechte lijn en daardoor is de rechte straat te verkiezen. Zeker, een rechte straat heeft voordeelen, zal ook het meest moeten toegepast worden, maar toch kan een weinig gebogen straat minder streng aandoen, meer aantrekkelijk worden, meer artistiek, meer gevarieerd, en daarom altijd niet meer gevaarlijk. De breedte van de straten hangt van vele omstandigheden af.

Uit het hierbovenstaande blijkt genoeg dat elke te geven afstand moet kunnen verrechtvaardigd worden.

In de nieuwe stadsuitbreiding zal in de meeste gevallen 'n gewoon

stratenblok niet meer mogen aanvaard worden, omdat slechts een deel der woningen van een zulkdanig blok behoorlijk door de zon wordt beschienen. Het vraagstuk der bezonning is niet alleen een kwestie van oriëntering en windrichting, maar is tevens ook de bestudeering van de zonnehoogte en den zonneduur in de verschillende jaargetijden, in verband met den toelaatbaren afstand der woningen. Daardoor is het gebleken dat meestal de tot nog toe ontworpen woningafstanden zelden overeenstemmen met de vereischte noodzakelijke minimummaten.

In nieuwe uitbreidingen zullen we nooit mogen aanvaarden dat een straat tegelijkertijd woonstraat en verkeersstraat is. De combinatie van beide gaat altijd ten koste van de bruikbaarheid, hetzij voor het verkeer, hetzij voor het wonen.

Woon- en verkeersstraten zullen in het uitbreidingsplan duidelijk moeten bepaald en afgeteekend zijn.

De woonstraten zullen meestal terzijde van het verkeer worden aangelegd en zullen een ander wegdek en veel kleinere breedte dan gebruikelijk was verkrijgen ; daardoor zal er vrij gemakkelijk gelegenheid bestaan voor het aanleggen van speelplaatsen en aanbrengen van groen.

Wanneer eenmaal de afstand der woonblokken niet meer door de breedte der verkeersstraten wordt bepaald, maar door de bezonning en de ontspanningseischen, dan zal de woningafstand in hoofdzaak naar de hoogte der woningen geregeld worden.

Voor zeer hoge woningen zal de onderlinge afstand tusschen de blokken voldoende moeten zijn, opdat er nog de noodige zon in de onderste woonlagen binnenkome. Door groote bouwhoogte krijgen we dus groote speelplaatsen en plantsoenen.

*
**

In een hedendaagsche stadsuitbreiding zal er nog zelden plaats zijn voor het toevallige ; alle gemaakte en gewilde toevalligheid zou ook geforceerd zijn. Overal rijzen nieuwe denkbeelden op om aan de mensheid zoo goed mogelijk woningen te verschaffen, en de techniek stelt ons in staat ook de stoutste denkbeelden te realiseeren. Om zoo gelukkig mogelijke levensvoorwaarden te scheppen, vragen verschillende punten onze aandacht : allereerst de bezonning en groepeerings, zooals ik dit reeds hierboven heb aangehaald. De bezonning hangt samen met straatbreedte, straatrichting, bouwblokdiepte en bouwhoogte ; bij de groepeerings is het vooral losstaande, open of gesloten bebouwing. In elke woning moet de lichttoetreding minstens 30° met den horizon waarborgen.

De afstand der huizenrijen van evenwijdige straten moet zoodanig geregeld worden, dat de voor- en achterzijde der woningen van de beste bezonning kunnen genieten. De breedte van de woonstraat, hierin be-

grepen de twee voortuinen, is even groot als de afstand van twee achtergevelrooilijnen in de aangrenzende bouwblokken ; het is echter geen bezwaar dat de afstand der achtergevelrooilijnen iets groter wordt gemaakt, om beter en ordelijk de kleine achtergebouwtjes in den al of niet gemeenschappelijken tuin te kunnen schikken ¹⁾).

1) De bijzondere commissie voor stedenbouw van de Koninklijke Maatschappij der bouwmeesters van Antwerpen (K.M.B.A. — Nr 7 — 1937) bracht op de algemeene vergadering van 13 Mei 1937 verslag uit over bouwvoorschriften.

Wij ontleenen hier hun richtlijnen toepasselijk op de nieuwe wijken (in de vlakke landstreken).

1) De minimum-breedte der nieuwe te openen straten is bepaald op :

a) 12 m. voor woonstraten.

b) 15 m. voor verkeersstraten.

c) 20 m. voor straten voor hoogbouw.

d) X m. te bepalen volgens de bijzondere noodwendigheden, voor straten van groot verkeer.

(N.B. Voor slecht georiënteerde straten moet de breedte vermeerderd worden. — Gebogen straten mogen alleen met verspreide bebouwing aangelegd worden.)

2) De minimum-diepte der perceelen bouwgrond is bepaald op 20 m. voor minimum-woning, voorhofje niet inbegrepen ; 30 m. voor burgerswoning, voorhofje niet inbegrepen.

3) De minimum-breedte is bepaald op :

6 m. voor de minimum-woning, in gesloten bebouwing ;

7 m. voor burgerswoningen, in gesloten bebouwing ;

9 m. voor woningen met een vrijen zijgevel, 't zij 6 m. voor de woning en 3 m. voor de vrije ruimte (half verspreide bebouwing) ;

9 m. voor meergezinswoningen of hoogbouw, en dan hoogstens met één woning per verdieping in de breedte.

4) De minimum oppervlakte van een perceel is bepaald op 120 m² (6 × 20) voor eene minimum-woning en 210 m² (7 × 30) voor eene burgerswoning.

5) De zijgrenzen der perceelen moeten haaks op de rooilijnen vallen, ten minste tot aan de achtergevelrooilijn.

6) Als vrije ruimte moet achter elk gebouw, over de volle breedte van het perceel, een aan den eigenaar van het gebouw toebehoorend en onmiddellijk aangrenzend terrein, onbebouwd en onoverdekt blijven.

De diepte van die vrije ruimte moet minstens $\frac{1}{4}$ van de diepte van het perceel, de voorhofjes niet inbegrepen, bedragen (5 m. voor minimumwoning, 7.50 m. voor burgerswoning).

Voor hoekperceelen mag de vrije ruimte op 15% der oppervlakte van het perceel verminderd worden. Maar nergens met minder dan 3 m. diepte ; ook moeten de vrije ruimten der hoekperceelen aan elkander palen.

7) De koeren nevens bijgebouwen moeten 3 m. breedte hebben en aan ééne zijde vrij zijn, en aansluiten aan de vrije ruimte waarvan in 6 gesproken is ; zij moeten groter worden naargelang de gebouwen hooger worden ; deze laatste moeten binnen een gabarit van 45° blijven zooals in art. 10 voorzien voor de achtergevels.

8) De oppervlakte van luchtschouwen moeten minstens 2 m² bedragen met als kleinste afmeting 1 m. Zij mogen slechts dienen tot verluchting van niet tot bewoning bestemde plaatsen ; ook moet de lucht in deze luchtschouwen in beweging gebracht worden door een natuurlijken tocht.

9) De achtergevelrooilijn moet zooals hooger gezegd op het inrichtingsplan bepaald

In onze steden moet het woningtype aangepast zijn aan de levenswijze van haar bewoners en dit type is, dat hier zoowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van het huis gewoond wordt. Het is daarom logisch de woonstraatrichting zoodanig te nemen, dat de bezonning aan beide zijden plaats heeft. Daarom is de Noord-Zuid gerichte straat te verkiezen ¹⁾. Het is echter altijd niet mogelijk zich krampachtig aan

worden ; waar zij alzoo niet bepaald werd, zal zij op 15 m. uit de voorgevelrooilijn (voorhofje niet inbegrepen) vastgesteld worden.

10) De hoogte der gebouwen wordt bepaald door een gabarit van 45°, hebbende, voor den voorgevel, zijn oorsprong aan de rooilijn van de overzijde der straat, op het peil der straat ; voor den achtergevel, aan den bovenkant van den hofmuur welke zal gerekend worden op 2.50 m. boven het straatpeil.

11) Als hoogbouw wordt aanzien ieder gebouw hebbende 4 verdiepingen en meer boven het gelijkvloers.

In hoogbouw en alle meergezinshuizen moeten de trappen en de roosterings in brandvrije materialen gemaakt worden.

12) In slecht georiënteerde straten (Oost-West) mogen geen aaneengebouwde huizenrijen opgericht worden. Er mag slechts verspreide of half verspreide bebouwing toegepast worden.

13) Eene minimum-bezonning van 2 uren per dag wordt vereischt voor het raamvlak van ieder tot woning bestemd vertrek en dit gedurende 250 dagen per jaar. De ramen moeten $\frac{1}{7}$ der vloeroppervlakte van het woonvertrek meten, met een minimum van 1.50 m².

14) Geen kelderplaatsen mogen nog als woning gebruikt worden. Als kelderplaatsen worden aanzien deze welker vloer meer dan 1 m. onder den grondslag ligt. Een plaats, welker vloer, hoe weinig ook, onder den grondslag ligt, mag niet als slaapkamer gebruikt worden.

15) Een minimum hoogte is gewenscht ; een maximum-hoogte der gebouwen zal bepaald worden om het goede uitzicht der straat te verzekeren. Een maximum-hoogte zal ook bepaald worden voor het goed uitzicht langs de hofzijde.

(N.B. Bij de bepaling dezer hoogten moet er niet alleen rekening gehouden worden met de breedte der straat of diepte van den hof, maar ook met de oriëntering van de gevelfronten.)

RICHTLIJNEN TOEPASSELIJK OP DE BESTAANDE WIJKEN.

1. — *De bestaande wijken* mogen niet meer ingesloten worden door dichtbouw of hoogbouw ; de richtlijnen toepasselijk op de nieuwe wijken moeten ook niet geleidelijk en in de mate van het mogelijke aangewend worden. — Art. 3 par. 4, — Art. 6 par. 1 en 3. — Art. 7 — Art. 8 — en vooral Art. 9 — Art. 10 — Art. 11 — Art. 12 (voorzoover het hoogbouw zou betreffen) Art. 13 en Art. 15 kunnen alvast onmiddellijk toegepast worden voorwat nieuwbouw en veranderingen aangaat.

1) In de woonwijken, voor het geval dat de voorgevellijn de richting der straten volgt, dienen de straten zóó aangelegd dat deze de richting volgen van de heliothermische as ; deze as volgt ongeveer de N.Z. richting, beter bepaald tusschen de richting N. en N.O. De woningen links en rechts van de straat ontvangen dan langs voor- en achterzijde de zon, t.t.z. O. en W. De straten aangelegd volgens de richting N.Z. mogen ook betrekkelijk smaller worden getrokken dan de straten O.W. en dit bij gelijk verkeer. De meerdere breedte N.Z. kan dan vrij worden gehouden voor het verkeer of voor het aanwenden van voorhofjes.

Te Parijs o.a. in de Rue de Rivoli werd de mindere breedte der straten ingewonnen door overdekte zuilengangen.

deze richting te houden, omdat de schikking der woonstraten ook kan beïnvloed worden door de verkeerswegen, en de richting dezer wordt door geheel andere factoren beheerscht. De Zuid-Noordelijke richting der straten heeft ook nadeelen. De weldadige zonnestralen op het midden van den dag komen uitsluitend de straat en niet de daaraan gebouwde huizen ten goede.

Het streven naar economischen wegaanleg en bouwblokvorm uit zich in de toepassing van in het algemeen lange bouwblokken, welke tot ruim 300 meter kunnen gaan ; dit beperkt het wegoppervlak en is verkeerstechnisch verantwoord.

Waar de bouwblokken te lang zouden worden, kunnen in het stratenplan voetpaden opgenomen worden ; dergelijke voetpaden vormen veilige verbindingen, o.a. voor kleine kinderen die de bewaar- en lagere scholen bezoeken. Deze voetpaden vervullen in het nieuwe stadsplan verkeerstechnisch de taak der stegen, zonder de hieraan verbonden woonbezwaren.

*
**

Geen uitbreidingsplan, hoe volmaakt de studie ervan ook doorgedreven is, geen ingewikkelde bouwverordeningen, geen overdreven esthetisch georiënteerde schoonheidscommissies, mogen een frissche architectonische gedachte teneerdrukken.

Bij den bouw van Harmoniehof te Amsterdam, werd in het belang van het geheel, een belangrijke wijziging gebracht in het straten- en rooilijnenplan, evenzoo werd te Hamburg het bekende « Chilehaus » van architect Fritz Höger gebouwd, hetwelk in strijd was met verordeningen en bepaalde rooilijnen. Slecht opgemaakte uitbreidingsplannen kunnen zelfs oorzaak zijn dat de architectuur niet kan evolueeren en dat de bouwproductie in handen berust van personen die sociaal-economisch niet bij machte zijn de hun toegewezen taak te vervullen.

Wanneer we hier het woord straten gebruiken, dan bedoelen we geen verkeersweg met links en rechts woningen. Langs groote verkeersaders mag er niet gebouwd worden.

Bij het aanleggen van squares, openbare plaatsen, straten, enz., dient er tevens rekening gehouden dat er aangename perspectieven gevormd worden. Lange, eentonige straten worden gebroken door het inwerken van voorname architectonische ruimten.

DE VERKAVELING.

In de steden, zoowel als in onze dorpen, zien we dagelijks een slechte verkaveling toepassen, welke de genoeg gekende en overal bestaande gesloten blokken creëert :

Een gevelbreedte voor gewone woonhuizen van vier à vijf meter, met achtergebouwen van alle slag, mengelmoes van kleine koeren, luchtkokers, rommelachtige en afzichtelijke achtergebouwen, arme hofjes, duffe, ongezonde atmosfeer... Dat is het resultaat eener slechte verkaveling.

Zulke toestanden zijn verderfelijik en moeten geweerd worden.

Verkaveling is momenteel 'n afgrijselijk woord.

Verkaveling beteekent : de bouwgronden zoo winstgevend mogelijk te maken, en of er daardoor slechte woonvoorwaarden ontstaan is bijzaak. Zonder schaamtegevoel werden ontelbare arbeiders en kleine spaarders verleid, waar die, wegens hun onbevoegdheid, toch de bescherming van de overheid hadden moeten vinden.

Ellendige nieuwe wijken ontstaan overal naar de willekeur van een onverantwoordelijke, die slechts 'n finantieele zaak zoekt.

Men laat de kinderen vrij spelen op straat, vermits de tuin te klein is of zelfs geen tuin bestaat ; men laat ze vrij en zonder bewaking de ziektekiemen opvangen ; men laat ze vrij aanrijden door een auto.

De overheid reageert niet tegen een ellendige gesloten- of lintbebouwing, en nochtans iedereen weet welke gevaren er uit groeien voor hygiëne, verkeer, esthetiek, enz.

Kleine gevels en nog kleine gevels, eenieder zijn woning : afzichtelijk beeld !

In een gevelrichting wordt elk spel verafschuwd. Aan boomen of gewas wordt geen plaats gegeven. Een afwisseling in de gevelrichting door voor- en achteruitgaan, 'n spel van voorhofjes en onderbreking in de lijnrichting, verschil van niveau, enz. kunnen of mogen niet toegepast worden, wanneer daardoor de grond ook maar iets minder opbrengen zou.

De onbegrensde vrijheid van den eigenaar, welke hem toelaat over zijn gronden te beschikken zooals hij verkiest, heeft tot onmogelijk te herstellen wantoestanden aanleiding gegeven.

De stedenbouwkundige kan geen verandering brengen, zoolang de eigenaar niet door de hoogere overheid tot de orde geroepen wordt.

Een degelijke verkaveling kan er toe bijdragen om behoorlijke woningen te bouwen en deze menschaardig te behouden. Een slechte verkaveling is oorzaak dat er nog dagelijks krotwoningen worden opgetrokken. Lucht, licht, bezonning, reinheid en gezondheid kunnen bij een gebrekkelijke verkaveling niet tot hun recht komen.

Zoolang aan den eigenaar het recht gegeven wordt z'n gronden te verkavelen zooals hij goedvindt, zullen er ook altijd nieuwe krotten verrijzen, want vooral van een degelijke verkaveling hangt het af dat lucht en licht in de woningen kunnen binnenstroomen.

Lucht en licht : twee levensvoorwaarden.

In de steden wordt de lucht bedorven door stof en schadelijke uitwasemingen. Hoven, parken, enz. zuiveren de besmette lucht. Alleen om hygiënische redenen moet er zooveel aandacht aan de achterzijde als aan de voorzijde van de woning gehecht worden. Versche en frische lucht moet regelmatig in de woningen binnendringen.

Licht ! Heeft elk levend wezen geen licht vandoen ?

Menschen worden ziek in donkere en zonlooze ruimten.

Planten vergaan wanneer ze geen licht kunnen opnemen.

Vochtige en slecht verlichte of verluchte woningen zijn cellen waar de ziekte huist. Kinderen ontwikkelen zich lichamelijk meer in zonnige kamers dan in donkere.

Bacteriologische proefnemingen hebben bewezen dat het zonnelicht, zelfs gedifuseerd, voor elk levend wezen van groot belang is.

Proefnemingen gedaan op meren en stroomen hebben bewezen dat de microben in aantal vermeerderen, naar gelang men dieper in het water gaat ; het licht heeft gunstig aan de oppervlakte van het water gewerkt. Zelfs 's avonds is de oppervlakte van het water minder rijk aan bacteriën dan 's morgens.

In onze streken hebben we gemiddeld drie uren en 43 min. zon per dag (proef in 1936). Zonnestralen hebben voor ons zoodus 'n groote waarde. De schaarsche zonnestralen moeten in ons land zooveel mogelijk opgevangen worden.

Daarom moet alle gesloten bebouwing zooveel mogelijk geweerd ; daarom moet er aan de achterzijde der woningen zooveel aandacht besteed. De waarde van een goed uitbreidingsplan zou worden vernietigd door een slechte verkaveling.

De smalle verkaveling met een bebouwing in de diepte zooals ze nu gebeurt, moet vervangen worden door een breede verkaveling met bebouwing in de lengte. Geen achtergebouwen mogen direkt aan het hoofdgebouw aansluiten. Dan zal er mogelijkheid bestaan dat de zon in voor- en achterkamer vrij binnendringen kan. Dan zal er mogelijkheid bestaan dat in elke bewoonbare kamer minstens een paar uur per dag de zon schijnt.

Een degelijke verkaveling zal niet altijd de waarde van den grond doen verminderen, integendeel : de bouwgronden zullen bij een goede verkaveling onbetwistbaar in waarde winnen ¹⁾.

De gemeenteverheid is bij machte verordeningen en voorschriften uit te vaardigen welke noodig zijn ter bevordering van de openbare gezondheid ; de verkaveling dient daarom gecontroleerd te worden en in het uitbreidingsplan bepaald !

*
**

Ook de verkaveling zal zich wijzigen naargelang de omstandigheden. Een villawijk wordt niet verkaveld zooals een woonwijk of een tuinwijk.

De minimumoppervlakte van een bouwterrein van een villawijk zou duizend vierkante meters moeten bedragen en de minimumbreedte langs de baan 20 m. Alleenlijk zou er in uitzonderlijke gevallen vermindering kunnen toegestaan worden, wanneer één bouwkundig geheel samengesteld wordt uit twee aan elkaar gebouwde villa's.

1) Voor tuinvijken en verspreide bebouwing zouden niet meer dan 30 woningen per Ha mogen gebouwd worden.

BOOMEN, GROEN EN BLOEMEN.

- « Heureses les villes qui sont gardées par les arbres.
» Des bois ceignent Paris, Vienne, La Haye, Berlin.
» L'avant-garde de Bruxelles est une forêt. »

EMILE VERHAEREN.

De natuur in stad en dorp is de schoonste en ook de eenvoudigste versiering. Alléén door het aanbrengen van boomen, groen en bloemen kan maar zelden aan overdrijving worden gedaan.

Welk 'n charme ligt er in de afwisseling der natuur ?

Welk 'n kleur ? En hoe dikwijls wijzigt zich deze kleur ? En wat is er niet met de beplanting zelf te verrichten ?

Hier vinden we 'n ruim plein met linden, daar 'n rustige square met kleurige bloemen en struiken, ginds 'n watervlak met overhangende boomen, weer elders groene vlakken met mooie gezichtspunten. Het leven zelf is zoo afwisselend als de natuur. Eenzelfde opgave zal zich nauwelijks op precies dezelfde wijze herhalen.

Iets bekoorlijks kan er teweeggebracht worden wanneer men een dankbaar gebruik maakt van enkele toevalligheden. Uit omstandigheden zal zooveel mogelijk partij getrokken worden.

De meeste onzer steden en gemeenten lijden aan een quantitatief

en kwalitatief onvoldoende « groen-voorziening ». Dit is een ernstige fout. Het groen en het landschap oefenen een weldadigen invloed uit op den stadsbewoner.

Brengen we natuur en landschap in de stad, zorgen we dat de stad voorzien is van groen en landelijke ruimten. Maken we een stad die wijd openstaat voor de natuur en blijvend met haar nauw verbonden. De stad in 't groen !

Dit moeten we volstrekt niet als een utopie beschouwen, want dit bewijst voldoende het economisch geheel verantwoorde uitbreidingsplan van Architect Dudok voor het Zuid-Westelijke gedeelte van Den Haag in Nederland, waarin de groenvoorziening op veel schonere wijze en op veel ruimer schaal is ontworpen, dan gewoonlijk bij stedelijke uitbreidingsplannen het geval is.

Stad en omgeving moeten van uit landschappelijk oogpunt als één eenheid aanzien worden, één gezamenlijk landschappelijk plan met één organisch groen-systeem of parksysteem voor stad en omgeving.

De uitbreidingsplannen zullen zoodanig opgemaakt worden dat het woongedeelte der stad een netwerk vormt van stedelijke groene wandeldreven of « parkwegen », waarvan de stad moet dooraderd zijn.

Onderling verbonden wandeldreven welke de geheele stad door-kruisen kunnen ongetwijfeld ook geheel verantwoord worden, wanneer langs de breedste dier wegen een hooger en bouw wordt toegelaten.

De breedte dier « parkwegen » zal verschillend zijn naargelang hun ligging.

Voor de groote slagaders (grootstad) zou men zonder overdrijving kunnen gaan tot een breedte van 200 meter ¹⁾.

Behalve de trottoirs en de rijwegen langs de huizen, zullen zij geheel « groen » zijn, voorzien van wandel-, rijwielen- en eventueel ruiterspaden, terwijl het doorgaande snelverkeer, en zooveel mogelijk het vracht- en tramverkeer er moeten geweerd worden.

In het midden van zulke « parkwegen » zou er een waterloop kunnen aangelegd worden, zoo mogelijk geschikt voor kano's en roeibootjes. Op bepaalde plaatsen zou die waterloop verbreed tot, ook voor de watersport dienstige vijvers of waterpartijen van ruime oppervlakte.

Water met een fraaie beplanting als omlijsting geeft een mooi en een ideaal rustgevend element in het stadsgeheel.

Naast het schoonheidselement der groenvoorziening treedt ook het nuttigheidselement der groenvoorziening op den voorgrond.

Deze « parkwegen » zouden de andere groene eenheden kunnen verbinden, o.a. de kleine buurtparken, de speeltuinen, de sportterreinen, de schoolcomplexen, de zwem- en badgelegenheden.

¹⁾ In voornoemd uitbreidingsplan van architect Dudok werd deze afstand eveneens aangenomen.

Ook de gewone straten en wegen moeten in een stad zooveel mogelijk voorzien worden van groen en wel van in groene bermten geplante boomen of struiken, en voortuinen.

Voor breede straten blijft een beplanting met twee boomenrijen en voor zeer breede straten met meer boomenrijen in de meeste gevallen aanbevelenswaardig ¹⁾.

Het is onnoodig de breedte der trottoirs te vermeerderen, omdat dit veel andere, ook economische moeilijkheden bijbrengt.

Het is geraadzaam, wanneer een laan met boomen beplant wordt, dat de trottoirs worden vrij gelaten langs de gebouwen. De breedte der trottoirs zal meestal op 4.00 m. meer dan voldoende zijn en de beplantingen kunnen dan aangelegd worden op terre-plein geïsoleerd door een steenweg.

Deze beplante vrije grond kan dan een rustigen wandelweg vormen. De trottoirs neven de gebouwen zijn bestemd voor haastige voetgangers die voor hun zaken gaan, de steenwegen voor het verkeer van de rijtuigen in een enkele richting, en het middengedeelte als wandeling voor de voetgangers.

Een oordeelkundige straatbeplanting kan tot de verlevendiging van de humane sfeer van het woongebied veel bijdragen. Het mag niet in de bedoeling liggen elke woonstraat aan beide zijden te beplanten met breed uitgroeiende boomsoorten. De straatboomen zouden de voortuinen te zeer overschaduwen. De boomen moeten door hun omvang natuurlijkerwijze beperkt blijven of zonder bezwaar kunnen gesnoeid worden. Door beplanting met acacia's, meidoorns, enz. wordt een verlevendiging van het straatbeeld verkregen. Ook met groepsgewijze beplantingen voor straateinden kunnen goede effecten bereikt worden.

De beplanting heeft uitteraard een rol te vervullen; soberheid is

1) Het behoud van straatboomen baart de laatste jaren steeds meer zorg. Vooreerst het behoud der boomen zelf en vervolgens de moeilijkheden, die door het behoud van boomen kunnen oprijzen, door het voortdurende aangroeien der verkeersmoeilijkheden. Weinige boomen kunnen weerstaan aan de ongezonde atmosfeer van de stad en de trillingen teweeggebracht door het verkeer.

Buiten de plaan- of ahornboom (les platanes) zijn er weinige boomen gekend die goed aan het stadsleven kunnen weerstaan.

Een gesloten wegdek, vooral een asphaltek, verhindert de toetreding van water en lucht vrijwel geheel.

Vochtmetingen toonden aan dat het vochtgehalte onder het asphalte slechts een zesde deel bedroeg van dat in hooge velden ernaast.

De eenige manier meestal om het water voor de boomen op te vangen, is het maken van open gedeelten rondom de stammen.

Het maken van gesloten wegdekken werkt fataal op het behoud der boomen.

Hetgeen ook vaak moeilijkheden bijbrengt voor den bloei der boomen zelf, als voor de bewoners, is dat deze op het gelijkvloers en soms op de verdieping der nevenliggende woningen, den noodigen toegang van lucht en licht ontnemen, waardoor tevens de bewoners last hebben van insecten en vochtigheid.

ook hier schoonheid. Een stadspark moet een ander karakter hebben dan het uiterst verzorgde en zeer kleurrijke plantsoen in de stadskern. Een stadspark moet ons de illusie van het land geven. Illusie wekken is ook een kunst van den stedsbouwer. In dezen benauwden tijd moet het illusie wekken nog met meer geraffineerde middelen gebeuren.

Het « groen » in een stad zal de bevolking gelegenheid geven om dagelijks in de enkele vrije uren het genot te smaken waarvan zij nu beroofd is. Door zulke groene strooken kan in het stadsgeheel een landschappelijke ruimte gecreëerd worden.

In een groen stadsplan dient men tevens in de onmiddellijke nabijheid der woonplaatsen kleine speelplaatsen te voorzien met banken voor wakende moeders en zandbakken voor de kleine kinderen. Voor de schooljeugd moet er gezorgd worden voor wijkspelplaatsen; voor de grootere kinderen en de volwassenen de sportvelden, die om organisatorische en economische redenen in grootere complexen moeten vereenigd en op enkele punten geconcentreerd worden. Het nuttige en het fraaie groen kan in één systeem vereenigd worden. Het groen verfrist woon- en werkwijken en moet het geheele stadsplan doorkruisen en de bewoners overal bereiken. Langs groote verkeerswegen zijn groenstrooken niet noodzakelijk en zelfs meestal ongewenscht; het rumoerige verkeer kan door groenstrooken, gelegen tusschen verkeers- en woongebied, op eenigen afstand worden gehouden.

De inktvischvormige uitbreiding onzer steden, waarvan de sliertachtige bebouwing grijpend de schoonste deelen der landschappelijke omgeving verwoestte, zal met groenvoorzieningen worden bestreden. In plaats van een dichtbebouwde stad met dichtbebouwde aanhangsels langs de uitpuilende verkeerswegen, zullen we kervend een meer open stad maken, waarvan de landschappelijk open ruimte stralend tot de kern doordringt; deze groene sectors in den bebouwden cirkel worden tevens verbonden met groene concentrische parkwegen, en het geheele stadsplan zal spinnwebvormig met groene strooken zijn dooraderd.

De landschappelijk open ruimte zal rond de stad blijven bestaan, want ook deze zal voor ontspanning in de vrije natuur worden gebruikt zonder dat het agrarisch bedrijfsleven mag verstoord worden. De schoonste natuurmonumenten zullen worden uitgezocht en verbonden met nieuwe landelijke wandel- en fietspaden.

Dàar zullen we in een geheel landelijke omgeving de rustige, aan het water gelegen, recreatie-oorden vastleggen en door water- en parkwegen met de stadskern verbinden.

Zóó zouden de vele stadsbewoners, — die nu tijd, geld en energie missen om langen tijd te verblijven in de ver buiten hun woonplaats gelegen natuurreservaten of landelijke recreatiegebieden, — dagelijks kunnen genieten van het landschap en de natuur in en direct bij de eigen stad.

De overheid heeft niet alleen de plicht om aan den belangrijken socialen rol van het groen in de stad, van natuur en landschap in de onmiddellijke stedelijke omgeving, de grootste belangstelling te betuigen, doch ook moet zij zorgen om in de stad door saneering de pijnlijke etterbuilen weg te snijden om heerlijke, groene ruimten te creëren, en tevens de bestaande landschappelijke ruimten in de omgeving der stad op een vasten, op recht rustenden grondslag beschermen.

STADSUITBREIDING EN LUCHTBESCHERMING.

Al onze steden en dorpen kunnen in oorlogstijd aan het luchtgevaar zijn blootgesteld en iedereen weet dat geen enkel stad of dorp er op aangelegd is om aan dit hedendaagsch gevaar te weerstaan.

Twintig jaar geleden sprak ook niemand van den totalitaireren oorlog waarin de burgerij ging betrokken worden.

Onze bestaande steden kunnen niet in een handomdraai omgewerkt worden.

We kunnen enkel middelen aanwenden om de bevolking zooveel mogelijk te beschermen ; we kunnen voorzorgsmaatregelen treffen. We hebben luchtafweergeschut, we kunnen schuilplaatsen bouwen, gasmaskers uitdeelen, de bevolking voorlichten, maatregelen treffen voor de meest bedreigde punten in de stadskern, als fabrieken, electriciteits- en telefooncentrale, spoorwegen, verkeersaders, opslagplaatsen, enz. We kunnen een evacuatieplan opmaken.

Het zijn enkel voorzorgen.

Pijndoovende middelen voor een zieke.

Aan stedenbouw, in verband met luchtbescherming, werd in ons land omzeggens nog niet gedaan. Onze stedenbouwkundigen hebben aan dit vraagstuk tot nog toe, te weinig aandacht geschonken.

Niet alleen de stedenbouwer, maar iedereen, zoowel de overheid

als de burger, hebben als plicht aan het luchtbeschermingsvraagstuk mee te werken.

De oorlog en de vernielende wapens zijn zoo oud als de menscheid; ook het nemen van voorzorgsmaatregelen tegen een oorlogsgevaar, omdat de kwestie van bescherming tegen de gruwelen van den oorlog zoo oud is als de oorlog zelf.

Door heel de geschiedenis heeft de mensch getracht bescherming te zoeken tegen de uitwerking der oorlogswapens.

In de oudheid hebben de Egyptenaren, Perzen, Grieken en Romeinen hun steden zoodanig gebouwd dat ze beschermd waren tegen den invaller.

De overblijfsels van onze middeleeuwsche markt- en handelsteden laten duidelijk zien dat de veiligheid een van de voornaamste stedenbouwkundige factoren was. Grachten en wallen voorzien van poorten, muurtorens en weergangen werden rond de stad aangelegd.

De stadsmuren werden aan de binnenzijde versterkt door breede en zware pijlers of steunbeeren, welke een reeks spitse of halfronde bogen droegen waarop dan, door de gezamentlijke dikte welke gevormd werd door de muren en bogen, de weergangen voorzien van de balustrade, werden gemaakt.

Op regelmatige afstanden werden aan deze wallen halfronde vooruitspringende torens voorzien van schietgaten aangebracht, dienende om den voet van den muur te beschermen tegen breekijzer en stormram.

Lage huisjes werden tegen de binnenzijde dezer wallen aangebouwd welke meestal aan de arme lieden en ouderlingen en ook wel aan zieken en melaatschen ter bewoning werden afgestaan.

Binnen de stadswallen kruisten zich twee hoofdwegen op het marktplein (Den Brink). Tusschen deze hoofdwegen en de ommuring was de bebouwing gewoonlijk zeer dicht omdat niemand het waagde buiten « de poorten » te wonen.

Nadien, door de uitvinding van het buskruit en de verbetering van het geschut, boden de muren niet langer voldoende weerstand en ging men over tot het maken van meer uitgebreide versterkingswerken.

Nog later, door den vooruitgang van de wapentechniek, verloren de steden allengs hun beteekenis als vesting en werd de oorlog dan ook meer gevoerd in open veld.

De veiligheid en het gevaar voor oorlog hebben zoodus altijd grootten invloed uitgeoefend op den aanleg der steden en het beeld dat de stad weerspiegelde werd altijd beïnvloed door den vooruitgang van de wapentechniek van den tijd.

De uitvinding der vliegtuigen en het gebruik ervan als oorlogswapens heeft ons reeds geleerd dat in den toekomstigen oorlog de geheele bevolking zal worden betrokken.

Daardoor krijgt de oorlog in zijn direkte gevolgen meer overeenkomst met dien der middeleeuwen: den totalitaireren oorlog.

De hedendaagsche stadsmensch vreest den vijand uit de lucht. De moderne luchtoorlog stelt de bevolking vooral in groote centra bloot aan bommen en moordende gassen.

De oorlogsindustrie zoekt steeds naar volmaaktheid en ook altijd zoekt de mensch zich te beschermen en de uitwerking der wapenen te verijdelen.

De ervaringen opgedaan in den wereldoorlog, de luchtmaneuvers en de oorlogen der laatste jaren, hebben bewezen dat een groote stad in haar huidigen vorm nooit volledig beschermd kan worden. Over een dichtbevolkte oppervlakte van een stad hoeft de aanvaller zijn bommen zonder mikken uit te werpen om reeds groote schade aan te richten.

De luchtbescherming heeft ten doel de gebeurlijk aan te brengen verwoestingen van den aanvaller te beperken.

Het bommenwerpen moet te kostbaar worden in verhouding tot het bereikt resultaat.

*
**

In vroegere tijden hebben architecten vaak steden ontworpen die de grootst mogelijke veiligheid boden tegen de wapenen van den aanvaller.

Evenals het vroeger vanzelfsprekend was dat de architect zich bemoeide met de oorlogstechniek van zijn tijd, zoo ook is de huidige architect-stedebouwer genoodzaakt de wapenen van den aanvaller te bestudeeren om aan de nieuw ontworpen of verbeterde stad de grootst mogelijke veiligheid te bieden.

Kunstenaars als Leonardo da Vinci, Dürer, en meer anderen, ontwierpen versterkingswerken.

In de 17e eeuw ontwierp Jacob Perret een ideaalstad die er op aangelegd was tegen de krijgsvruchten bevrijd te zijn.

Het ligt voor de hand dat er thans stedenbouwkundigen zijn, die zich bezig houden met het ontwerpen van bomvrije steden. Sommige willen het huidig beeld van onze steden behouden en door bouwtechnische maatregelen een maximum van veiligheid bereiken. Anderen meenen, dat de huidige vorm der steden onhoudbaar is geworden en zoeken een geheel anderen vorm voor de stad. Zoo ontwierp professor Mariani van Milaan een stad bestaande uit bomvrije plaatsen. De huizen zouden van pantserkoepels voorzien worden, zonder ramen, en de lucht zou aangezogen worden door schoorsteenvormige kokers, wanneer de stad door giftgassen wordt getroffen. Zoo'n plan is zuiver fantasie.

De Zwitsersche architect Le Corbusier ontwierp een wooncentrum bestaande uit hooge kruisvormige bouwblokken, op een zekeren afstand van elkaar gelegen. De uitbreiding der steden zou zoodus niet gebeuren in de breedte maar in de hoogte. Eenige kruisvormige torenhuizen bezitten slechts een klein dakvlak, waardoor het trefgevaar wordt verminderd. De Fransche officier Vauthier meende in dit bebouwingssysteem de oplossing te hebben gevonden en verwerkte Le Corbusier's plan in luchtbeschermingssteden.

Volgens Vauthier heeft men voor de luchtbescherming tegen de zwaarste thans bestaande bommen een betonnen dak noodig van ruim 4 m. dikte, waaronder door het bouwen van torenhuizen dan een zoo groot mogelijk aantal menschen zich veilig moeten kunnen gevoelen.

De vier meters beton wil Vauthier verdeelen over de bovenste vloeren van het torenhuis, zoodat ook de zwaarste bommen gedurende den val geremd worden.

Ingeval van gevaar zouden alleen de bovenste verdiepingen dienen ontruimd te worden. Vermits de oorlogsgassen meestal laag tegen den grond blijven zweven, zouden de woningen worden gebouwd op palen, waardoor de onderste ruimte vrij komt; daarbij zou de omgeving dezer woningen door groote tuinen ingenomen worden met watervlakken om de gassen te neutraliseeren.

Alhoewel het voorstel van Vauthier zekere kwaliteiten bevat, toch is dit geenszins voor verwerkelijking vatbaar. Ook dit plan is niet van fantasie gevrijwaard. De ophooping van groote menschenmassa's verhoogt immers het gevaar voor ieder individu afzonderlijk bij een bombardement, en practisch uitvoerbaar is het niet. Wie zegt dat, door de uitbreiding van de wetenschap, het binnen enkele jaren niet mogelijk zal zijn zelfs de sterkste betongebouwen met enkele bommen toch te vernietigen?

Dan zou het gevaar zeer groot zijn door de ophooping van groote menschenmassa's, en massamoord zou in de hand gewerkt worden.

In Rusland zijn de laatste jaren lintsteden ontstaan. Deze wijze van bebouwing is van verkeersstandpunt voordeelig, omdat een concentrisch aangelegde stad steeds een punt of een gebied heeft n.l. de city, door welker bombardeering het verkeer en het afweermechanisme van de stad kan worden verlamd. Bij de lintstad ontbreekt deze zone. Er is daarin geen punt, door welker bombardeering het geheele verkeer kan worden stilgelegd.

Verkeers-, industrie- en wooncentra liggen in gescheiden zones, zoodat afweer voor elke zone afzonderlijk mogelijk is.

De « lintsteden » hebben ook economische en verkeerstechnische voordeelen. Een tijd geleden werden in Rusland deze steden « luchtbeschermingssteden » genoemd.

Belangrijke industriesteden in den Oeral zijn in den vorm van

een lintstad gebouwd. Het nieuwe Leningrad zou eveneens als luchtveilige lintstad worden opgetrokken.

De woningen der lintsteden vereenigen de bewoners in de richting der breedte, en massamoord blijft eveneens bestaan.

In de hedendaagsche Russische vakliteratuur vinden we o.a. de volgende voorschriften: « De bouwplannen der steden moeten, alvorens tot uitvoering ervan wordt overgegaan, ter goedkeuring worden ingediend bij het Ministerie van Oorlog. Hooge gebouwen mogen alleen voor militaire doeleinden worden gemaakt; de overige huizen mogen niet meer dan drie verdiepingen hoog zijn. Het leidingsnet van de stad moet onder den grond bomvrij worden aangelegd. De graad der vernietiging eener stad staat in verhouding met de dichtheid der bevolking en de hoogte der huizen ».

In Duitschland is men de overtuiging toegedaan dat tegen de lucht-aanvallen het verspreiden van de bevolking gewenscht is en dit idee schijnt mij de beste oplossing. Een verspreide bebouwing over een zoo groot mogelijk oppervlak is tegen luchtgevaar te verkiezen.

De bommenwerper zal dan, om nog eenig succes te bereiken, andere bommen moeten gebruiken dan voor een dichtbevolkte stad. Hij zal zwaardere moeten werpen waarvan hij er mindere kan meenemen.

Ook is de aanvaller, wanneer hij op de doelen moet richten, in sterkere mate blootgesteld aan het afweergeschut, dan wanneer hij op een zeer groote hoogte zijn bommen vrij willekeurig over een dichtbevolkte stad kan strooien.

Bij den aanleg van een nieuwe stad of bij de op te maken uitbreidingsplannen van steden en gemeenten dient dit met alle aandacht bestudeerd te worden ¹⁾.

Een verspreide bebouwing voor een wooncentrum is het meest aan te prijzen. Alleen in het geval dat een verspreide bevolking om economische redenen niet kan aanvaard worden, zouden schuilplaatsen dienen aangelegd.

De gevaarlijkste punten eener stad t.t.z. die plaatsen of gebouwen, welke in oorlogstijd het meest kans zullen hebben gebombardeerd te worden, dienen zoover mogelijk van de wooncentra geplaatst.

Een stadsplan met sterk afgeteekende centra (verkeer, industrie,

1) De wetgever heeft in het koninklijk besluit van 20 Mei 1939 (Staatsblad van 1 Juni 1939) onder artikel 11 reeds deze kwestie aangeraakt in de volgende termen:

« De Staat, provincie en gemeente, de openbare besturen, de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer, de regie van telegraaf en telefoon, de ondernemingen van water, gas en electriciteit en alle organismen van openbaar nut, zijn ertoe gehouden alle plans van urbanisatie of van groote werken aan den Algemeenen Commissaris vóór te leggen, omdat de aanpassing ervan met het oog op de passieve luchtbescherming, kunne worden bestudeerd. »

wonen) bezit alle voordeelen om de afweer in elke zone afzonderlijk gemakkelijk te realiseren.

Haven, kazerne, spoorweg, kanalen, groote verkeersaders, electriciteitscentrales, industrie en vooral oorlogsindustrie, dienen zoover mogelijk van een woonwijk aangelegd te worden.

Het aanleggen van bosschen en parken naast de woonwijken is een geschikte oplossing voor het onruimen van de bevolking.

Parken en bosschen naast woonwijken hebben zoodus nog andere voordeelen dan hygiënische, esthetische en sociale.

*
**

Het maken van ondergrondsche schuilplaatsen, welke bestand zijn tegen bom- en gasaanvallen, het oprichten van hulpposten, het onderrichten en het zorgen voor de materiele behoeften der actieve ploegen bij oorlogsgevaar, zijn voorzorgsmaatregelen die in vredestijd dienen genomen te worden.

In de bestaande steden moeten schuilplaatsen (en bevoorradingsplaatsen) gebouwd worden, welke zoodanig over het grondgebied der stad verspreid worden, dat in elke wijk, op goed vooraf bepaalde punten, de evacuatie van de bevolking op den kortst mogelijken tijd kan geschieden. De grootte der schuilplaatsen hangt af van het aantal inwoners welke op de te evacueeren oppervlakte huist. Het is geraadzaam op veel verschillende plaatsen veel kleine schuilplaatsen te bouwen, dit om de paniekstemming bij oorlogsgevaar te verminderen.

In principie zouden de openbare schuilplaatsen alleen mogen dienen voor de toevallig op straat verblijvende personen; bedienden, werklieden, schoolkinderen, enz. welke op het oogenblik van het luchtbombardement van huis weg zijn. Het best ware dat elk huisgezin zijn bescherming zoeken kon in een versterkten kelder of overdekte familie-loopgracht.

De allerhande geleidingen zooals water, gas, electriciteit, telefoon, radiodistributie, trams, tarmway's, enz. zijn praktisch onontbeerlijk geworden voor onze samenleving. De aanleg hiervan werd vroeger evenmin met voldoende bezorgdheid voor een totalitair oorlog bestudeerd en is meestal maar al te kwetsbaar en onbeschermd.

Ook onder dit opzicht dienen nog afdoende maatregelen ingestudeerd, voorzien en getroffen, wil men economische verlamming en alle ander ongemak vermijden.

* * *

Het belang van een streekplan voor de landsverdediging, voor de actieve zoowel als voor de passieve luchtbescherming, is tot nog toe maar al te weinig begrepen.

Het aanleggen van industrieterreinen langs kanalen en spoorwegen moet niet alleen van uit geografisch, demografisch, hygiënisch of verkeerstechnisch oogpunt worden bezien, maar evenzeer dient er getoet op de gevolgen die er kunnen uit voortvloeien door een ongunstige ligging of schikking bij oorlogsgevaar.

Bedrijfscentra zijn bij oorlogsgevaar belangrijke doelpunten voor den vijand; de actieve en passieve verdediging moet er met een maximum resultaat kunnen in werking treden. Recreatieplaatsen voor de evacuatie van de bevolking van steden of zelfs van dorpen, moet bestudeerd worden zoodanig dat eveneens de bevoorrading renderend kan werken, dat de bevolking kan gehuisvest worden, dat het vervoer op een minimum van tijd gebeurt.

De twintigeeuwsche mensch moet nog steden maken waar de verdediging 'n voornamelijk rol speelt. Het uitzicht eener nieuwe ontworpen stad zal anders zijn dan 'n middeleeuwsche omdat de gevechtstechniek gewijzigd is, maar ook wij maken wallen rond onze steden en uitbreidingen, maar deze wallen zijn van groen, deze wallen zijn de open groene landschappelijke ruimten tusschen industrie centra of verkeersaders en wooncentra.

Welke uitbreiding de verbetering der gevechtstechniek ook nemen zal, onmiddellijk worden er naar middelen uitgezien om die verbeterde gevechtstechniek zoo onschadelijk mogelijk te maken.

STREEKPLANNEN

INLEIDING.

DOEL.

STREEKPLAN IS « BOVEN » GEMEENTELIJK.

STREEKPLAN EN SOCIALE BEHOEFTE.

STREEKPLAN EN ECONOMIE.

STREEKPLAN EN ESTHETIEK.

ONTSTAAN EN WERKTERREIN VAN HET STREEKPLAN.

STREEKPLAN EN NATUURBESCHERMING.

HET STREEKPLAN.

INLEIDING.

Tot rond de jaren 1920 bewoog de stedenbouwkunde zich praktisch nooit buiten de grens van de afzonderlijke gemeente. Men geloofde nog te leven in de middeleeuwen, in den tijd van sterk begrensde stadsgebieden met eigen recht.

Dit moest tot botsingen leiden, want geen gemeente kan zich in dezen tijd geordend ontwikkelen zonder rekening te houden met de omliggende gemeenten.

Het streekplan-idee ontstond en zou de studie voortzetten over de historische gemeentelijke begrenzing heen. Het groote verband van een heele streek en de daarin zoo veelzijdige belangen, moesten nader worden onderzocht. Het streekplan is aldus gegroeid uit de noodwendigheden.

Euwenlang, zonder veel evolutie, hebben grootsteden, provinciesteden en boerendorpen zich onder velerlei vorm ontwikkeld.

Het land- en veeteeltdorp is in bepaalden vorm niet denkbaar zonder de nabije marktplaats of veiling in het provinciestedje ; dit laatste is niet leefbaar zonder de omliggende dorpen.

De grootstad is in haar huidigen vorm niet leefbaar zonder de provinciesteden.

Werk- en woonfuncties zijn in verschillende gemeenten onderling verbonden en van elkaar afhankelijk.

Een goed geordende samenhang van verschillende gemeenten kan niet anders dan voordeelen opleveren. Zoo is een doelmatige alhoewel uiteenlopende functioneele ontwikkeling van deze gemeenten in verband met hun gemeenschapsleven ontegensprekelijk daarvan het gevolg.

De stedenbouwkundige ontwikkeling van een streek schept brandende problemen en moet een onderwerp zijn van de meeste zorg en inspanning.

*
**

Er zullen conflicten groeien tusschen gemeenten; de eene zal een uitbreidingsplan in een bepaalde ontwikkeling doelbewust nastreven, terwijl een aangrenzende gemeente deze ontwikkeling door het weigeren van leiding dwarsboomt.

Ook de kleinere gemeenten mogen hun rechten doen gelden tegenover de grootere steden, maar elke stelselmatige ontwikkeling van een grootstad eischt voor zich een logische ontwikkeling der omliggende dorpen. Elke grootstad werkt nu ontaardend op de ontwikkeling der omgeving, waar bouwspeculatie meestal op allerlei punten een bebouwing doet ontstaan, welke op een afgrijselijke manier elke redelijke ontwikkeling tegenwerkt. Al deze bebouwingen zijn op de stad gericht en staan daarmee buiten eenig organisch verband. Zulke bebouwingen schaden de stad en verbrokkelen het land. Een juiste coördinatie kan dan ook alleen door het streekplan worden bereikt.

Verbasterde groei van kleine gemeenten aan den rand van een groote stad is een kwaad, waartegen wij niet genoeg strijden kunnen. Een juist verantwoorde uitbreidingsvorm van de randgemeenten, gezien in streekverband, kan niet anders dan de stad én de gemeente dienen.

Geen enkele stad, zelfs geen geïsoleerde provinciestad, kan haar stedenbouwkundige problemen oplossen zonder deze in streekverband te zien. Immers alle belangen vragen automatisch om voorziening, welke slechts gediend worden door een vooruitziende overheid en in groo-ter verband dan willekeurige gemeentelijke grenzen mogelijk maken.

DOEL VAN HET STREEKPLAN.

Een streekplan is een plan, waarin het toekomstige gebruik van den bodem in hoofdlijnen geordend wordt aangegeven.

Voor het opmaken van een streekplan heeft de stedenbouwkundige dezelfde principieën te volgen als voor stadsuitbreiding. Alleen is zijn terrein grooter. En dit grooter terrein schept nieuwe factoren, o.a. groote verkeerswegen, land- en tuinbouw, boschbouw, ontginningen, enz. Het doel van alle stedenbouwkunde en zoodus ook van alle streekplanwerk is orde scheppen in het gebruik van den bodem.

Wat behelst nu precies de ordening van den bodem?

Er is een tijd geweest, en die tijd ligt niet zoover achter ons, dat men niet van ordening wilde hooren, noch op economisch terrein, noch op sociaal gebied, noch ten aanzien van het bodemgebruik.

Een overdreven vrijheidsgeest kan geen ordening verdragen.

Mag iedere mensch dan niet vrij op zijn stukje grond een huis bouwen zooals hij goedvindt? Mag iedere gemeente niet vrij een weg aanleggen, zooals zij dat verkoos, ongeacht of die weg goed aansloot bij een weg van een naburige gemeente? Waarom zou bij den aanleg van een kanaal de overheid zich bemoeien met het voorbehouden van industrieterreinen langs dit kanaal? Personen die zinnens waren een industrie op te richten moesten het zelf maar klaarspelen en... een stuk

natuurschoon werd vernietigd of een heele agglomeratie werd onder rook en gas gezet.

Een schoone stedenbouworde kan niet vanzelf ontstaan. In ons dichtbevolkt land moet iedere hectare grond volgens zijn natuurlijke geaardheid en ligging die bestemming krijgen, waardoor voor individu en volksgemeenschap het hoogste rendement in ideëel en materieel opzicht wordt verkregen.

Gemeentebesturen mogen geen nieuwe uitbreidingen of wegen aanleggen zonder eenig verband met de belangen eener buurgemeente.

Industries mogen geen klaterheldere beken en rivieren zoodanig bevuilen dat zij open riolen worden; een fabriek mag geen stadswijk door gas en rook verpesten.

De particulier heeft het recht niet ergerlijke misbaksels van architectuur op te richten en daardoor een heel landschap te ontsieren.

De stedeling die zich op het land komt vestigen, mag door wilde bebouwing het landbouwbedrijf niet storen.

« Alle grond is geen bouwgrond ».

*
**

De snelle ontwikkeling der gemeenten kan ordenend geleid worden door een wettelijk uitbreidingsplan.

Maar aan dit plan kleeft één nadeel: het beperkt zich hoogstens tot het grondgebied binnen bepaalde gemeentegrenzen, en deze grenzen zijn meestal willekeurig en grillig getrokken en zijn zelfs in de meeste gevallen historisch niet meer te rechtvaardigen. Zeer zelden bevindt zich binnen deze grenzen een bepaalde economische eenheid. Daarom kan een gemeentelijk uitbreidingsplan een ordelijke groei enkel tot een zekere hoogte beoogen, omdat dit plan wild wordt afgebroken door willekeurig getrokken grenzen¹⁾. Wel kan

1) « De sociale verschijnselen zijn bijna onafhankelijk van de bestuurlijke grenzen der gemeenten en provincieën; wanneer ze er soms den invloed ondergaan is het nochtans zeker dat deze niet sterk genoeg is om een grens aan hunne uitbreiding te stellen. Daarentegen, die grenzen werden zelf vastgesteld onder den invloed der sociale verschijnselen en in vele gevallen, bijvoorbeeld deze der gemeenten, bepalen ze de invloedsszone van een kern waar een groote sociale en economische vrijheid genietende menschen-groep leefde. »

En verder:

« Is integendeel het geval dat zich voordoet daar waar de bestuurlijke grenzen alle werkelijke beteekenis verloren hebben, zooals dit gebeurt in de steedsche agglomeraties als Antwerpen, Brussel, Luik, Gent, enz... of in zekere dichte maar vormlooze nijverheidsstreken als het Centrum, Charleroi, het Kortrijksche, enz... of nog voor de kust, een streek die weliswaar in de lengte uitstrekt, maar die eveneens van alle « timmerwerk » ontbloot is. Economisch en sociaal gesproken vormen deze streken een geheel waarin elk gedeelte zijn rol te spelen heeft en waarvan men dus, wanneer men een inrichtingsprogramma opmaakt, niet willekeurig een gemeente mag afscheiden. De onmogelijkheid van zulk een

in bepaalde gevallen met de aangrenzende gemeenten door overleg iets bereikt worden, maar in vele gevallen zullen de wederzijdsche verlangens niet goed verstaan worden, zoodat er van samenwerking zelden veel in huis zal komen. Een ontwikkeling van een logisch geheel zal in de meeste gevallen niet bereikt kunnen worden. Hier treedt nu het streekplan in functie waarbij de ontwikkeling van een grootere, logischer gekozen eenheid onder het oog wordt gezien.

Hierbij wordt van meet af aan uitgezien naar een gebied of een streek die op zich zelf een zekere economisch-geografische eenheid vormen en dit zijn in ons land de grootstedelijke agglomeraties, de industriegebieden, de toeristische centra, de provincies. Dat het voor enkele provincies in ons land zal noodig blijken hun gebied nog onder te verdeelen in twee of drie strooken, hangt natuurlijk af van de sociaal-geografische verscheidenheden.

Voor het opmaken van een streekplan zal er zelfs niet mogen gelet worden op de administratieve indeeling der provincie, omdat de geografische en economische samenhang den doorslag moet geven. In het kader van het nationaal plan zullen de verdeelingen worden gedaan.

De streekplandiensten zullen de zuiver gewestelijke belangen moeten verdedigen, zij zoeken de geschiktste vestingsplaatsen voor industrieën, zij bepalen waar de woningbouw moet bevorderd en waar land- en tuinbouw moet beoefend worden.

De grootstedelijke agglomeraties vormen meestal het onderwerp voor de studie der eerste streekplannen.

Groote steden dienen verbeterd, meer geordend te worden en elke uitbreiding van grootsteden met haar randgemeenten moet met de grootste voorzichtigheid gebeuren.

Het eerste groote voordeel van een streekplan is nu dat niet meer de specifieke belangen van bijv. de belangrijkste stad uit dit gebied uitsluitend gezien worden, maar dat aan alle belangen die in de streek spelen, gelijke aandacht wordt geschonken.

Nu is het duidelijk dat een streekplan een doelmatige ontwikkeling

behandeling verschijnt reeds wanneer men noch slechts in de voorgaande phase is: het is onmogelijk de demographische verschijnselen te bestudeeren van een enkele gemeente eener groote agglomeratie; zij ondergaat op dit domein te veel den invloed vanwege de naburige gemeenten en van een anderen kant de factoren waarvan de verandering van zijn bevolking-functie is doen zich niet op dezelfde wijze voor als in het geval eener praktische geïsoleerde gemeente. De feiten zijn dus daar om ons te verplichten ineens elke groep van gemeenten te beschouwen; wij zullen voor elk geheel een enkel inrichtingsplan moeten opmaken. Verwachten wij er ons aan moeilijkheden te ontmoeten om tot dit resultaat te komen vermits bestuurlijk deze gemeenten de eene van de andere onafhankelijk zijn, dat ze waarschijnlijk uiteenlopende belangen hebben en dat ze zeer dikwijls van verschillende politieke richting zullen zijn. »

R. Volckerich. — Urbs Nova, Sept. 1939.

van de streek beoogt, en alhoewel deze definitie eenigszins simplistisch is, toch is ze juist.

In de eerste plaats schept het streekplan een vaste achtergrond voor de ontwikkeling der kleinere eenheden, de gemeenten, binnen het streekplangebied. De gemeenten krijgen hierdoor gelegenheid hun plannen te doen passen in het geheel. Dit is niet alleen van belang voor de groote steden maar ook voor de kleine gemeenten.

De meeste gemeentebesturen weten niet de richting te vinden waarin de oplossing moet gezocht worden. Het streekplan zal dan de mogelijkheid moeten bieden om dezen drang naar *dadens* te richten op een gemeenschappelijk doel.

Het streekplan zal de vraagstukken in onderling verband zien; diensten van spoorwegen, kanalen, wegnnet, enz. werken ieder min of meer onafhankelijk van een ander, waardoor het uiteindelijk gemeenschappelijk resultaat geschaad wordt. Al deze belangen moeten samen geordend worden en daardoor wordt kapitaalsverspilling voorkomen. Hiervan zijn voorbeelden te overbekend. We moeten bedenken dat een brug op een verkeerde plaats evenveel kost als een brug op de goede plaats.

Een streekplan moet de behoeften voor de welvaart van het gebied naar voren doen komen. Als zoodanig kunnen genoemd worden: behoefte aan nieuwe verkeersmiddelen, te ontginnen gronden. Het streekplan kan daardoor de basis worden voor een doelbewuste regionale welvaartspolitiek.

We mogen daarom niet meenen dat zulk een plan een geneesmiddel zou zijn van alle kwalen van dezen tijd; maar het streekplan kan tot een zekere hoogte meewerken om de vele hedendaagsche moeilijkheden eenigszins te overwinnen.

Het streekplan zal een beeld geven van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Maar hoe? Wij kunnen nog geen uur vooruitzien, hoe zou het dan mogelijk zijn dat het plan voor de toekomst wordt opgebouwd?

Inderdaad dit is moeilijk, maar voor iedereen is het toch duidelijk dat verschillende tendenzen zich vooraf afteekenen, daarbij wordt een streekplan regelmatig aangepast en gewijzigd en daardoor kan een wijziging doelbewust gebeuren, terwijl tot nog toe de gevaren eener orde-looze ontwikkeling eerst werden ingezien wanneer zij reeds een te groote uitbreiding hadden genomen.

Het doel van het streekplan is het trachten naar een oplossing van alle regionale factoren.

Deze regionale factoren moeten natuurlijk regionaal bezien worden, dit zegt ook dat vanuit een grootstad geen landelijke ontginningen kunnen gedirigeerd worden, dat geen landelijke problemen kunnen opgelost worden door personen die geen gevoel voor het landelijk

leven hebben. Dit heeft voor streekplannen veel belang omdat er ook door ontginningen nieuwe landbouwcentra kunnen gecreëerd worden; parochies, gemeenschappen met eigen leven, met eigen folklore.

De dorpsgeest moet hergroeien en aangemoedigd worden en dit is een belangrijke maatschappelijke factor.

Het streekplan moet, door samenwerking, orde, maat en verhouding scheppen.

Het streekplan zal genoeg werkelijkheidszin aan den dag leggen voor alle behoeften van den mensch, voor alle omstandigheden van tijd en plaats.

Steden en dorpen zullen een eigentijdsche schoonheid gegeven worden, welke op bescheiden wijze kan wedijveren met de schoonheid der oude nederzettingen.

Moge zoo het streekplanwerk, door orde te scheppen in het gebruik van den bodem, op zijn gebied een bijdrage leveren tot het groote doel: te geraken tot een goed, geordend en welvarend volk in een schoon en geordend land.

*
**

« Organiser régionalement » zegde senator André Morizet ¹⁾, « ne » consiste pas simplement à délimiter, à l'intérieur des frontières de » chaque commune, des zones plus au moins urbanisées ou plus au » moins interdites à la construction. Organiser régionalement con- » siste à répartir les zones d'agglomération denses ou aérées, les espaces » libres, les zones industrielles, etc. à l'intérieur du périmètre de la » région en se basant sur la géographie humaine ou économique et non » sur les bornes communales.

» Organiser régionalement nécessite, en outre, la création d'un or- » ganisme régional ou interdépartemental, ayant comme conseil des » techniciens en sciences humaines: c'est-à-dire des géographes, histo- » riens, économistes, sociologues, hygiénistes et bien entendu, des ur- » banistes, travaillant tous ensemble à dégager et à propager « l'esprit » régional » indispensable à une entreprise de cette envergure. »

1) L'Architecture d'aujourd'hui. — Les plans régionaux. Nr 3 — 1939.

STREEKPLAN IS « BOVEN » GEMEENTELIJK.

Uit het « Rapport sur l'Urbanisme » van het nationaal congres van de Koninklijke Federatie der architectenverenigingen, gepubliceerd in het nummer 4 van 1935 van « La cité » halen we het volgende :

« Que la commune s'administre, c'est dans le vœu du législateur. Mais le territoire communal n'est pas cet ensemble fermé, cette autarchie qui se suffisent à eux-mêmes. Le conditionnement de ce territoire est fonction de celui du territoire national, et c'est à régler ces rapports que l'urbanisme bien entendu, doit s'employer plus encore qu'à des opérations de détail.

Il semble donc évident et indispensable qu'à un moment ou ces rapports se resserront et se multiplient, un instrument existe qui les puisse saisir dans leur complexité, et les coordonne. Cet instrument, le pouvoir central seul, est en mesure de le créer et d'en user comme il se doit. »

« Sous quelle forme ? Il appartient au pouvoir central de le décider. Mais du fait qu'il s'agit ici de problèmes et de questions ressortissant à plusieurs départements ; communications, transports, hygiène, habitations, il apparaît qu'il ne pourra le faire qu'à l'intervention d'un service spécialisé, d'une administration jointe à d'autres administrations et une liaison étroite avec elles, et dont l'objet sera pré-

cisément déclarer celles-ci, de conjuguer et de coordonner ses efforts là où ces efforts se rencontrent, et se devraient additionner, alors que trop souvent ils s'ignorent ou se contrecarrent. »

« L'urbanisme est un domaine très vaste, qui touche à bien des questions et englobe des activités bien diverses puisqu'il a essentiellement pour objet la vie en commun. »

Stedebouw houdt zelden rekening met gemeentelijke grenzen.

Bij een streekplan zijn niet alleen gemeentelijke, maar ook provinciale en zelfs nationale belangen gemoeid ; hogere dan zuivere lokale belangen moeten behartigd worden.

Het streekplan beoogt de samenwerking van alle gemeenschappelijke belangen. De ondervinding heeft geleerd dat het niet altijd gaat om gemeenschappelijke belangen, maar ook tegenstrijdige belangen, meestal echter « bovengemeentelijke » belangen, die door hun aard buiten de sfeer van het gemeentelijk bestuur liggen.

In het avondblad van de « Nieuwe Rotterdamsche Courant » van 11 Febr. 1931 lezen we onder den titel « Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam » :

« Het zal duidelijk zijn, dat het aan elkaar passen van afzonderlijke gemeentelijke uitbreidingsplannen hier geen uitkomst kan brengen. Noodig is, dat tijdig het samenstel, hetwelk zich aan het ontwikkelen is, als één geheel wordt gezien. Daarom dient het maken van een algemeen indeelingsplan voor het geheele gebied, waarnaar de gemeentelijke uitbreidingsplannen zich zullen hebben te richten, vooraf te gaan. »

De stad Rotterdam voelde zelf de noodzakelijkheid de hogere besturen er op te wijzen een streekplan op te maken.

De gemeenten bestrijden zich in elkanders invloedssfeer en vervallen in ongezonder wedijver en dit is niet alleen uit economisch of fiscaal gezichtspunt gezien.

In hoeverre hierin gezonde concurrentie en spel van maatschappelijke krachten mag worden gezien, weze hier in het midden gelaten. Waar dit algemeen verschijnsel den vorm van strijd aanneemt om de toeneming der bebouwing, zonder onderling verband, of algemeen gezien aan de stedebouw onvoldoende aandacht wordt geschonken, dan is het noodig controleerend en leidend in te grijpen.

De heer Gouverneur Baron Holvoet schreef in zijn studie « De groote stedelijke agglomeraties » het volgende :

« Nochtans, als voorzitter der commissie voor den aanleg der Antwerpsche agglomeratie, hebben wij verscheidene malen zware vergissingen moeten betreuren : b.v. een baan wordt verwezenlijkt op het grondgebied eener gemeente met een breedte van 40 meter ; zij loopt verder op het grondgebied eener andere gemeente die hardnekkig volhoudt haar slechts 30 meter breedte te geven ; onlangs nog, op het oogmerk

dat men 't akkoord met het Departement van Openbare Werken, zich gereedmaakt het bepaalde ontwerp voor een ring rond Antwerpen op te maken, haast zich een gemeente toelatingen af te leveren om te bouwen op de terreinen welke moeten ingelijfd worden bij de ontworpen verkeersweg ». (blad. 22).

En verder betreffende de rioleering lezen we : « Dit is nog een vraagstuk waar de samenordering onontbeerlijk is ; inderdaad, het afvoeren der huishoudelijke waters naar de natuurlijke waterlopen, moet opgelost worden in verhouding tot de helling der terreinen waarvan het water moet weggeleid worden, zonder rekening te moeten houden met de grenzen der gementen ». (blad. 23).

Ziehier wat de Heer R. Volckerick, hoofd van den bijzonderen dienst voor urbanisatie in het Ministerie van Openbare Werken en Werkverschaffing, schreef in Urb. Nova van September 1939 :

« Het is niet alleen volgend geval dat ik onder de oogen heb gehad : in een der grootste agglomeraties van het land hadden verscheidene gemeenten zich over enkele jaren verstaan om met groote onkosten een nieuwe wijk op te richten. Een laan op het grondgebied eener buurgemeente was natuurlijk aangegeven om deze wijk met de stad te verbinden. Doch tusschen het uiteinde van deze laan en de verlenging doorheen de nieuwe wijk bleef een gaping bestaan van twee honderd meter. Eh wel ! heel bedaard stelde de gemeente voor op die plaats, een straat aan te leggen die met betrekking tot den hoofdweg van de nieuwe wijk een vernauwing vertoonde van 16 m., wat het verkeer op die plaats moeilijk en gevaarlijk maakte en aldus een nadeel berokkende aan zijn naburen. »

*
**

Een bewijs van den invloed van de grootstad op daarbuiten is wel het verschijnsel der randbebouwing. Deze bebouwing is ontstaan in de onmiddellijke nabijheid eener stedelijke agglomeratie en is er als de uitlooper van ; een gevolg natuurlijk van de bevruchtende inwerking der groote stad op de randgemeenten.

Zulke bebouwing, klevende aan de grootstad, kan en mag niet aanspraak maken op een eigen bestuurlijk bestaan.

Het gebeurt vaak dat er randgemeenten aan een grootstad gehecht zijn, zonder zich ook maar door iets daarvan te onderscheiden, noch in aard der bebouwing, noch in levenswijze. Ze zijn met de grootstad vergroeid. Stedebouwkundig zijn ze reeds één geheel geworden en vroeg of laat zal eveneens de bestuurlijke eenmaking moeten volgen.

Plaatselijke zelfstandigheid heeft slechts dan reden van bestaan indien zij haar grond vindt in feitelijke toestanden, die het eigen karakter van het gemeentelijk organisme belichamen. Gaan deze feitelijke

grondslagen verloren, dan is daarmee in beginsel ook het lot der gemeentelijke zelfstandigheid bezegeld.

Sinds een paar decennia is de randbebouwing zoodanig uitgegroeid dat deze meerdere gemeenten omvat, welke in den snellen groei der bevolking zijn gaan deelen.

Steeds is in den laatsten tijd het natuurlijk verschijnsel naar voren gekomen, dat de bestendige groei eener stad niet bleek plaats te hebben in een kerngemeente, maar grootendeels, soms geheel, in randgemeenten werd ondergebracht.

De inlijving van kleinere gemeenten bij groote zal bij een leek alleen economisch kunnen verdedigd worden, omdat de sociale en maatschappelijke zijde niet altijd in statistieken kan worden vastgelegd.

Het ordeloos aanleggen door randgemeenten van villaparken en daardoor het trekken van belastingbetalers, is finantieel en economisch niet te verrechtvaardigen.

Er zijn hier voorbeelden bij de vleet van wanordelijken groei ; zie rond Antwerpen, Brussel, Gent. Zie wat in Nederland het Gooi voor Amsterdam beteekent, en de omgeving van Eindhoven, enz. enz. Ik citeer hier enkel de meest opvallende plaatsen ¹⁾.

In al de Europeesche landen hebben de vooruitziende gemeenten de noodzakelijkheid ingezien van zich te groepeeren en bijna al de groote steden hebben langzaam de randgemeenten opgeslorpt.

New-York, Londen, Parijs, Moscou, Berlijn, Weenen, Rome, Amsterdam, Praag, enz. hebben hun administratieve grensscheidingen aangepast aan de noodwendigheden ²⁾.

Al de kleine gemeenten kunnen door het inschakelen bij een buurgemeente met dezelfde belastingopbrengst meer teweegbrengen ³⁾.

1) Alleenlijk door de provincie Noord-Brabant (Nederland) werden sinds 1920 reeds 32 gemeenten van de kaart weggevaagd.

Bij de uitbreiding van Eindhoven werden ineens vijf kleine gemeenten bij de stad ingeschakeld.

Noord-Brabant telde in 1920 nog 184 gemeenten en momenteel nog 152, en nog staan er vele gemeenten aangeduid om kortelings van de kaart te verdwijnen.

2) De administratieve cirkel heeft te New-York 80 Km. straal, te Londen 40 Km. en te Parijs 35 Km.

3) Pol de Bruyne, Directeur van den Dienst voor Urbanisatie der stad Luik, schreef in « Urbs Nova » van September 1939 :

« Men ziet onmiddellijk de gevolgen van dergelijke organisatie inzake urbanisme : is een hoofdplan voor de agglomeratie goed uitgewerkt in functie van geografische, demografische, climatologische en economische gegevens door de voorafgaandelijke studiën verschaft, zal men nadien de gemeentelijke grenzen aanbrengen en dan bemerkt men dat eene gemeente alle fabrieken omvat, een andere de werkliedenbevolking, en een derde de welstellende inwoners en een vierde alle handeldrijvende monopoliseert. Vanaf het opmaken van het plan rijzen tusschen al deze gemeenten belangenconflicten op want ieder is belust op de meest rendeerende wijken. Wordt niettegenstaande dit alles het plan toch goedge-

In den beginne strijden die gemeenten voor hun behoud. Na echter enkele jaren ingelijfd te zijn bij een grootere gemeente voelt iedereen die inlijving normaal ; meer zelfs, na enkele jaren reeds voelt de bevolking dier ingelijfde gemeenten zich beter, omdat ze finantieel krachtiger geworden is.

Het is niet altijd noodzakelijk, zelfs niet altijd gewenscht, dat elke randgemeente bij de kernstad wordt ingelijfd ; er zijn gelukkig uitzonderingen. Er zijn veel menschen die hun dagelijkschen arbeid in de grootstad vinden, maar toch wenschen te wonen in een meer landelijke omgeving. Deze willen de voordeelen van stad en land vereenigen. In vele randgemeenten vormen zij de meerderheid der bevolking en drukken zij den stempel op den aard der bebouwing. Met deze behoeften moet rekening gehouden worden ; we moeten deze behoeften bevredigen maar altijd in bepaalde banen leiden.

De goede verstandhouding tusschen stad en randgemeenten dreigt meermaals te stranden, wanneer er een deloyale concurrentie eenerzijds en een finantieel parasitisme anderzijds ontstaat.

Stedebouwkundig is er dan ook een groote verwarring ontstaan, want wanneer een randgemeente op groote schaal gesloten bebouwing ontwerpt, juist zooals de stedelijke agglomeratie dit doet, dan verwaarloost die randgemeente haar stedebouwkundige functie, dan verzwakt die randgemeente haar zelfstandig karakter en mag dan ook geen aanspraak meer maken op een eigen bestuurlijk bestaan.

Bij het opmaken van streek- en uitbreidingsplannen zal daarom met de stedebouwkundige ontwikkeling der randgemeenten en hun functioneelen rol met de kernstad rekening gehouden worden, en bij de beoordeeling der plannen zal het provinciebestuur aan dit feit de noodige aandacht schenken. Wanneer een randgemeente op haar grondgebied gesloten en alle andere soorten bebouwing toelaat, die niet op hun plaats zijn, dan heeft de hogere overheid als plicht hiertegen krachtig te reageeren. Een randgemeente die zonder noodzaak typische stadsbebouwing tot zich trekt, heeft ook geen reden om bestuurlijke zelfstandigheid te behouden.

Een behoorlijke stedebouwkundige verzorging werd in het verleden door de randgemeenten onderschat. Zelfs aan de noodzakelijkheid van een voldoende rioleering, aan goede regelen voor aanleg en onderhoud van straten en van een behoorlijke drinkwatervoorziening werd

keurd, dan is een gelijkvormige uitvoering ervan door alle gemeenten onmogelijk, daar zij trouwens over zeer ongelijke geldmiddelen beschikken.

Het is gansch onrechtvaardig dat een gemeente alle fiscale voordeelen voor zich op-eischt omdat de fabrieken op haar grondgebied zijn gelegen en daartegenover een naburige gemeente gedrukt gaat onder de sociale lasten welke voor haar voortspruiten uit het begin van een aanzienlijke arbeidsbevolking ; dit alles vereischt één budjet en moet derhalve een eenheid uitmaken ».

onvoldoende aandacht geschonken. De ontgoocheling komt te laat. Tegen een herhaling van dergelijke misgrepen bevat de tegenwoordige wetgeving geen voldoende waarborgen. Als het bestuur van een randgemeente in dit opzicht te kort schiet, staat het hooger bestuur machteloos. Daarom moet de wet op de urbanisatie aan de goedkeurende instanties de bevoegdheid toekennen bijtijds te doen maatregelen treffen.

Geen uitbreidingsplan worde goedgekeurd tenzij vooraf blijkt, dat er voldoende rekenschap werd gehouden met de noodzakelijke voorzieningen en dat er geen ongezonde concurrentie zou kunnen ontstaan met de kernstad, waarmede zij in voortdurende samenwerking heeft te leven.

Fiscaal parasitisme moet aan banden gelegd worden ; de uittocht der bevolking uit de kernsteden naar de randgemeenten had vaak geen andere oorzaak dan de belastingen welke lager waren in de randgemeenten. De finantieele toestand voor de kernstad wordt met den dag ongunstiger, want iedere uittocht van een deel der bevolking brengt mee, dat de belastingen nog meer verhoogd werden voor de overblijvenden.

Voor groote stedelijke agglomeraties ontstaat er altijd meningsverschil tusschen de administratieve en de stedebouwkundige eenheden. Hieruit spruit de noodzakelijkheid voort van streng ingrijpen en leiden vanwege de provinciale besturen als boven-gemeentelijke organen. *Streekbelang gaat boven gemeentelijk belang.*

Alleenlijk in die gevallen dat de noodzakelijkheid van een min of meer eigenbestaan van een randgemeente wordt ingezien, dan nog mag er enkel aan één administratieven dienst de zorg overgelaten worden alle stedebouwkundige kwesties voor de geheele agglomeratie te regelen.

De inwoners der randgemeenten kunnen en mogen nog een gevoel hebben van afzonderlijk te leven wanneer de gemeentehuizen met Burgemeester en Schepenen blijven behouden, maar de functie van die gemeentebesturen zou hoogstens mogen bestaan in het zich bezig houden met burgerlijken stand, openbaren onderstand en lager onderwijs.

Wanneer het gaat om den uitgroei van wat feitelijk sociaal én economisch één geheel is, dienen de plannen daarvoor ook in handen te zijn van één gezag, zoowel met het oog op de voorbereiding als op de uitvoering. Het is niet voldoende dat er verplichte samenwerking op papier bestaat, want het plan krijgt maar eerst gestalte door de uitvoering, waarvan het uiteindelijke resultaat 'n synthese is van éénheid van gedachte, voortvarendheid en toewijding.

Meer dan één verantwoordelijk orgaan kan er zoodus niet bestaan. De stedebouwkundige ontwikkeling van elke gemeente moet als een dynamisch deel worden opgevat dat zijn vorming krijgt in een grooter

geheel, en daarom is de inschakeling van de Provincie noodzakelijk ¹⁾.

De taak der provincie is niet alleen het voorbereiden der streekplannen. De Provincie is de draagster der regionale gedachte. In bepaalde gevallen zal de Provincie de uitvoering der uitbreidingsplannen zelf ter hand moeten nemen met de medewerking van de belanghebbende gemeenten. De activiteit der provincie is een der beste middelen om het parasitisme, waar het ook optreedt, tegen te gaan.

*
**

De waarde van een goede en schoone landelijke omgeving is voor een grootstad van veel belang. Het behoud daarvan moet mogelijk gemaakt worden. Zooals het vanzelf spreekt zijn de kleinere gemeenten rond de grootstad hierbij betrokken.

Waar deze kleinere gemeenten in vele opzichten profiteeren, ja zelfs leven van de stad en haar stedelijke voorzieningen, zoo dienen die gemeenten van hun kant hun medewerkingen te verleenen om het behoud van de landelijke omgeving mogelijk te maken, wanneer deze landelijke omgeving voor de stad een levensbelang is. Ongetwijfeld zal het voor de kleinere gemeenten blijken dat ook hun eigen belang daarmee het best gediend is.

« De nombreuses erreurs urbanistiques dans le développement de » la capitale sont dues au manque d'entente entre les administrations. » Cependant les problèmes qu'occasionnent les rapports constants dus » à l'enchevêtrement des limites administratives, exigés par les mêmes » besoins de vie, nécessiteront des arrangements.

« Dans l'agglomération Bruxelloise, par des conférences qui réunissent les bourgmestres des communes indépendantes, on s'efforce » de résoudre les problèmes nombreux dont le domaine s'étend hors » des limites. Mais dans ces assemblées sans direction, ces nombreuses » personnalités prolongent indéfiniment les pourparlers et finalement » agissent à leur guise. Il suffit, en effet, à une commune de refuser » de collaborer avec ses voisins dans l'exécution d'un travail intéressant l'ensemble pour que ce projet échoue » ²⁾.

1) « De streken in het algemeen veel uitgebreider dan de agglomeraties, begrijpen dus een groot getal gemeenten. De kansen op een overeenstemming onder hen zullen dus zeer klein zijn; maar niets laat nochtans toe te veronderstellen dat men er niet gekomen zou. In het geval dat het nochtans toch zoo zou zijn, zou de opdracht om een streekinrichtingsprogramma ten laste moeten vallen van de provincie of, eventueel van de belanghebbende provincieën waarvan de rol niet beter begrepen wordt dan wanneer het ging over groote agglomeraties. »

R. Volckerick — Urbs Nova — Sept. 1939.

2) A. Ledent : « Bruxelles, son passé, son avenir ».

En verder :

« Les nécessités que provoquent aujourd'hui la forte densité de » population et les progrès réalisés au XXe siècle doivent inciter les » administrations à se grouper et à étudier suivant un plan directeur » les organisations nombreuses, dont le domaine peut utilement s'étendre hors des limites communales. »

En ziehier wat architect A. Ledent verder schrijft over de stad Brussel zelf :

« Par cet édit, toutes furent érigées en communes autonomes distinctes, bientôt rivales qui entravèrent la croissance de la ville. Il » eut de graves conséquences puisqu'il est encore aujourd'hui un obstacle » à la réalisation logique et rationnelle de l'aménagement du » grand-Bruxelles suivant le tracé d'un plan urbanistique qui englobe » tous les faubourgs.

« Vu l'exiguïté du territoire, la principale préoccupation de la » magistrature de la vieille cité centrale prisonnière, étouffée par les » petites villes qui l'enserrent et lui doivent leur existence fut la réincorporation de la Cuve.

« Mais tous les projets échouèrent devant le manque d'entente » résultant de l'indépendance des autorités communales, qui défendirent jalousement leur autonomie. Les passions politiques, l'esprit de » clocher des habitants et même l'opposition du corps législatif qui » craignent la trop grande puissance de la ville, toutes les causes entravèrent l'expansion rationnelle du territoire. »

Een groote taak is er voor de Provinciale Besturen op het gebied der streekplannen weggelegd. Een stoot van bovenaf is voor de gemeentebesturen wenschelijk en noodzakelijk om tot nieuwe, ingrijpende bestuursdaden te geraken.

In het beginstadium kan de provincie de belanghebbende gemeenten samenbrengen en het overleg met de gemeentebesturen openen.

Hoezeer het initiatief van anderen op prijs gesteld dient te worden blijven toch de Bestendige Deputaties de aangewezen colleges om in deze zaak leiding te geven.

Uiteindelijk toch is een streekplan een bestuurskwestie en dit berust toch bij het Provinciaal Bestuur.

Ook ten aanzien van de financeering kan de Provincie de helpende hand bieden. Wij weten allen hoe droevig het thans met de financiën onzer meeste gemeenten gesteld is. De gemeenten kunnen zich enkel beperken tot het geven van bescheiden bijdragen.

*
**

Met groote voorzichtigheid moet er tewerk gegaan worden wanneer grenswijzigingen aan een gemeente worden aangebracht, of wan-

neer de annexatie van een kleinere gemeente bij een grotere gebeurt.

De kleinere gemeenten verzetten zich tegen de aansluiting bij grotere, en dit verzet berust in hoofdzaak op gevoelselementen. Wij zijn de eersten om alle recht te geven aan gevoelsmotieven welke geworteld zitten in historie of traditie, maar we bedenken ook dat het streng vasthouden aan tradities verstarrend kan werken en aan het bestuursapparaat ernstige moeilijkheden kan teweegbrengen.

De maatschappij is nu eenmaal in voortdurende beweging en ook wetten en bestuursorganisatie hebben zich daarbij aan te passen.

Toestanden zooals te Brussel en te Antwerpen zich voordoen kunnen niet blijven duren ¹⁾.

De stad Brussel o.a. is uitgestrekt over 17 gemeenten en de gemeente Brussel heeft niet meer dan ongeveer 200.000 inwoners. De grenzen van de grootstad Brussel met zijn randgemeenten zijn alleen te verklaren wanneer men teruggaat in de historie. In het licht van de huidige toestanden zijn zij zinloos.

1) Pol de Bruyne, Directeur van den Dienst voor Urbanisatie der stad Luik schreef in *Urbs Nova* van September 1939 :

« Een rationeel uitgewerkt inrichtingsplan voor de agglomeratie moet abstractie maken van de daarin gelegen willekeurige gemeentegrenzen ; waarom dan zoo vasthouden aan grenzen die dikwijls niet meer zijn dan het gevolg van een of andere middeleeuwsche strijd tusschen verschillende leenheeren ? De gemeente vindt haar bestaansreden en wettiging der relatieve autonomie door onze wetgeving toegekend alleen in het feit, dat zij een economische eenheid daartelt waarin de diverse vormen der menschelijke bedrijvigheid voorhanden zijn waarvan de samenwerking noodig is om het gemeenschapsleven te verzekeren in den huidige beschavingstoestand. Deze afgeronde entiteit moet worden voorzien van een gemeentelijk bestuur maar niet de vele dorpen gesproten uit een willekeurige indeeling van het territorium, gedaan in afgelegen tijden toen men alleen velden, bosschen, en grasvlakten ontmoette daar waar thans prangende organisatieproblemen oprijzen. Door den naam van gemeenten te geven aan wat vroeger alleen parochie's waren, heeft men het princip der gemeentelijk autonomie in een valsch daglicht geplaatst. »

STREEKPLAN EN SOCIALE BEHOEFTE.

De sociologie heeft de laatste eeuw een bewonderenswaardige vlucht genomen.

In beginsel heeft deze wetenschap voor doel de sociale en daarmede verband houdende maatschappelijke verschijnselen te bestuderen teweeggebracht door een zekere bevolkingsgroep gevestigd op een bepaalde plaats. De vorm, door deze bevolkingsgroep aan haar bepaalde vestiging gegeven, is beïnvloed door haar sociale verhoudingen. De dichtheid der bevolking, de wijze van woonst en meer andere maatschappelijke verschijnselen zullen den vorm wijzigen naar gelang deze bevolkingsgroep al dan niet behoefte heeft gehad aan sociale verbeteringen ¹⁾.

1) « Het maatschappelijk leven rust op een in zijn grootte als in zijn vorm bepaalde grondslag. Wat hen samenstelt, is de massa der individuen die de maatschappij vormen, de wijze waarop zij op den grond gevestigd zijn, den aard en den vorm der dingen die de gemeenschapsbetrekkingen affecteeren. Naar gelang de bevolking meer of minder aanzienlijk, meer of minder dicht is, naar gelang zij geconcentreerd is in de steden of verspreid op het platteland, naar gelang de wijze waarop de steden en de woningen gebouwd zijn, naar gelang de door de maatschappij ingenomen ruimte meer of minder uitgestrekt is, naar gelang de grenzen die haar begrenzen, de verkeerswegen die haar doorsnijden, enz... is den socialen grondslag verschillend. Van den eenen kant affecteert de samenstelling

De wetenschap die men sociologie noemt heeft, in haar merkwaardige ontplooiing sinds de 18e eeuw, andere wetenschappelijke vakken onder haar vleugels genomen, als staatshuishoudkunde, de demographie, geschiedenis van het recht, enz. De innige verbanden tusschen die verschillende wetenschappen en hun onderwerpen werden alzoo beter in het licht gesteld.

Door de sociologie kunnen wij een juist beeld der maatschappelijke realiteit vormen en daardoor zij het dan nog op onvoldoende juiste wijze, de noodwendigheden eener gemeenschap op een bepaald oogeblik van zijn evolutie situeeren.

De resultaten van het onderzoek der sociale verschijnselen, meer bepaaldelijk deze welke kunnen vastgelegd worden in statistieken en diagrammen en van belang zijn voor de vormgeving van elke stedenbouwkundige studie, worden ten dienste gesteld van hen die gelast worden aan de materiele en moreele noodwendigheden van een bepaalde menschengroep op een bepaalde plaats vorm te geven.

Het is klaar dat het gewonnen studiemateriaal van de sociologie in het stedenbouwvraagstuk beïnvloed zal worden door andere niet minder belangrijke factoren als de economie en dat het een noch het ander afzonderlijk als maatstaf dienen kan.

*
**

Na deze te korte inleiding zullen we een meer visueel sociaal beeld ophangen.

Op het einde van de vorige eeuw ontstonden op gebied van de volkshuisvesting vele onduidbare toestanden. In bijna alle geledingen van de maatschappij ontstond een wilde en ordelooze ontwikkeling. Niemand voorzag waarheen die wanorde ons leiden zou.

Langzaam gingen de oogen open toen de volksgezondheid en de volkszedes ernstig bedreigd werden.

Toestanden in fabrieken en woningen werden een openbare aanklacht. Er moest handelend opgetreden worden. Er moest orde gebracht worden. Maar hoe?

Eerst kwamen de bouwverordeningen welke eischen stelden voor licht, lucht, aantal slaapvertrekken enz. in de nieuw te bouwen wo-

van dien grondslag, rechtstreeks of onrechtstreeks, al de sociale verschijnselen, evenals al de psychische verschijnselen die middellijk of onmiddellijk in verband staan met den geestes-toestand. Ziedaar dus een gansch geheel van problemen die natuurlijk de sociologie interesseren en die betrekking hebben op een enkel en zelfde onderwerp moeten van een zelfde wetenschap afhangen. Het is deze wetenschap die we voorstellen « sociale morphologie » te noemen. »

Durkheim — « Année sociologique » — tome II.

ningen. Daardoor werden de volksgezondheid en volkszedes bevorderd. Betere woonvoorwaarden zouden gecreëerd worden.

Terwijl de groote gemeenten de noodzakelijkheid der bouwverordeningen inzagen, bleven de kleine hierin ten achter en nu zelfs zijn er in ons land nog een overdreven groot aantal gemeenten, die niet in het bezit zijn van bouwverordeningen en waar aldus nog woontoestanden worden geschapen die verre beneden het normaal duldbare zijn.

De groote gemeenten echter deden de droevige ondervinding op, dat, zelfs met de beste bouwverordeningen, het uiteindelijk resultaat alles behalve bevredigend was.

Er moesten andere oplossingen gezocht worden. Het is immers niet voldoende dat een particulier een gezonde woning bouwt en dat hij niet wettelijk beschermd wordt om die woning gezond te houden.

De gebuur bezit immers het recht aan dit gezond huis alle zon en lucht te ontnemen, door er een gebouw (een industrie b.v.) neven te plaatsen, hetwelk door z'n hoogte, z'n diepte, z'n slechte verkaveling, z'n schikking e.z.m. de goede toevoer van lucht en licht belet.

Buiten de woonvoorwaarden kwamen er nog andere sociale factoren.

Het volk moest in het bezit gesteld worden van speel- en sportterreinen, recreatieoorden, enz. Het woningprobleem werd een stedenbouwkundig probleem.

Toerisme en sport kwamen op den voorgrond. De frissche levenskracht van de jeugd moest tot uiting komen. Het jonge sterke lichaam met de onbezorgde geest zocht naar ontspanning.

Het stedenbouwkundig aspect veranderde.

Uitbreidingsplannen moesten op het gemeentelijk terrein, kleine en middelmatige recreatieterreinen voorzien; de kleine of z.g. kindergewagenparken, die door het volk dagelijks te bereiken zijn, en verdeeld worden op verschillende plaatsen van het grondgebied; en de middelmatige of z.g. stadsparken, welke voor de zondagwandeling worden gebruikt.

Groote recreatieterreinen kunnen echter niet in een stadsuitbreiding geconcipieerd worden. Hiervoor moet buiten de gemeentelijke grenzen worden gewerkt. Deze groote terreinen zijn dienstig voor het kampeeren en worden voorbehouden op een zekeren afstand van de stad, verdeeld over 'n heele provincie.

Maar om dit te verwezenlijken is het streekplan noodzakelijk.

*
**

Het streekplan beoogt eveneens de stichting van goede parochiecentra, die als kernen van godsdienstig en maatschappelijk leven bijzondere stedenbouwkundige waarde bezitten; het sociale belang hiervan

werd tot nog toe maar al te veel onderschat. Bestaande parochie-centra moeten verbeterd worden door het aanleggen en verbeteren van wegen naar marktplaatsen, veilingen, enz., zoodanig dat het landbouwbedrijf met een maximum rendement werken kan.

Over het sociale belang van het natuurschoon heb ik reeds 'n woordje gerept ; de weldaad die hiervan voor een stads- en dorpsmensch uitgaat moet zooveel mogelijk benuttigd worden.

De te behandelen onderwerpen zijn zóó veelzijdig en zóó ingewikkeld dat onmogelijk één vakman alle zaken kan beheerschen ; alleen door samenwerking van vele deskundigen kunnen goede oplossingen worden verkregen. Het belang van de lichamelijke en geestelijke volksgezondheid eischt de verbetering van alle economische, sociale, hygiënische en geestelijke waarden en de instandhouding van de schoonheid van natuur en landschap waardoor de menigte de hoogst noodige recreatie kan vinden ¹⁾).

1) Wanneer het streekplan een grootstedelijke agglomeratie omvat dan zal de bebouwing in 4 klassen onderverdeeld worden :

- 1) stedelijke bebouwing ;
- 2) halfstedelijke bebouwing ;
- 3) half landelijke bebouwing ;
- 4) landelijke bebouwing.

De indeeling gebeurt volgens het karakter der wijken, de belangrijkheid der bevolking, afstand van de grootstad (centrum) gemakkelijke verbinding met de grootstad, uitbreidingen en voorziene uitbreidingen.

Elke groote agglomeratie zal een zoningplan opmaken met aanduiding van handelscentrum, woon-, industrie-, kleine en groote intellectuele centra, kerkhoven, groen-voorzieningen, onbebouwd te laten oppervlakten, enz.

STREEKPLAN EN ECONOMIE.

De economische factoren spelen in het streekplanwerk, zij het niet de grootste, dan toch een groote rol.

Voorzieningen dienen getroffen ten behoeve van nijverheid, handel en verkeer, en aangepast aan de noodwendigheden van plaats, uitbreiding en nieuwe mogelijkheden ¹⁾).

Het streekplan moet opgemaakt worden in samenhang met de mogelijk te verwachten economische ontwikkeling, niet alleen voor de nijverheid en den handel, maar ook voor den landbouw.

Goede wegen moeten aangelegd worden voor gunstig gelegen kerken met kerk en school, welke gemakkelijke verbindingen geven met marktcentra, want dit zijn immers onderdeelen van het landbouwprobleem.

Door de ontginning en cultiveering van woeste gronden tot cultuurland of voor bebossching, kan aan jonge werkzame boeren de gelegenheid gegeven worden nieuw werkterrein te geven.

Een prachtig voorbeeld geeft ons hier de ontginning van de Peel in

1) Welke nieuwe mogelijkheden de aanleg van het Albertkanaal voor de Provincie Antwerpen en Limburg beteekent is nu nog niet te omvatten, maar zeker is het dat hiervan een groote invloed voor de welvaart van ons land kan uitgaan.

Limburg (Nederland) ¹⁾ waar, voor een oppervlakte van 20.000 Ha., de helft geschikt bleek voor onmiddellijke ontginning. Vooral het verlangen naar een goed plan van de Peelontginning was de eerste aanleiding tot het organiseren van streekplanwerk in Limburg.

Door de ontginning van woeste gronden en verbetering van minder goede wordt in de groote behoefte voorzien voor werkverschaffing aan de werklozen en aan blijvende bestaansmogelijkheden voor jonge boeren.

De economische crisis is de oorzaak geweest dat reeds een terugtocht van de stad naar het land is waar te nemen; daarbij de snelle groei der bevolking van plattelandsgemeenten is oorzaak dat alles in het werk moet gesteld worden om door binnenkolonisatie een doelmatige bodemcultuur te bevorderen.

En niet alleen bestaat er nog mogelijkheid hier en daar hoeven te bouwen en zelfs nieuwe parochies te stichten. Ook moet er naar gestreefd worden dat de werklieden in het bezit kunnen gesteld worden van een lapje grond voor eigen behoeften. In Duitschland heeft deze beweging door « städtrandsiedlung » en « streusiedlung » een grooten omvang genomen. Zoowel particulieren als overheid hebben daar in de behoeften voorzien; niet alleen aan handarbeiders maar ook aan hoofdarbeiders werd de gelegenheid gegeven door middel van een perceeltje grond in hun eigen dagelijksche behoeften te voorzien.

*
**

Het streekplan moet orde scheppen en een einde maken aan het toevallige, dat afbreuk doet aan de gaafheid van het geheel.

Ordelooze bebouwingen, die de gemeenschap uiteindelijk voor groote uitgaven plaatsen voor wegeaanleg, scholenbouw, rioleering, politietoezicht, verlichting e.d. mogen niet meer voorkomen.

Een wilde vestiging van industrieën zal niet langer mogen geduld. De offers die de gemeenschap brengt wegen niet op tegen het voordeel dat de enkeling ervan heeft. De verscherpte economische voorwaarden zullen het niet meer toelaten dat een minder efficient geheel nog voldoend renderend zal kunnen mededingen.

Op verkeerde plaatsen gevestigde industrieën zullen in de toekomst op de wereldmarkt niet meer kunnen concurreren. Dit alles vraagt om ordening volgens een vast plan, opdat er een gaaf geheel kan ver-

1) De ontginningen van gronden kunnen aanleiding geven tot merkwaardige resultaten. Zoo heeft de ontginning van de Peel (Nederland) aanleiding gegeven tot overstromingen. Bosch- en heidegrond houden langer het water bij zich dan akkerland. Er werd uitgemaakt dat de Aa (rivier van Helmond naar 's Hertogenbosch) meer dan de helft meer water moest verwijderen door de ontginningen van heidegrond tot akkerland. Er hadden dan ook overstromingen plaats en de Aa werd te smal bevonden.

wezenlijkt worden, en dat de economische uitbouw van elke industrie volkomen verantwoord is.

Het streekplan brengt rust en zekerheid voor de grondeigenaars en ook voor de industrieelen. Talrijke onzekere factoren, die nu boven verschillende terreinen hangen, in verband met eventueel uit te voeren werken, worden weggenomen. *Elkeen die bouwt moet vooraf weten wat hij naast zich en in de omgeving heeft te verwachten.* In vergelijking met de bestaande onzekerheid van thans in dit opzicht, zal dit stellig een groote stap vooruit zijn. Voor speculatie en prijsopdrijving mag geen grond meer aanwezig zijn.

*
**

Het bewaren en herscheppen van landschapschoon is ook vaak een economische kwestie.

De op zichzelf staande gemeenten kunnen de lasten niet dragen voor aankoop of verbetering van recreatieterreinen, natuurmonumenten, of wat ook. De vraag rijst op of de totaaluitgaven wel het nuttigst rendement opleveren. Het is een volstrekte noodzaak dat in onze dichtgroeiende provincies zoo spoedig mogelijk worde vastgesteld, welke gebieden men wil sparen en welke gebieden men in verband met het landschapschoon wil vervormen. Een naarstige bestudeering van de streek, ook met het oog op dit doel, zal ons tevens voor de noodzaak plaatsen, na te gaan wat nog bewaard kan blijven en wat moet beschermd worden.

Zoo kan het inzicht ontstaan, welke maatregelen door de overheid moeten genomen worden en welke bestemmingen aanvankelijk krachtens het streekplan, later krachtens het uitbreidingsplan, zullen moeten vastgelegd worden.

*
**

Zelfs het bekostigen voor het opmaken van eenvoudige uitbreidingsplannen voor kleine gemeenten zal in de toekomst nog veel moeilijkheden teweegbrengen, als er niet tijdig door de hogere overheid maatregelen worden in overweging genomen. De kleinere gemeenten zijn in het algemeen finantieel niet bij machte een deskundige in hun dienst te nemen om een uitbreidingsplan op te maken.

Wanneer de enkele grootere gemeenten zich dan wenden zullen tot een privaat stedenbouwkundige, dan ook zal er met bijzondere aandacht de bevoegdheid van den ontwerper worden in het oog gehouden.

Als regel zal, — vooral voor de kleinere gemeenten, — het honorarium voor een werkelijk deskundige op stedenbouwkundig gebied niet in het bereik der gemeentefinanciën vallen en daarom mogen we de vrees koesteren dat het werk aan onkundigen zal worden aangewezen, zeer tot schade van de gemeente en zelfs van het land. Bovendien lijkt

het ontwerpen van een uitbreidingsplan op het oog zulk een eenvoudige zaak, dat menigeen zich verbeeldt dit werk wel aan te kunnen.

Het gevolg van deze omstandigheden is, dat aan de ontwikkeling ten platten lande als regel op onvoldoende wijze of in het geheel geen leiding zal worden gegeven, ingeval de hogere overheid (hier het provinciebestuur), niet bemiddelend en steunend zal kunnen optreden.

*
**

Met groote omzichtigheid dient er te werk gegaan wanneer een gebeurlijke toelating moet gegeven worden aan groote industrieën die zich wenschen neer te zetten in een kleine stad. De oprichting van zulke industrieën kan misschien wel een tijdelijke welvaart aan de kleine stad brengen en de oorzaak zijn dat de stad op korten tijd een groote uitbreiding zal nemen. Maar ook groote gevaren zijn er aan verbonden.

Door sociaal-economische en politieke omstandigheden kunnen zulke industrieën op korten tijd vernietigd worden en daarmee ook het stadsleven in een benarden toestand brengen.

Er is immers geen verhouding wanneer een grootindustrie zich in een kleine stad plaatst; niettegenstaande de gebeurlijke economische welvaart is het toch alleszins maatschappelijk af te raden, omdat er naar een onevenwichtige oplossing wordt gestreefd.

Kleine steden en dorpen moeten zoeken naar eigen aan de plaats gebonden bedrijven, opdat er een volmaakte economische verhouding zou kunnen heerschen. We kunnen genoeg voorbeelden in ons land en in den vreemde aanhalen waar het nederzetten van een grootindustrie oorzaak geweest is dat de stad of het dorp op korten tijd geestelijk en maatschappelijk werd omgewerkt.

Het kan in geen enkel opzicht ordelijk zijn dat één bedrijf dominerend in een stad zijn alinvloed doet gelden. Daarom moet er zoo veel mogelijk naar gestreefd worden dat verschillende in de stad thuishorende bedrijven in een goede verhouding kunnen werken.

*
**

Er zijn nog andere vormen van grootindustrie welke op korten tijd in een streek een maatschappelijke orde kunnen omvergooien, namelijk de koolmijnen. Zulke industrieën kan men niet verplaatsen, maar het ontstaan en elke uitbreiding moet ordelijk gebeuren volgens een vooraf opgemaakt plan. Het ontstaan van nieuwe parochies en nieuwe werkwijken aan de mijngebieden kan aangegeven worden, zoodanig dat er voor de arbeiders een aangenaam verblijf wordt gezorgd, waar een gezonde maatschappelijke geest kan groeien.

De sociaal-economische onderzoeken van den plotseligen groei van een bevolking in een bepaalde nederzetting zullen duidelijk aangeven dat tot nog toe geen enkele merkelijke wijziging in goede banen werd geleid.

*
**

We zijn hartstochtelijk te keer gegaan tegen een ongezonde grondspeculatie. Een min of meer in goede banen geleide grondspeculatie is altijd niet af te raden en het verwijderen van alle grondspeculatie is sociaal-economisch zelfs niet te verrechtvaardigen.

Wanneer de grondwaarde berust op vrije concurrentie, en het uitbaten van gronden wordt overgelaten aan het privaat initiatief, dan zal het ook meermaals voorkomen dat kapitaalsverspilling niet bestaat, dat bouwgronden niet duurder zullen betaald dan wanneer de grond zou onteigend, verkaveld en verkocht door officieele organismen.

Uitbreidingen van gemeenten kunnen met orde gebeuren wanneer door de gemeente de gronden bouwrijp worden gemaakt t.t.z. dat straten, rioleering, verlichting enz. worden aangelegd en dit alles op kosten van de aangrenzende eigenaars welke hun gronden gebeurlijk verkoopen.

Bij plotselinge stijging van bouwgronden, wanneer deze stijging te wijten is aan de stedenbouwkundige aanleg veroorzaakt door de gemeente, zouden er speciale lasten kunnen getroffen worden. In Nederland bestaat de « baatbelasting » en wordt door de gemeentebesturen ingesteld. De gronden, welke in waarde plotseling zijn gestegen, worden onderworpen aan de baatbelasting ¹⁾.

Stadsuitbreiding kan ook gebeuren door het onteigenen van een terrein, hetwelk door de gemeente bouwklaar wordt gemaakt. De gemeente kan dan zelf in percelen de gronden verkoopen. In Amsterdam en Den Haag wordt de grond verhuurd door een eeuwigdurende erfpacht. De gemeente verhuurt de gronden te beginnen voor 75 jaar ²⁾; na verloop van 75 jaar kan de gemeente den huurprijs wijzigen. Te Rotterdam en te Utrecht daarentegen worden eveneens de gronden door de gemeente onteigend en bouwklaar gemaakt, maar de gemeente verkoopt nadien de gronden.

Weer andere besturen in Nederland laten het privaat initiatief werken, t.t.z. de gemeente bepaalt de ligging der straten, de particulier legt de bestrating aan met rioleering, verlichting enz., onder toezicht van de gemeente, en moet nadien de aangelegde straten aan de gemeente afstaan.

1) Deze wet zou tot nog toe weinig praktische resultaten hebben afgeworpen.

2) In Stockholm voor 60 jaar.

STREEKPLAN, ESTHETIEK EN NATUURSCHOON.

Beschouwd als erfgoed der vaderen past ons tegenover het landschap de noodige piëteit. Al het schoone ons nagelaten moeten we met den meesten eerbied bewaren. De mooie stukken natuur moeten ongerept behouden blijven.

Denken we niet aan natuurbescherming om het genot van den stedeling alleen. Eenieder voelt zich op zijn wijze tot de natuur aangetrokken.

Een gaaf houden van de mooiste deelen is dus een plicht van allen. Een bepaalde ontwikkeling kan men echter niet ten offer brengen voor een bepaald stuk natuurschoon. De wereld heeft haar loop en dien mogen wij niet stuiten. Het streekplan zal met zijn ordenende gedachten de mogelijkheid zoeken om regelend op te treden.

Groote moeilijkheden betreffende het behoud van natuur- en landschapschoon zullen te overwinnen zijn. De meest doeltreffende maatregelen dienen te worden overwogen.

Men spreekt altijd van het *behoud* van *bestaande* landschappelijke schoonheid en niet van het *scheppen* van *nieuwe* landschappelijke schoonheid.

De vele ingrijpende en groote veranderingen, waaraan in den tegenwoordigen tijd het landschap bloot staat, moeten immers in goede

banen geleid worden, opdat het nieuw om te vormen landschapsbeeld ons tevens een genot voor het oog zou bezorgen.

De ontwikkeling van het agrarisch bedrijfsleven moet niet belemmerd worden, doch wel moet men er zorg voor dragen om het geheel ordenend te leiden. Dit beteekent zoowel het tegenwerken van onnoodige ontsiering, als de aanpassing bij het landschap van hetgeen nieuw ontstaat, en hierbij speelt ook de keuze van plaats en vorm van nieuwe bouw- en technische werken een voornamelijk rol.

Daarom samenwerking van alle krachten der maatschappij voor het juiste behoud en het scheppen van nieuw natuur- en landschapschoon.

Het boerenbedrijf zal moeten inzien, dat in een dichtbevolkt land ongebreidelde ontginning van alle woesten grond een uiteindelijk tekort aan cultuurgrond toch niet voorkomen kan, doch slechts voor betrekkelijk korten tijd zal kunnen verschoven worden.

Samenwerking is er noodig van al degenen, wier werken invloed uitoefenen op het landschapsbeeld : technici, cultuurtechnici, bouwkundigen, stedenbouwkundigen enz., met de deskundigen op gebied van natuur en landschap, dus met de biologen en met de landschapkunstenaars. Samenwerking en synthese op ieder gebied !

*
**

De overheid, als regeerend en besturend lichaam, moet rekening houden met alle belangen die het leven in zijn vollen omvang stelt. Onder al die belangen zou het behoud van de schoonheid van natuur en landschap tot de primaire moeten gerekend worden.

Het streekplan kan het te behouden natuurschoon in plan brengen en klasseeren volgens zijn waarde uit artistiek, wetenschappelijk, legendarisch en esthetisch oogpunt. Maar dan moet de overheid komen om het beschikkingsrecht te beperken.

Het behoud en de verzorging van het landschapschoon is te beschouwen als een volksbelang.

Bij de landschapsbescherming moet het verlangen van de gemeenschap wet zijn, waaraan het verlangen van den enkeling zich moet onderwerpen.

De ongerepte natuur en landschap vormen een voornaam bestanddeel van volkswelzijn ; ze zijn de genezende en heilbrengende krachten.

We moeten er naar streven dat het landschap, langs de wegen gelegen, open en zichtbaar blijft en de aanblik ervan niet onmogelijk wordt gemaakt. Het open landschap langs onze wegen zal in de toekomst nog van meer beteekenis worden, wegens het nog voor groote uitbreiding vatbare auto- en autobusverkeer.

De zorgeloosheid en de nalatigheid van de Overheid kan niet ge-

noeg aan de kaak gesteld worden, wanneer deze overheid toelaat dat door lintbebouwing een groot deel onzer verkeerswegen wordt volgebouwd en zodoende aan de millioenen menschen die deze wegen, hetzij voor hun bedrijf, hetzij voor hun ontspanning gebruiken, het uitzicht op de open natuur voor altijd wordt ontfloed.

Dan eerst zullen de oogen opengaan, wanneer het algemeen erkend is, dat het open landschap langs onze wegen een nationaal gemeenschapsbezit is.

*
**

Een goed aangelegde weg kan strekken tot verhoogden luister van het landschap. Zij die met den wegenbouw belast zijn hebben meestal blijk gegeven weinig gevoel te hebben voor landschapschoon.

De electriciteit met zijn bovengrondsche hoogspanningsgeleidingen heeft veel offers gevraagd. De ijzeren geraamten of betonmasten, onderling verbonden door 'n stel draden, kunnen de harmonie van het gansche landschap storen.

Ook de spoorwegen hebben heel wat op hun geweten.

Heel anders dan de oude landwegen passen de spoorwegen niet in de vormen en de kleuren van het landschap.

Kanalen kunnen in economisch opzicht, wanneer boerenbedrijven worden doorgesneden, hinderlijk zijn voor de streek, maar toch past een kanaal zich bij de omgeving aan.

Wel heeft de aanleg van kanalen soms aanleiding gegeven tot het ontstaan van industrieën op punten, waar deze met het oog op het landschap beter waren achterwege gebleven.

Ook de tramwegen hebben niet weinig bijgedragen tot de ontsiering van het landschap.

Aanpassing ! Meestal zijn technische werken op zich zelf onharmonisch, wanneer zij aangelegd worden zonder rekening te houden met het omringende landschap, en toch kunnen deze werken, wanneer zij op zichzelf harmonisch gecreëerd zijn, er vaak toe bijdragen het landschapschoon nog te verhoogen.

Daarom is het absoluut noodig dat techniek, technische esthetiek en landschapsverzorging hand aan hand gaan.

*
**

De intrede van den motor in het landschap is de oorzaak geweest dat er verkeers- en woontoestanden geschapen werden welke allerlei problemen hebben naar voren gebracht.

Planlooze uitbreidingen, villaparken, gesloten gebouwing op afgelegen punten, en dit omdat het motor- en autobusverkeer de gemakkelijke verbindingen toelaat tusschen stad en land.

Ook zijn er zelfs, — en dit is tragisch, — sociologische factoren die invloed hebben uitgeoefend om veel landschapschoon te vernietigen.

Het aankweken bij de bevolking van meer belangstelling en liefde voor de natuur heeft er toe bijgedragen dat de stedeling op het landschap woontoestanden schiep die nu onze ergernis wekken.

De gewijzigde politieke en sociale verhoudingen hebben prachtige landgoederen, bosschen en heiden doen verdwijnen. Menige oude familie heeft haar bezit op het land opgeheven. Heerlijke landgoederen kwamen daardoor onder den hamer, werden versnipperd in kleine verkavelingen en een onooglijke bebouwing verrees.

De patriarchale verhouding in den omgang tusschen heer en boer ging verloren door de nieuwe geestesstrekking en gaf als logisch gevolg dat in vele plaatsen een uit de stad overgekomen bevolking zich neerzette en de leiding overnam der openbare aangelegenheden.

De nadering van de stedelijke bebouwing in het land en het in exploitatie brengen van een heele streek, de stijging der grondprijzen en nog meer andere oorzaken, hebben het oude groot grondbezit niet meer gaaf gehouden. De sociale wetten, gemaakt voor een stedelijke bevolking en toegepast op de landelijke, en de gansch andere levensverhoudingen deden het overige.

Nu is er veel kwaads gezegd van het groot grondbezit, doch wie eerlijk is, zal erkennen dat daar, waar onze mooie streken nog niet geheel zijn verknocid door villa's en week-end-huisjes te midden van nuchtere, kleiner wordende tuinen of akkertjes, dit voornamelijk te danken is aan het tot dusver gehandhaafde groot grondbezit.

In zijn rapport voor de bescherming van het Gooi in 1925, citeerde arch. Dudok het volgende :

« Voor de schoonheid van het landschap is het kwantitatieve ongetwijfeld van essentiële waarde. Een bosch moet van zoodanigen omvang zijn, dat men het gevoel kan hebben zich erin te verliezen, en ver te zijn van het jachtend leven van elken dag. Een heide moet, om te kunnen boeien, wijd, liefst « eindeloos » uitgestrekt zijn ; de golvende heide die tot den horizon reikt en hare begrenzing vindt in blauwe lucht en witte wolken heeft buitengewone beteekenis in ons woelig bestaan. Waar uitgestrektheid en ruimte bestaat, zal men dus alles moeten doen om die te behouden ».

*
**

Ook de beoefening van de sport is meermaals oorzaak van de ontsiering van het landschapschoon.

Voetbal- en tennisvelden worden in de onmiddellijke nabijheid van steden, dorpen en gehuchten aangelegd.

Geen of weinig aandacht wordt er geschonken aan het effect dat deze velden in het landschap maken.

Voetbalvelden vinden we tegenwoordig overal, meestal gelegen aan een openbaren weg, afgescheiden door slordigen prikkeldraad of betonplaten, beschilderd met afgrijpselijke reclames.

Langs de wegen maken deze sportvelden een leelijk effect, hetzij door de onmiddellijk aan de wegenis geplaatste schuttingen en slordig onderhouden tribunes, hetzij door de omlijsting dezer velden zonder eenige beplanting te laten, waardoor deze met de veelal ook nog slecht verzorgde grasmat een troosteloos aanzien geven.

Zou de sport zich zelf niet kunnen verheffen door de omgeving van haar terreinen in schoonheid te verhoogen ?

Reeds bij den aanleg van oefenterreinen behooren landschappelijk schoon en de belangen van de sport elkaar te ontmoeten, ten einde een harmonisch geheel te verkrijgen.

Nu de sport in onze dagen zulk een groote plaats in het volksleven heeft ingenomen, moet de overheid ook hierin haar taak vervullen, door leidend richting aan te geven en ordenend buitensporigheden in te toomen.

ONTSTAAN EN WERKTERREIN VAN HET STREEKPLAN.

Over het ontstaan van het streekplanidee, heb ik reeds hier en daar 'n woordje gerept.

Over het ontstaan van het streekplan als inrichtingsplan en wat in hoofdzaak het plan nastreeft, willen we even handelen.

In Engeland, Duitschland en Amerika kent men reeds sinds lang het instituut der streekplannen. De Engelschen en de Amerikanen spreken hierbij van « regional plan » ; de Duitscher van « Landesplanung ». Een der eerste en bekendste streekplannen is wel het plan voor het Ruhrgebied, ontstaan onder den krachtigen aanleg van Dr. Robert Schmidt en Rappaport. Voor dit gebied kwam een publiekrechtelijke organisatie tot stand, namelijk de « Ruhrsiedlungsverband ». Het ging hier over een gebied dat omstreeks 1870 nog geen 800.000 inwoners telde, doch wier bevolking door de snelle industriele expansie aangroeide tot over de 4.000.000 zielen. Het spreekt van zelf dat in een gebied, waar zich zulk een snel groei-proces voltrekt, wil hier geen chaos ontstaan, deze ontwikkeling in ordelijke banen behoort geleid te worden.

« Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk » was in 1925, het eenige geweest in Europa dat een streekplaninrichting had. Dit regionale bestuur kwam tot stand na de uitvaardiging van een speciale wet in 1920,

waarbij een aantal problemen, — voordien door verschillende bestuurs-
lichamen onafhankelijk van elkaar behandeld, — onder één leiding
gebracht werden.

Een ander beroemd voorbeeld is het streekplan van New-York
en omgeving. Voor dit groote werk werd door een vrijgevig Amerikaan
een ruime gift ter beschikking gesteld, waardoor het mogelijk werd
om aan het voorbereidend werk hiervoor een uitgebreide en hoogst
deskundige staf van medewerkers te verbinden. De prachtige uitgave
van dit streekplan vult een boekenkast.

In 1924 werd het streekplan het hoofdontwerp voor het Interna-
tionaal stedenbouwcongres te Amsterdam. Het streekplanidee was ook
in Nederland gegroeid ¹⁾. In 1939 waren in de meeste Europeesche
landen streekplannen in voorbereiding.

Binnen een betrekkelijk kort tijdsbestek werd in bijna alle be-
schaafde landen het streekplan als een rationeele noodwendigheid aan-
zien.

Voor bepaalde streken echter kwam het verlangen naar een streek-
plan vroeger tot uiting omdat er economische of sociologische factoren
dringend om ordening vroegen.

**

Wat verstaat men nu onder een streekplan ? ²⁾

Een streekplan wijst de bestemming aan van in dat gebied gelegen

1) Als uitvloeisel van het stedenbouwcongres te Amsterdam in 1924 kwam in Nederland
een commissie tot stand onder voorzitterschap van Dr Foekema Andrae, die een uitvoerig
advies benevens een schetsontwerp voor een wettelijke regeling uitbracht. Gevolg van deze
actie was, dat bij de herziening van de Woningwet in 1931 het instituut der streekplannen
opgenomen werd in de wet. De eerste positieve wettelijke stap op het gebied der streek-
plannen werd in Nederland gezet. Sindsdien zijn er de volgende streekplannen in voor-
bereiding : Zuid- Midden- en Noord-Limburg, West- Noord-Brabant en Oost-Noord-Brabant,
Ysselmonde, Oost-Gelderland, Twente, De Veluwe, Oostelijk Utrecht, Westland, Z. W.
Drente, Groningen - Drente, Leeuwarden - Harlingen, Kust - West - Zeeuwsch - Vlaan-
deren, Walcheren.

2) Voor elk werk van eenige beteekenis wordt vooraf een schema opgesteld.

Een algemeene indeeling van het stedenbouwkundig onderzoek van een streek is wel
te geven.

Het hiernavolgende opgestelde schema van den streekplandienst Noord-Brabant (Neder-
land) verdient ernstige bestudeering en kan m.i. als grondslag voor dezen arbeid, — mits
enkele wijzigingen, — in onze streken uitstekend van toepassing worden gebracht.

Kort overzicht van het schema.

INLEIDING.

Deel I. SURVEY. (Gegevens, beschrijving, ordening en beoordeeling van de onder-
werpen.)

A. BODEM.

B. BEVOLKING.

C. BODEMGEBRUIK.

C. ADMINISTRATIE EN BESTUUR.

Deel II.

A. CONCLUSIES EN BESTEMMINGSPLAN.

gronden. Een streekplan zal dus een kaart zijn, waarop van den grond,
binnen het gebied, een bepaalde bestemming gegeven is. Bijv. voor
bebouwing, wegen, kanalen, spoorwegen, industrieterreinen, havens,
onbebouwd te laten oppervlakte enz. Dus een bestemmingskaart. Op
zich zelf schijnt dit zeer eenvoudig maar om hiertoe te komen, is een

B. OVERZICHT VAN DE BESTEMMINGEN.

1. Agrarische gebieden.

2. Industrierreinen.

3. Gronden voor commercieele doeleinden.

4. Verkeerswegen, te water en te land.

5. Woongebieden.

6. Recreatiegebieden.

7. Bestemmingen van algemeen of openbaar nut.

C.

D. AANVULLINGEN VAN ALGEMEENEN AARD.

E.

Uitvoerig schema.

INLEIDING.

Résumé over totstandkoming van het Streekplan.

Beschrijving van het gebied.

Kort historisch overzicht.

DEEL I. SURVEY. Verzameling van gegevens met onderzoek naar oorzaken en gevolgen,
beoordeling van de gevonden tendenzen.

A. BODEM.

1. Geologische Toestand.

Ondergrond.

Ontstaan.

Bovenlaag.

2. Waterstaatkundige toestand. (Klimaat).

3. Landschapstructuur.

SAMENVATTING EN DIAGNOSE.

BEVOLKING.

1. Geschiedenis.

Afstamming en nederzetting.

2. Bevolkingsaanwas.

a. Geboortecijfers, kindersterfte en huwelijksvruchtbaarheid.

b. Sterftecijfers, hygiëne.

c. Geboorte overschot.

d. Vestiging en vertrek. Naar richting, leeftijd, inkomen en beroep. Vreemdelingen-
verkeer.

e. Totale bevolkingsaanwas.

3. Bevolkingsopbouw.

a. Bevolkingspyramiden.

b. Verhouding van de verschillende leeftijdsklassen.

c. Beroepsindeeling en bedrijfsgroepeering.

d. Klasse indeeling. (Maatschappelijke geledingen).

4. Bevolkingsverspreiding.

a. Loop der bevolking over het gebied.

andere zaak, die zeer veel waarneming, studie en overleg vereischt. Het zwaartepunt van het streekplan zelf ligt dan ook bij de toelichting, welk 'n resultaat is van het te verrichten werk bij de voorbereiding.

Wil het plan aan het doel beantwoorden dan moet alle nadruk in eerste instantie op de voorbereiding vallen, welke met de uiterste

- b. Wijze van vestiging. (Lint — of kom dorpen).
- c. Bevolkingsdichtheid.
- d. Gezinssterkte.

5. Bevolkingskarakteristiek.

- a. Godsdienst. (Invloed op samenleving).
- b. Volksaard. (Zeden en gewoonten. — Opvoeding).
- c. Sociaal Economische Structuur.

SAMENVATTING EN DIAGNOSE.

C. BODEMGEBRUIK.

1. Agrarisch gebruik.

- a. Landbouw, veeteelt en tuinbouw.

Grondsoort en product.

Landbouwareaal.

Bedrijfs grootte en structuur.

Eigendom en pachtverhouding.

Samenstelling boerderijbevolking.

Bedrijfszeden en gewoonten.

Afzetgebieden.

Arbeidsmarkt, werkeloosheid en werkverschaffing.

Grondvraagstuk.

Ontginning en intensivering.

Ruilverkaveling.

b. Boschbouw.

Hoeveelheid houtbestand, soort en oppervl. verdeeldheid.

Wijze en voorwaarden van bebossching, waterstaatkundige invloed.

Eigendom en rendabiliteit.

Boschbedrijf als middel van bestaan en werkverschaffing.

SAMENVATTING.

2. Nijverheid.

a. Structuur.

Plaats, grootte, product.

Herkomst van grondstof. (Plaats gebonden bedrijven).

Afzetgebied — Export.

Arbeidsintensiviteit.

Kapitaalsintensiviteit.

b. Vestigingsfactoren.

Arbeidsmarkt.

Beroepsklassen.

Leeftijdsklassen.

Loonen.

Sociale lasten.

Inschakeling huisindustrie.

Vrouwenarbeid.

zorg moet worden doorgedreven, voor een goed afgeteekende en niet te omvangrijke streek.

De problemen en het werk, welke zich opstapelen, zijn zoo overstelpend dat alles den indruk zou geven er geen uitweg meer in te vinden.

Vakopleiding.

Seizoenbedrijven.

Werkeloosheid, steunregeling, leeftijds- en beroepsklassen, trek, jeugdwerkeloosheid. Industrierterreinen.

Ligging (Verkeer — Water, gas, electriciteit — Bevolking).

Hoeveelheid.

Grondprijzen.

Afzet, handels- en transportmogelijkheden.

Plaatselijke factoren.

Orientatie.

Kapitaalvoorziening.

Ondernemers.

Bestuursfactoren.

SAMENVATTING.

3. Handel.

- a. Centra. Stad en dorp.

Marktwezen.

Veilingen.

Havens en emplacements.

Opslagplaatsen.

Winkelcentra.

- b. Grenzen en aard van verzorgingskernen, verhouding stad, dorp en land.

- c. Bankwezen.

SAMENVATTING.

4. Verkeer.

- a. Wegennet. In rangorde, aansluitingen, capaciteit (Profiel), belasting (Toename.), hindernissen (Tollen), bruggen, spoorwegovergangen.

Toestand wegverzorging, aanleg en onderhoud, aesthetische verzorging, (beplanting, reclameverordening, wegontsiering).

- b. Waterwegennet. Rangorde en aansluitingen, capaciteit en belasting, hindernissen (Sluizen), aanleg en onderhoud, aesthetische verzorging.

- c. Spoorwegen. Aansluitingen, capaciteit en belasting, verhouding met weg- en water-verkeer.

- d. Vliegtuigverkeer. Verbindingen, vliegvelden.

SAMENVATTING.

5. Wonen.

- a. Verdeeling over stad, dorp en land.

- b. Stand van de Huisvesting.

qualitatief (Hygiëne — Krotopruijing).

quantitatief (Woningvoorraad — Woning tekort).

- c. Woningdichtheid.

(Aantal gezinnen / woning.)

(Aantal inwonende / woning.)

Men moet ook zeer voorzichtig zijn bij het bepalen van de uitgestrektheid wanneer men aan z.g. « metropolitan planning » doet, waaronder verstaan wordt het uitsluitend bezien van een groote stad met de omgeving hiervan. Zulk een gebied is niet altijd een economisch-geografische eenheid. Een dergelijk plan zou niet leiden tot een juist resultaat, daar de stad hierin te veel als middelpunt wordt gezien.

d. Centravorming en lintbebouwing.

Parochies.

e. Bijzondere stads- en dorpstypen.

f. Regeling bebouwing ten plattelande.

g. Verhouding arbeids- middenstands- en welgestelden woningen.

h. Forensenkwestie.

Soort (Stedeling. — Plattelander. — Arbeiders, middenstanders en welgestelden).

Eigenlijke en oneigenlijke forensen.

j. Woonwagenkampen.

SAMENVATTING.

6. *Ontspanning.*

a. Verhouding in H. A. van woon- werk- en ontspanningsgebied.

b. Natuurschoon der streek. (Reservaten en groenreserve).

c. Soort ontspanning in verband met ligging t.o.z. der centra. (Vacantieoord of ontspanningsterreinen, zomerhuisjes en kampeerterreinen).

d. Sport, speelvelden, zwembaden, ijsbanen, kampeerterreinen.

SAMENVATTING.

7. *Algemeen nut.*

Kerkhoven en bedevaartplaatsen.

Militaire oefenterreinen en defensie-terreinen.

Waterwinningsterreinen.

Waterreiniging- en vuilnisterreinen.

Verb. zônes bij hoogspanningsleidingen.

Werkkampen.

Stichtingen.

Woonwagenkampen.

SAMENVATTING.

SAMENVATTING EN DIAGNOSE.

D. ADMINISTRATIE EN BESTUUR.

Gemeente indeeling.

Waterschap indeeling.

Arrondissementen.

Parochies en Bisdom.

Wettelijke regelingen op stedenbouwkundig terrein.

Insp. Volksgezondheid.

Bouw- woning en welstandstoezicht.

SLOTBESCHOUWING — oorzaken en gevolgen — veranderingen en tendenzen — normen van behoor — totaal diagnose.

Deel II. — CONCLUSIES, PROGNOSEN EN TOEKOMSTOORDEELEN OVER DE ONDERWERPEN IN HET STREEKPLAN TE REGELEN.

B. OVERZICHT EN TOELICHTING DER BESTEMMINGEN.

1. *Bestemming Agrarisch gebied.*

Het is duidelijk dat de voorbereidende werkzaamheid van een streekplan in hoofdzaak een technisch-economische kwestie is. De vaststelling, handhaving en eventuele uitvoering daarentegen is een bestuurskwestie.

Nooit mogen de voorstudies afdwalen en los van het plan komen te staan. Bij alles, wat men doet, houde men steeds het uiteindelijke doel in het oog.

De « survey » zal het feitenmateriaal leveren noodig voor het inzicht in de factoren, welke de ontwikkeling van het gebied zullen beheerschen.

Allereerst dienen de primaire factoren in studie te worden genomen. Wegen b.v. zijn sterk afhankelijk van hetgeen de primaire factoren vooropstellen.

De analytische- sociaal- econoom- geograaf- moet beheerscht worden door den synthetischen architect-kunstenaar. Het maken van prachtige voorstudies en gedocumenteerde rapporten heeft geen nut

Uitbreiding en intensivering.

Bescherming van doel en karakter.

Boschaanplantingen.

Toe te laten bebouwing.

Ruilverkaveling.

2. *Industrie.*

Soort, plaats, begrenzing van het gebied.

Capaciteit, arbeidersopname.

Welstandseischen.

3. *Handel.*

Markten, veilingsterreinen, opslagplaatsen en winkelcentra.

Spoorwegaansluitingen.

Te stichten verzorgingskernen.

4. *Verkeer.*

Wegennet — met langs en dwarsprofielen — welstandseischen.

Water, spoor- en vliegwezen — en bijhoorende terreinen.

5. *Wonen.*

Groote totaal woonoppervlakte en totaal aantal woningen.

Verdeeling.

Uitbreidingsplannen der gemeenten.

Algemeene welstandseischen.

6. *Ontspanning.*

Natuurreservaten.

Groen reserveering.

Zomerhuisjes verordening.

Kampeesterreinen.

Sport- en speelvelden.

7. *Algemeen nut.*

C. ALGEMEENE VOORWAARDEN EN BEPALINGEN.

D. SCHADEVERGOEDINGSREGELING.

E. TOELICHTING OP DE PROCEDURE.

wanneer de studie niet verder komt dan een boek. Het is de stede-
bouwkundige die uit alle voorstudies de groote greep zal doen.

Het spreekt vanzelf, dat de studiefase voor het eene streekplan
een veel uitgebreider, breeder opgezette, voorstudie zal rechtvaardigen
dan de andere. Zoo zal een in hoofdzaak agrarisch gebied een beschei-
dener voorstudie vereischen, dan een dichtbevolkt industrie- of haven-
gebied.

Elke streek biedt speciale problemen, die men elders niet aantreft,
en die elk naar zijn aard onder het oog dienen genomen te worden.

Het gebied, waarover men zijn studies uitstrekt behoeft niet sa-
men te vallen met het gebied, waarvoor men het streekplan denkt te
maken. Binnen het studieterrein kan men veel grooter gebieden be-
trekken. Hierbij kan ongehinderd zoover gegaan als het onderwerp dit
noodig maakt.

Wil er van het plan iets uitgaan, dan dient het natuurlijk nageleefd,
anders heeft het geen zin. Hiernaast zal het wenschelijk zijn dat ver-
schillende daarin geprojecteerde werken (industrie-terreinen, verkeers-
wegen e.d.) tot verwezenlijking komen. Wanneer deze werken van
typisch streekbelang zijn en boven de macht van de kleine gemeente,
waarin deze werken toevallig liggen, moeten uitgaan, is het de vraag
of de streekplanorganisatie voor verwezenlijking zal dienen te zorgen.

Een deel van de studie — of van de bestuurscommissie of een
gecombineerd orgaan, — dat het plan zelf heeft helpen samenstellen kan
dan als uitvoerende of toezichhoudende instantie blijven voortbestaan.

Zolang een streekplan niet op wettelijke gronden geschoeid is,
blijft het achter de schermen werken. Het plan blijft in dat geval
alleen dienst doen als toetssteen voor de gemeentelijke uitbreidings-
plannen op dat gebied, d.w.z. dat het gemeentelijk uitbreidingsplan
dient aangepast te worden aan het streekplan.

Zelfs, in het geval geen wet de gemeenten verplichten zou
hun plannen aan het streekplan aan te passen, dan nog zou het streek-
plan, alhoewel niet wettelijk, van groote waarde kunnen zijn, omdat
én door overtuiging én wetenschappelijke analyse, én daardoor de over-
tuigingskracht, veel goeds kan verwezenlijkt worden.

Nemen we een voorbeeld : eerst te laat heeft men ingezien dat
een half dorp verkeerd gegroeid is, ofwel dat er door het aanleggen
van een industrie wordt bestatigd dat een bepaald dorp in een andere
richting zijn uitbreiding had moeten zoeken. Nu vraag ik me af :
Wat kost het niet wanneer onteigeningen moeten gebeuren van be-
bouwde gedeelten ? Hoe hoog loopen de onteigeningskosten voor aanleg
of verbredingen van wegen ? Welk zou de besparing geweest zijn wan-
neer reeds twintig jaar vroeger een streekplan was opgemaakt geweest ?

Reeds vroeger hebben we gezegd dat een streekplan ordening be-
oogt te brengen in het gebruik van den bodem.

Maar in het gebruik van den bodem moet er ook een verband
bestaan. Wat baat het dat de eene gemeente haar bebouwing op voor-
treffelijke wijze regelt, als juist buiten de grenzen van haar gebied een
chaotische wirwar ontstaat ?

Welk nut zou de rioleering van de eene gemeente opleveren, als
een andere doorging al haar vuil water en drekstoffen op een pas ge-
zuiverde beek te lozen ? Zouden de bewoners van de eene gemeente
minder last hebben van stof, rook en roet uit fabrieken van de na-
burige gemeente, dan van het vuil van haar eigen industrie ?

De tijd is lang voorbij dat plaatselijk aan bodemordening kon
gedaan worden. Zooveel problemen moeten niet alleen in streekver-
band maar zelfs in nationaal verband gezien worden.

Verkeerswegen, vliegvelden, havens, ontspanningsgebieden, zijn
zooveel grootstedelijke problemen, waarvan de aanleg dikwijls buiten
haar grenzen moet gebeuren.

Geïsoleerde streken moeten verbeterd worden door het aanleggen
van verkeerswegen. Elke plaats en gehucht zou in gemakkelijke ver-
binding moeten gesteld worden met de hoofdverkeerswegen, en vele
hoofdverkeerswegen zullen moeten omgevormd worden in auto-snel-
wegen.

Aan de hand van een in het streekplan opgemaakt wegenplan wor-
den door de gemeenten de uitbreidingen bepaald.

De eisch moet daarom gesteld worden dat de cultuur van aan
de verkeerswegen gelegen gronden blijft voortbestaan.

Het bouwen van boerderijen op eigen grond en daarbij behorende
gebouwen als stallen en schuren zal daarom niet worden tegengehou-
den. Deze bebouwing zal wel aan strenge bepalingen moeten voldoen,
t.t.z. rooilijnen en onderlinge afstand der woningen, teneinde hinder-
lijke lintbebouwing te kunnen voorkomen.

Wanneer met zorg de begrensde gebieden rond de bebouwde kom-
men zijn vastgesteld, zal de nieuwe ontwikkeling zich kunnen concen-
treeren. De concentratie der kombevolking is noodig teneinde het ge-
meentelijk organisme voor totaal uiteenvallen te behoeden, en is ook
gewenscht met het oog op den hinder, welke de landbouw ondervindt
door de vestiging van menschen die niet op het platteland thuishooren.
De verspreide vestiging is niet langer toelaatbaar met het oog op de
gevolgen voor de openbare kas ¹⁾.

Het streekplan reserveert terreinen voor industrie en handelsdoel-
einden, sport- en speelvelden, natuurschoon en vliegvelden.

Door goed afgeteekende bestemmingen zullen woonwijken geen
hinder ondervinden van de industrie.

¹⁾ Verspreid wegnnet, te groot net van leidingen voor drinkwater, riolen, gas en
electriciteit, economische werkwijze voor politie- en reinigingsdienst.

Voor rioleering zullen gebeurlijk terreinen gereserveerd worden voor de zuivering van het afvalwater.

Aan de bewoners van het platteland zal goed drinkwater verschaft worden. Gebieden zullen gereserveerd worden voor de drinkwatervoorziening; de hiervoor aangewezen terreinen zijn ook meestal uit natuurschoon-oogpunt van belang en dan is dit een reden te meer om ze te beveiligen.

De woning, de werkplaats, de sportvelden, de bosschen, het land, alles moet goed en schoon zijn om wille van het geestelijk en lichamelijk welzijn van de bevolking.

*
**

Het streekplan kan er over waken dat alle veranderingen in het landschap voldoen aan gestelde richtlijnen.

De verschillende belangen van het geheele volks- en welvaartleven ten opzichte van den bodem en ook ten opzichte van het landschap moeten geregeld worden in onderling verband, en elk moet zoo goed mogelijk tot zijn recht komen.

De bescherming van natuur en landschap zou bij de bestuurstaak van alle ambtenaren moeten medegerekend worden, en deze ambtenaars moeten bijgestaan worden door deskundigen op het gebied van de natuur- en de landschapbescherming, d.w.z. deskundigen op natuur-, wetenschappelijk en esthetisch gebied.

Het boerenbedrijf mag door een doorgedreven landschapsbescherming niet worden tegengegaan of geremd, doch wel geregeld in dier voege dat belangrijke verstoring van het landschapsbeeld uitgesloten wordt.

Er moet gewaakt worden over een afdoende beveiliging van voor het landschapsbeeld belangrijke bestanddeelen: lanen, boomgroepen, hagen, e.d. tot welke beveiliging de aangestelde natuurbeschermingsambtenaars het recht zouden moeten krijgen¹⁾.

1) In geheel het Deutsche rijk worden alle plannen die in het landschapsbeeld ingrijpen voorgelegd aan het « Reichsnaturschutzgesetz »; een onderafdeeling van de sinds 1935 ontstane « Reichszentralstelle für Raumordnung ».

De bestuursambtenaren en de technici moeten in Duitschland reeds tijdens hun studietijd van de grondbeginselen van de landschapsbescherming- en verzorging op de hoogte gebracht worden. Verder moeten ook alle kringen van het volk over de beteekenis van de landschapsbescherming onderricht worden.

De Deutsche regeering heeft in Juni 1935 een Rijks-Natuurbeschermingswet uitgevaardigd en daarbij een reeks bepalingen getroffen, welke de verschillende Overheidslichamen in staat stellen om vooral in te grijpen ten behoeve van een goede verzorging van het landschapsbeeld.

NATIONAAL PLAN.

Hoe de stedenbouwkundige wetenschap zich ontwikkelde van een eenvoudig stratenplan (esthetische « städtebau ») tot een gemotiveerd geografisch-economisch bestemmings- en inrichtingsplan en hoe daaruit het streekplanidee baan vond, heb ik reeds aangetoond.

Dit streekplanidee, hetwelk in den beginne betrekkelijk vaag was, ontwikkelde zich tot een natuurlijke en noodzakelijke realiteit, totdat het begrip nationaal plan ontstond, hetwelk ook reeds in enkele landen bezig is een werkelijkheid te worden.

Op veertig jaar groeide de stedenbouwkundige wetenschap van « städtebau » tot « nationaal plan ». Wanneer de nood het grootst is, is de redding het dichtst nabij.

*
**

Het gemeentelijk uitbreidingsplan is bij uitstek gemeentelijke taak, onder toezicht van de Bestendige Deputatie en den Staat; het streekplanwerk is de taak van de Bestendige Deputatie met de medewerking van de betrokken gemeenten en onder toezicht van den Staat. Deze opbouw wordt voltooid door het Nationale Plan, dat bij uitstek regeeringszorg is, waarbij de provinciale besturen kunnen worden ingeschakeld, zoowel wat de voorbereiding als wat de vaststelling betreft.

De stedenbouwkundige ontwikkeling van elke nederzetting werd

vroeger gezien als een afzonderlijk geval. Er was geen sprake van het in grooter verband bezien van alle vraagstukken die niet eindigen op de grens der gemeente.

Eerst nu is de stedenbouwkundige wetenschap in een stadium gekomen waarop vastgesteld wordt dat tot nog toe een verkeerde hiërarchie gevolgd werd en dat men vooreerst de groote lijnen te trekken heeft vooraleer men tot détailleren kan overgaan. Dit schijnt vrij simplistisch en men vraagt zich af hoe het komt, dat het zoo lang geduurd heeft vooraleer deze eenvoudige conclusie ingang heeft gevonden.

Het streekplanidee groeide tot praktische resultaten in vele landen, omdat de noodzakelijkheid zich deed gevoelen om buiten de gemeentegrenzen stedenbouwproblemen op te lossen. Hoever nu buiten de gemeentegrenzen moest gegaan worden hing van verschillende factoren af. De grootte van de streek was verschillend naargelang de moeilijkheden die zich in een bepaald gebied opstapelden. Zoo hebben we in Holland het streekplan IJsselmonde zien ontstaan, hetwelk 'n paar gemeenten omvatte, maar een gebied vormde, dat op zichzelf een economisch-geografische eenheid was. In Duitschland echter werd het « Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk » opgericht hetwelk streefde naar een harmonische ontwikkeling van een omvangrijk gebied, hetwelk een bijna even groote oppervlakte besloeg als geheel ons land.

In Duitschland kwamen later nog tal van andere organisaties van streekplannen tot stand, tot dit werk in 1936 in heel Duitschland met kracht is aangevat en centraal georganiseerd werd.

Nu spreekt het vanzelf dat in kleine dichtbevolkte landen vroeger de noodzakelijkheid naar voren komt om tot een nationaal plan te geraken. Nochtans zijn het de groote landen die het voorbeeld hebben gegeven. Bijna gelijktijdig ontstond in Engeland, Amerika en Duitschland het idee « nationaal plan », hetwelk in elk land nog op een verschillende manier werd vooropgezet ; dit laat zich echter gemakkelijk begrijpen, vermits niet in elk land dezelfde noodwendigheden gelijktijdig op den voorgrond treden.

Ook in Holland heeft het nationaal plan reeds heel wat aanhangers gevonden, omdat ook daar reeds heel wat moeilijkheden zijn opgerezen. In Holland bestaat praktisch geen enkele provincie meer of er is leven en beweging op het gebied der streekplannen, en nu gaan er terecht stemmen op om de groote werkzaamheden, namelijk de « survey », nationaal te doen verrichten, dewelke in hoofdzaak regeerings-taak is, t.t.z. rijkswegen, spoorwegen, vlieghavens, natuurreservaten, landbouw, grootindustrie, enz.

In de Vereenigde Staten is op initiatief van de « National Resources Board » in vrijwel alle staten der Unie door een « State Planning Board » aan de voorbereiding van een plan voor dien staat gewerkt.

Daarnaast wordt eveneens alle aandacht gewijd aan de « Regional Planning » waaronder verstaan wordt plannen voor groepen van staten en zelfs aan « National Planning » voor het geheele gebied der Vereenigde Staten. In Duitschland is bij de wet van 29 Maart 1935 de Reichs- und Landesplanung tot een « Staatliche Hoheitsaufgabe » aangewezen. Er is een « Reichsstele für Raumordnung » geschapen, aan welke is opgedragen de « Zusammenfassende, übergeordnete Planung des deutschen Raumes für das gesamte Reichsgebiet ». Onder deze centrale instantie zijn « Planungsgemeinschaften » werkzaam voor elk der 23 deelen, waarin het Rijk voor dit doel is verdeeld.

En naast deze organisatie is een « Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung » gevormd, aan welke de vóórstudie is toevertrouwd, waarop de plannen moeten worden opgebouwd. Laatstgenoemde organisatie verricht haar taak in nauw contact met de gezamenlijke Deutsche hoogescholen.

Ook in Engeland wordt er gestreefd naar de totstandkoming van een nationaal plan. In 1935 werd er een rapport door een hiervoor aangestelde commissie uitgebracht, onder voorzitterschap van Lord Marley, hetwelk tot de conclusie kwam dat er een « National Planning Board » moest komen.

**

Zooals ik reeds geciteerd heb, kan een nationaal plan slechts in zeer algemeene trekken de hoofdlijnen uitstippelen welke de stedenbouwkundige ontwikkeling moet aangeven.

Evenals een streekplan gelijk is aan een uitbreidingsplan van groot formaat, zoo is een nationaal plan een vergroot streekplan.

De inhoud van een nationaal plan is in wezen dezelfde als van het streekplan, ja zelfs van het zoo beperkte gemeentelijk plan.

Het nationaal plan heeft ook in de eerste plaats voor doel het grondgebied te regelen. De economische factoren spelen hier de hoofdrol. Het spreekt vanzelf dat, wil ons land een economische eenheid vormen, de economische indeeling van het grondgebied ook nationaal moet geschieden ¹⁾.

Het mag niet worden overgelaten aan elke provincie om in haar streekplan zooveel mogelijk industriegebieden te voorzien, welke nooit ontstaan kunnen of nooit renderend zullen zijn.

De groote landbouwgebieden, industriegebieden en groote recrea-

1) Prof. C. Sfantescio schreef onlangs het volgende :

« ... grâce à l'organisation d'un nouveau réseau de liaison et d'intérêt social, économique ou esthétique, par un plan qui imprime un ordre nouveau, une modification d'ambiance et qui permette une réalisation, en tenant surtout compte de la structure social de la nation.

Nous écrivons encore en 1929, que la superurbanisme détermine les rapports entre la population, le territoire et les constructions d'un Etat, afin d'obtenir un développement harmonieux de la population dans une cohésion homogène.

tieterreinen kunnen zelfs niet anders dan nationaal gezien worden.

Het nationaal plan zal in groote lijnen de streken aangeven welke voor industrialisatie in aanmerking komen, in welke streek de industrie moet bevorderd worden en waar ze onbelemmerd groeien kan.

Het nationaal plan voorziet de uitvoering van groote openbare werken en tevens de stadions van uitvoering, o.a. electriciteit, waterleidingsnetten, groote verkeerswegen, spoorwegen, landsverdediging.

Het moderne verkeer eischt nieuwe netten van verkeerswegen, autosnelwegen, enz.

Het nationaal plan dient er eveneens voor te zorgen dat elke wijziging in het landschapsbeeld ordelijk gebeurt.

En de watervoorziening ! Daarvoor alleen dient een nationaal plan opgemaakt te worden. 70% van de gemeenten in ons land hebben geen watervoorziening ; zij omvatten ongeveer 4 miljoen inwoners. In Groot-Brittannië bedraagt de verhouding slechts 5%. In Nederland bereikt ze geen 30%.

Een nationaal plan moet zich ook aanpassen aan de tijdsomstandigheden. Het moet gewijzigd worden wanneer blijkt dat, na verdere diepere studie, na verdere ontwikkeling van de wetenschap, het eerst vooropgezette plan niet in alle onderdeelen juist is geweest.

Het nationale plan moet de grondslag vormen voor het werk der streekplannen.

Elke op te richten provinciale streekplandienst is niet in staat de breed opgezette studies, waarin het geheele land wordt betrokken, aan te vatten, maar de streekplandiensten kunnen voortbouwen op de grondslagen die de « survey » voor het nationale plan biedt.

De vijfvoudige manifestatie van leven, namelijk : wonen, werken, voortbrenging, verkeer en ontspanning moeten vooreerst van uit nationaal oogpunt bestudeerd worden.

Wat kan er nu in ons land gebeuren ?

Een nationaal plan mag in dezen tijd niet meer als toekomstmuziek aanzien worden, als we bedenken dat andere landen streekplannen opmaken voor gebieden welke grootter zijn dan ons land en dat onze dichtbevolkte streken meer naar ordening vragen dan gelijk welk gebied ter wereld.

Andere landen hebben ons kostbare lessen gegeven.

Le superurbanisme unissant l'économie à l'esthétique, va organiser l'action de la volonté humaine sur un territoire national, mais sous une forme totalitaire de l'existence de notre époque, par une technique de rationalisation.

L'urbanisme national représente la valorisation optima du territoire national, par la répartition de la population dans des centres optima de population, pour donner à la nation un équilibre politico-social aussi stable que possible, assurant ainsi son avenir ; tout cela dans un esprit idéaliste qui accroît la puissance nationale et les moyens d'expression de son génie. »

Vooraleer het idee van een nationaal plan in het buitenland baan vond, heeft dit veel kostelijken tijd en moeizamen arbeid gevraagd. In verschillende landen is men reeds tot de conclusie gekomen dat men eigenlijk andersom had moeten beginnen ; dat er vooreerst moet vertrokken worden van een nationaal plan om te komen tot een gemeentelijk uitbreidingsplan. En dit is vrij logisch. Ons klein land heeft niet alleen met zooveel nationale stedenbouwkundige factoren rekening te houden, maar zelfs zullen en moeten veel vraagstukken internationaal gezien worden.

Ons land heeft er behoefte aan. In 1935 telde België 273 inwoners per Km². Te veel problemen moeten en kunnen over een geheel grondgebied gezien worden.

Het nationale plan trekt de groote lijnen van de « survey ». Deze studie moet centraal uitgaan, om nadien meer gedetailleerd provinciaal te werken in het streekplan, omdat er dan van uit het streekplan de beste ordening kan aangevat worden naar een doelbewust stads- of dorpsuitbreidingsplan.

Voor ons land is het absoluut noodzakelijk dat er een nationaal plan wordt opgemaakt. Ons land heeft een kleine oppervlakte en kan misschien meer dan eenig ander land er toe bijdragen, om te trachten een harmonische en rationeele ontwikkeling te waarborgen.

De problemen welke zich voordoen zijn bij ons veel ingewikkelder ; de conflicten die naar een oplossing vragen zijn meer van ernstigen aard dan in de meeste andere landen.

Een nationaal plan is voor ons klein land onontbeerlijk, omdat er tal van problemen zijn die alleen in nationaal verband tot een behoorlijke oplossing kunnen worden gebracht.

Er bestaat een nationaal spoorwegplan, een nationaal plan van interlocale wegen, een primair plan met het staatswegennet en een secundair met het provinciaal wegennet, een plan van kanalen, vlieghavens, een verdedigingsplan, enz. enz., maar alles is verdeeld over verschillende diensten en verschillende ministeries ; er is geen eenheid, geen centralisatie, geen coördinatie.

Er moet een constructief nationaal plan worden opgebouwd voor den landbouw. Een plan dat alle economische, maatschappelijke en geestelijke factoren omvat en dat in de eerste plaats de gezondmaking van het platteland zal nastreven. Het bestaan op het platteland kan daardoor verbeterd en het leven aangenamer gemaakt worden. Een betere verhouding tusschen stad en land kan er door ontstaan ; een verhouding die de trek van de plattelandsbevolking naar de steden zal doen verminderen. Een nationaal plan moet worden opgebouwd voor de industrie, de natuurreservaten, de luchtbescherming, enz. enz.

Al het groote « survey » zal dan door één nationale dienst kunnen worden gedaan, naarwaar elke provinciale streekplannendienst zich te

richten heeft. Veel werk zal daardoor worden gespaard, want veel van het « survey »-werk dat elke streekplandienst afzonderlijk zal te verrichten hebben, zou in éénmaal kunnen gebeuren door één nationale dienst en op veel vaster grondslagen.

Een helder inzicht moet men verkrijgen in de huidige structuur van ons land en in de mogelijkheden van de toekomstige ontwikkeling.

Alle invloeden die een harmonische ontwikkeling van ons land zouden kunnen schaden zouden daardoor reeds kunnen geweerd worden. Daarom is het van groot belang dat er een nauwe samenwerking gebeure met alle instanties, zoowel openbare als particuliere, die ook maar eenigszins invloed kunnen uitoefenen op de ontwikkeling van de structuur van ons land.

De bescherming van natuur en landschap moet bezien worden van uit nationaal standpunt, omdat in een nationaal «ruimte-ordeningsplan» voor elk gebied z'n ware bestemming wordt vastgelegd.

De bescherming van natuur en landschap moet bezien worden in het breede kader van een algemeen plan, waar alle belangen en factoren van het nationale leven tegen elkaar afgewogen worden. Bij de studie en den arbeid van het Nationale ruimteordeningsplan staat het beginsel voorop, dat onder al de nationale belangen het waardige behoud van natuur en landschap tot de eerste belangen dient gerekend te worden, omdat er een volksbelang van de eerste orde mee gemoeid is, namelijk dat van de lichamelijke en geestelijke gezondheid van het volk, van zijn kracht, zijn geluk en zijn geheele welzijn.

* *

Het is de taak der regeering dat er ideeën en inzichten worden vastgelegd van de door den Staat uit te voeren openbare werken evenals de stadia van uitvoering in verband met een economisch programma.

Het localiseeren en het brengen in plan van de groote nijverheidszones met hun uitrusting zooals het in ontwerp vastleggen en voor uitvoering verwerkelyken van de water-, spoorwegen en speciale wegen, kan door de regeering eenigszins vooraf geregeld worden wanneer een politiek van vervoer wordt ontworpen die zal aangepast zijn aan de noodwendigheden en de voorziene uitbreidingen.

In ons klein land zijn de groote middenbesturen goed georganiseerd en het verwondert dan ook niemand dat we reeds enkele nationale plannen bezitten. We bezitten plannen van rijkswegen — bestuurd door Bruggen en Wegen, — en welke verbeterd en uitgebreid worden volgens een verzameld plan. Hetzelfde bestaat voor de spoor- en waterwegen.

Ik herhaal, er is bij ons gebrek aan coördinatie. De eene administratie is niet gewend in voeling te treden met een andere, niettegen-

staande ze meermaals gelijke doeleinden nastreven. De Staat treedt niet in verbinding met de provinciën en gemeenten zelfs al is dit in sommige gevallen noodzakelijk. Vandaar het groote nadeel in de ordening van programma's, verwezenlijkheden en uitvoeringsmogelijkheden¹⁾.

Het volmaakte nationaal plan, zooals wij het voorstellen is zoo wijd uitgebreid en omvat zoovele tot nog toe althans ongrijpbare doeleinden, dat het voor onze generatie onmogelijk is dit ideale nationaal plan ooit verwezenlijkt te zien.

Wanneer we echter zouden kunnen bereiken dat er een zekere noodzakelijke orde zou gecreëerd worden in de verschillende bestaande nationale plannen dan zouden we alreeds heel wat verwezenlijkt hebben.

De arbeid die voor ons ligt is onoverzienlijk. Dat we beginnen de verschillende plannen in overeenstemming te brengen en te volledigen.

De maatschappelijke, economische en geografische studieën in verband met het nationaal plan zullen we aanvangen en alzoo de eerste steenen metsen van een zóó groot gebouw, dat het eerst door onze opvolgers zijn volmaking zal nabijkomen.

1) R. Valckerick schreef in Urbs-Nova van Sept. 1939 :

« Nog een ander geval : een met uitvoering van groote werken gelast organisme moest gronden herverkoopen. Een ministerie gebiedt haar in de verkoopakten zeer strikte be-
dingingen voor hygiene en uitzicht te voorzien voor de gebouwen die er zullen opgericht worden. Een ander departement integendeel legt haar op te verkoopen aan gelijk welke voorwaarden, of beter zonder voorwaarden om dus zoo hoog mogelijken prijs te bekomen.

Men zou een boekdeel kunnen maken met al dergelijke gevallen aan te halen die voor den geest komen. Is het dan te verwonderen dat we aan dien warboel niets kunnen verhelpen?

Buiten beschouwing gelaten dat de administratieve ingewikkeldheid de verdeling der verantwoordelijkheid tot in het oneindige begunstigt. Zeven of acht ambtenaren of dien-
sten zouden hun advies moeten geven over een ongelukkig plannetje voor de opening van een straat en niettegenstaande dit durft, in vele gevallen, niemand bevestigen dat ze werkelijk nuttig is en dat ze de beste oplossing aan de gestelde vraag daarstelt. Dat is geen decentrali-
satie meer, dat is verspreiding, niet alleen van de macht maar van de verantwoorde-
lijkheid. »

« Aan dien warboel, zie ik maar eene oplossing. Dat men voor elk gedeelte van het grondgebied een inrichtingsplan opmake dat de binnen een bepaalden termijn aan te brengen verbeteringen en uitbreidingen zou aanduiden, dat men dit plan met de meeste zorg late onderzoeken door al diegenen die er hun woordje in meê te praten hebben. En later wanneer men een rooilijnplan, dat in feite niets anders dan een uitvoeringsplan zal zijn, zal voorstellen, zal het volstaan dat men zich een vraag stelle : is het voorgestelde plan gelijkvormig aan de schikkingen van het inrichtingsplan? Indien ja? Dat het dan aangenomen en goedgekeurd worde ! Indien neen? Dat men dan het verworpt !

DE WEG EN HET VERKEER IN HET LANDSCHAP.

De uitbreiding van de verkeerstechniek, het plotseling toenemend motorverkeer en het toerisme stelden de wegenbouwers voor nieuwe problemen.

Het landschap onderging tal van wijzigingen, die het landschapsbeeld niet altijd gunstig hebben beïnvloed.

Als die wijzigingen er noodig zijn voor het algemeen belang, dan moet er zich iedereen bij neerleggen. Er rijst echter zeer begrijpelijk verzet, zoodra er eenige twijfel ontstaat over de noodzaak ervan, of wanneer werken tot stand komen waarbij meer schoonheid wordt vernietigd dan strikt noodzakelijk is, of waarbij met de mogelijkheid voor het verkrijgen van nieuwe schoonheid, onvoldoende rekening wordt gehouden.

Om te voldoen aan de eischen, gesteld door de verkeerstechniek, zal het meermaals moeten gebeuren dat landschappelijke schoonheid wordt vernietigd of verminkt.

Het zou onzinnig zijn, bij het aanleggen van een nieuwen weg, een groep boomen te willen behouden, wanneer men vooraf weet dat die boomen een gevaar kunnen worden voor de veiligheid.

Maar het is even onzinnig landschappelijke schoonheid te willen vernietigen zonder daartoe een grondige reden te bezitten.

Ook landelijke gebieden moeten kunnen beschikken over goedkoop, eenvoudig en snel verkeer van personen en goederen, en daarom moeten goede autowegen van het platteland naar het centrum worden aangelegd; doorgaande verbindingen naar de steden, met scheiding der verkeerssoorten.

De auto is geen luxe-artikel meer, ook niet voor de landelijke bevolking, doch een onmisbaar vervoermiddel.

Het tramverkeer zal langzaam verdwijnen. De autobus zal voor het lokaal verkeer worden aangewend; de trein blijft dit voor interlokaal verkeer. Voor dit laatste zal het gewenscht zijn, dat zoo weinig mogelijk stopplaatsen worden aangebracht in kleine dorpen, opdat het locale autobusverkeer zich beter en gemakkelijker zou kunnen ontwikkelen. Door de verdwijning van het tramverkeer in het landschap zullen er groote verbeteringen aan het wegverkeer mogelijk zijn, doordat de breedte welke nu door de tramrails wordt ingenomen door den weggebruiker zal benuttigd worden, met als gevolg dat het verkeersgevaar veel zal verminderen.

*
**

Bij het ontwerpen van nieuwe wegen of verbeteringswerken, aan bestaande wegen, moet steeds bijzondere aandacht verleend aan de veiligheid.

Al de autowegen zouden zoodanig van nu af in plan moeten ontworpen worden, dat zij over 15 jaar geschikt zouden zijn om een verkeer te ontvangen, dat tweemaal zoo druk is als thans.

Bij het aanleggen van snelverkeersbanen verdient het aanbeveling langs weerszijden van de rijbaan een vrijliggend rijwielpad te maken. Waar deze paden zouden ontbreken moet er in dit tekort voorzien worden.

Bij het aanleggen van autosnelwegen moet men erop bedacht zijn, dat de wielrijders de rijbaan nimmer gelijkvloers kruisen.

Geen stilstaande voertuigen mogen zich op de rijbaan bevinden; daarom is het aanleggen van parkeerplaatsen langs de wegen aan te raden.

Dubbele verkeersbanen zijn het veiligst; de kruisingen zijn van veel belang. Autosnelwegen moeten daarom zoodanig ingericht worden dat geen gelijkvloersche kruisingen met andere wegen voorkomen; verder zullen de aansluitingen zoodanig worden uitgevoerd, dat men den weg steeds aan de rechterzijde verlaat of bereikt, zoodat het gevaarlijke links afslaan niet voorkomt.

Voor sommige autosnelwegen zal het noodzakelijk blijken dat 3 sporige en zelfs 4-sporige banen worden aangelegd. Voor 4-sporige banen zal de voorkeur moeten gegeven worden aan dubbele rijbanen, afgescheiden door bermen met hagen of boomen.

De wegverlichting is op dit oogenblik nog zeer kostbaar. Toch zijn er drukke verkeerswegen die dringend om verlichting vragen.

De wegen mogen niet te glad worden gemaakt.

Veel aandacht wordt er reeds besteed aan het vraagstuk hoe bij vorst en ijzel de gladheid moet te keer gegaan worden.

Tot hiertoe zijn de resultaten van deze studie nog weinig beduidend.

Een wegdek moet voldoen aan veel hygiënische en economische factoren.

In principie moet een wegdek kwaliteiten hebben van zekerheid, eenvormigheid en ondoordringbaarheid. Het moet bestand zijn tegen het te dragen verkeer en gemakkelijk te herstellen.

Voor zwaar verkeer gebruike men liefst rotskeien met inspuiting van een bitumineuse stof tusschen de voegen ; voor snelverkeer neme men een monolithe bedekking met elastische voegen.

Aan waarschuwborden en wegwijzers werd den laatsten tijd wel aandacht geschonken. De wegen zijn duidelijk aangeteekend en voldoende borden en platen staan in het landschap.

De vereischte waaraan een waarschuwbord moet voldoen is, dat het goed geplaatst weze en van verre zichtbaar. Maar nu is de vraag of al die platen en borden niet aan het vooropgezette doel kunnen beantwoorden en tevens de esthetiek dienen.

Een blauwe geëmailleerde plaat, met witte letters of teekens, aan 'n gietijzeren paal bevestigd, is onvoldoende. Zulke platen zijn 'n vlek in het landschapsbeeld. Dit moet beter opgelost worden omdat het beter kan.

Benzinestations moeten beperkt worden.

Aan de inrichting van nieuw op te richten benzinestations en hun toegangswegen moeten hoge eischen gesteld.

Langs de nieuw aan te leggen wegen moet er gestreefd naar een doelmatigen onderlingen afstand der stations.

Geen vergunningen mogen verleend voor het oprichten van stations langs wegen waar in den regel snel gereden wordt.

In de nabijheid van elk op te richten station moet er naar gestreefd worden dat aan de andere zijde van den weg een tweede station zou worden opgericht.

Nieuw aan te leggen rijwielpaden moeten zooveel mogelijk vrijliggend langs weerszijden van een weg aangelegd ; in gevallen dat dit onmogelijk zou zijn uit te voeren, dan een éénzijdig vrijliggend rijwielpad.

Tevens zou er moeten gestreefd naar verplicht verkeersonderwijs,

niet alleen op de lagere scholen ten plattelande, maar ook in de lagere en middelbare scholen in de grootsteden ¹⁾).

« Il est donc de toute nécessité avant tout projet d'aménagement de dresser ou de rassembler des statistiques et de les schématiser en des Graphiques comparatifs, de l'intensité du mouvement circulatorio dans les grandes artères et leurs ramifications essentielles, du Mouvement circulatorio absolu en certains points (ponts, carrefours, etc.) et de l'afflux humain déversé en des rayons déterminés, chaque fois pour les différents moyens de transport existants et en tenant compte de l'accroissement proportionnel décennal probable de cette intensité circulatorio. »

En verder :

« Avant tout projet d'aménagement il est donc absolument essentiel de schématiser la voirie principale de la cité, de mettre en évidence ses directions cardinales, l'importance relative des secteurs qu'elle met en relation et les solutions de continuité qu'elle présente, d'analyser ses dispositions, et de rassembler tous les éléments qui permettent de formuler les desiderata fonctionnels auxquels il importerait que les projets nouveaux pourvussent. » ²⁾

*
**

De beplantingen van de wegen kunnen voor het verkeer van groot nut zijn.

Een achtergrond van boomen en struiken laat een veel snellere waarneming toe van hetgeen zich op den weg bevindt.

De beschutting tegen regen en wind beschermt wielrijders en wandelaars.

Voor autovoerders is het voor het oog aangenaam dat het lichtgekleurde wegdek bij felle belichting wordt beschaduwd ; dat het sterk belichte open landschap getemperd wordt door boomen.

Als de omgeving leelijk is door een onesthetische bebouwing, kan het afschermen door boomen niet anders dan voordeelig zijn.

Ook onder oogpunt van landsverdediging is de beplanting van wegen van groot belang.

1) Ons land heeft tegenwoordig het rechtstreeksch beheer over 8.878.17 Km. groote wegen ; als aanvulling komt daarbij 1.579.31 Km. beheerd door de Provinciën.

Op een oppervlakte van 100 Km², telde men in 1935 (Architecture et Urbanisme : Nr 8 — 1938).

	Wegen	Kanalen	Spoorwegen
België	146 Klm	7.5 Klm	32.4 Klm
Frankrijk	115 Klm	3.7 Klm	11.5 Klm
Engeland	110 Klm	3.5 Klm	14.3 Klm
Duitschland	68 Klm	2 Klm	10.7 Klm

2) Louis Van der Swaelmen : « Préliminaires d'Art Civique ».

De beplantingen behooren zich aan te passen bij het karakter van het landschap, dat door den weg doorsneden wordt.

De beplanting moet daarom niet steeds overeenkomen met het landschap, maar de aard der beplanting moet liefst zoodanig zijn dat het karakter van het landschap in zekere mate tot uiting komt.

Naarmate het karakter minder aantrekkelijk is moet de beplanting meer spreken. Plaats, vorm, hoogte, houtsoort, bodem, zijn allen factoren die een rol te vervullen hebben.

Meermaals zal het gebeuren dat het karakter van de beplanting het karakter van het landschap bepaalt of althans hierop toch een overdreven invloed uitoefent.

Ieder geval van nieuwe beplantingen langs wegen moet op zich zelf beschouwd worden.

Niet overal is het planten van rijen boomen aan te bevelen. Een regelmatige beplanting voldoet niet altijd uit schoonheidsoogpunt. Een rij boomen langs een natuurlijken boschrand of mooie boomengroepen is niet alleen overbodig, maar kan zelfs storend werken.

Meestal zal het gewenscht zijn langs wegen in het landschap groepen boomen en groepen struiken, of een combinatie van beide, aan te brengen in plaats van eenvoudige boomenrijen. Voldoende ruimte moet er dan langs weerszijden van den weg gevonden worden en zullen breedte bermen noodzakelijkheid blijken. Bermen van behoorlijke breedte zijn ook dikwijls gewenscht met het oog op de talrijke leidingen, die veelal langs de wegen worden aangebracht en die, wanneer zij te dicht bij de beplanting gelegd worden, daaraan ernstige schade kunnen berokkenen.

De weg kan ook in schoonheid verhoogd worden door een goed afgeteekende scheiding van het verkeer van verschillenden aard.

De keuze van de houtsoorten moet door deskundigen gedaan worden. De aard van den grond maakt het dikwijls noodzakelijk dat een speciale beplanting wordt voorgeschreven. Rekening moet gehouden worden met het karakter en de aankleding van den weg. Een groote weg vraagt een andere aankleding dan een rijwielpad, een verkeersweg een andere dan een ontspanningsweg.

De aankleding zelf zal verschillend gebeuren : de boomen of struiken kunnen dicht langs den weg worden geplant of op grooteren afstand ; lage of hooge struiken ; op zich zelf staande boomen of in groepen, op regelmatige of willekeurige afstanden, langs weerszijden of langs één zijde van den weg.

De beplanting in steden draagt een geheel afzonderlijk karakter dan deze op de landelijke gedeelten van onze wegen.

In de straten zal een regelmatige beplanting als regel op haar plaats zijn, waarbij de juiste keuze van houtsoort wel haast de voornaamste rol speelt.

Elk geval dient op zich zelf bestudeerd te worden.

Maar men is er zich algemeen onvoldoende van bewust dat de bestudeering van elk afzonderlijk geval moet overgelaten worden aan deskundigen, en die deskundigen zijn de landschaparchitecten ¹⁾.

1) Door de Nederlandsche commissie « Wegbeplanting » werd in Januari 1939 een rapport uitgebracht aan het dagelijksch Bestuur der Nederlandsche Heidemaatschappij te Arnhem (Nederland), rapport hetwelk onder een brochure « wegbeplanting » werd uitgegeven en welke studie ik ten zeerste aanbeveel aan al diegenen, welke door hun functie met wegenbouw iets uitstaans hebben.

DE OVERHEID EN HET STEDEBOUWKUNDIG PROBLEEM.

Er kan geen volmaakt « wonen » bestaan zoolang aan 'n individueele vrijheid wordt toegelaten dat 'n gemeenschap wordt benadeeld, en dat deze gemeenschap zich niet beschermen kan bij gebrek aan voldoende wetteksten om tegen de misbruiken van den particulier te reageeren.

« La résistance à l'urbanisme ne s'explique que trop aisément. Une telle doctrine implique une suprématie du général sur le particulier, qui alarme beaucoup d'intérêts. Elle a contre elle ceux des ingénieurs qui croient que l'urbanisme consiste à faire passer beaucoup d'automobiles sur les routes ; les juristes qui cherchent dans la loi des arguments contre et non pour son application ; les propriétaires qui voient dans art exécré la limitation du droit de propriété ; les marchands de biens qui guettent les occasions de spéculer sur les parcelles visées par les plans ; les conseillers municipaux qui cherchent des arguments pour leur réélection ; les architectes qui voudraient construire le plus de monuments possible sur les plus petits espaces » ¹⁾.

De 19e eeuw heeft de ongetemde roekeloosheid van het individu

1) Léandre Vaillat.

niet aan banden gelegd, integendeel, heel het politiek leven was er naar gericht om dit zelfs in de hand te werken.

Daarbij is het eveneens te wijten aan ons getalm dat we niet bij machte waren den vloed te richten, het verschijnsel bij z'n ontstaan te ordenen en de uitbreiding van de kwaal te voorkomen.

Hier en daar werd er geprotesteerd, maar die protesten klonken in de woestijn en dit op 'n oogenblik dat gebuurlanden ons reeds zooveel lessen en ondervinding konden aanbieden.

Nu nog moet een stukje wettekst afgebedeld worden.

De massa laat begaan. Wat zou er ook aan te verhelpen zijn ? 't Zal immers onzen tijd wel duren !

De elite talmt.

De eene reageert om egoïstische belangen te dienen ; de anderen smeeken, roepen en misbruiken : « de individueele geestesgesteldheid en de vrijheid van ons Belgisch Volk ».

Enkelen, de weinigen die hun tijd begrijpen, die het verleden kennen, die het gevaar inzien en aanvoelen, zij willen reageeren, zij moeten reageeren omdat zij in hun ziel een verantwoordelijkheidsbesef dragen.

Zoo hebben we den laatsten tijd gezien dat verschillende overheids-personen het probleem stedenbouw hebben aangeraakt.

Een Stedenbouw-Commissie werd ingesteld bij het Ministerie van Openbare Werken.

Wetteksten worden neergelegd.

De wagen is aan 't rollen !

« Les idées marchent. »

Er was eens 'n tijdvak, waarin het denkbeeld overheerschend was, dat de overheid geen of slechts een ondergeschikte roeping had om te waken over het schoon eener streek, dat zij de ontwikkeling en den groei van bestaande centra niet had te leiden of te regelen, doch zoowel het een als het ander vrijwel kon laten afhangen van het toeval.

Evenmin trachtte de overheid invloed te verkrijgen op het bouwkundig gehalte van de villa's, landhuizen en andere bouwwerken, noch op het verband tusschen hetgeen ging gebouwd worden en het omringende landschap. Dat hierdoor de bekoring, welke van menige streek uitgaat, aanzienlijk vermindert, ja zelfs dreigt verloren te gaan, heb ik duidelijk genoeg uiteengezet.

Menige gemeente heeft groot ideëel verlies geleden door ruw en onoordeelkundig aantasten van het bestaand landschapschoon, als gevolg van niet overwogen en karakterlooze bebouwing. Een vermeerdering van het zielenaantal en daarmee dikwijls, voor het oogenblik althans, van een plaatselijke welvaart, woog op verre na niet op tegenover het groot verlies.

*
**

Dat er enkelen zullen misnoegd zijn omdat hun verstokt egoïsme niet zal gediend worden, mag geen reden zijn om 'n slechten bestaanden toestand te laten voortduren.

De overheid mag niet terugschrikken voor critiek.

Hij, die een verantwoordelijkheid draagt, komt aan z'n plicht te kort, wanneer hij niet durft optreden tegen private belangen welke na-deelig zijn voor het algemeen belang.

Geen orde beteekent anarchie, en anarchie beteekent in onze tijden de heerschappij van den partikulier over de gemeenschap. De openbare besturen zijn geroepen om het algemeen belang te dienen.

De meeste onzer gemeenten hebben het broodnoodig dat er rond de kom geschikte gronden vrijkomen, willen deze gemeenten in de toekomst geen straten worden van 'n paar kilometer lang.

Er mag niet in 't wilde worden gebouwd langs alle mogelijke wegen en wegeltjes.

De gemeentebesturen moeten hun blik verruimen.

Er zal misschien aanvankelijk geaarzeld worden, doch min of meer onbewust zullen geleidelijk op een steeds duidelijker geformuleerde wijze de uitbreidingsplannen groeien.

Administreeren is voorspellen. Men moet groot voorspellen, omdat men voorspelt voor eeuwen. Men mag niet stil blijven staan bij momenteele consideraties betreffende de te doene uitgaven. Deze consideraties zijn van geen tel voor de toekomstige geslachten, omdat een stad op een andere manier haar fortuin moet beheerschen als een particulier. Een particulier sterft. Een stad sterft niet. Een particulier zal sparen voor zijn erfgenamen, een stad moet niet sparen, haar erfenis is geen geld, maar een schoone en goed ingerichte stad.

Ir. J. B. Van Loghem schreef in « Bouwen » : « Gelukkig begint thans in de groote steden het besef door te dringen dat die uitbreidingen slechts mogelijk zijn met verliezen van millioenen guldens voor de gemeenten. Dit is verdedigbaar, wanneer de bevolking werkelijk iets geboden wordt, dat de volkskracht verhoogt ».

Moet een stad daarom het geld wegsnijten ? Neen. Een stad zal ontwerpen maken en deze aan een strenge kritiek onderwerpen en nadien, na alles goed overwogen te hebben, moet er partij worden gekozen. Eenmaal partij gekozen moet er tot de uitvoering worden overgegaan en de wetgeving zal moeten komen om 'n beschermformule te vinden, welke de gemeenschap bewaart tegen de invloeden van particulieren.

Men zal geen spijt hebben een beslissing te hebben getroffen, die er naar streefde de gemeenschap te dienen, want eenmaal zal er bevestigd worden dat zulke genomen beslissingen economisch het doeltreffendst waren.

Een stad moet leefbaar blijven.

Steden die blijven teren op 'n verleden, zelfmoorden zich.

Laat dit verleden dan nog zoo prachtig geweest zijn.

Zulke steden zijn tot ondergang gedoemd, wanneer zij niet bijtijds zullen opgestaan zijn om hun rechtmatige plaats te bemachtigen.

Steden en gemeenten moeten rekening houden met een eventueele uitbreiding. De omvorming van een stad of gemeente op zichzelf is onvoldoende. Elke stad heeft niet dezelfde perspectieven in 't vooruitzicht, maar elke stad moet er in 't vooruitzicht hebben. Een stad die niets verlangt is in verval.

*
* *

Alleen de verantwoordelijke overheid is bij machte de ruimteordening in goede banen te leiden.

De staat is verantwoordelijk voor een nationaal plan.

De provincies zijn verantwoordelijk voor een streekplan.

De steden en gemeenten zijn verantwoordelijk voor hun saneerings- en uitbreidingsplan.

« L'Urbanisme français ne pourra réellement entrer dans une phase active, vivante, réalisatrice que lorsqu'une autorité vigoureuse et responsable en coordonnera les diverses manifestations » ¹⁾.

1) Dagorde van het Ve Nationaal Congres voor stedenbouw en Woningwezen gehouden te Nantes op 3 en 4 Juni 1939.

WETTEN EN STEDEBOUW.

« Rien n'est plus difficile, ni d'un succès plus douteux. ni » plus dangereux à exécuter, que l'introduction de lois nouvelles. Celui qui l'entreprend a pour ennemis tous ceux qui » se trouvent bien dans les lois anciennes, et ne trouve que de » faibles défenseurs dans ceux à qui les lois nouvelles seraient » avantageuses. Cette tiédeur naît, en partie, de la crainte » de leurs adversaires, à qui l'ancien ordre de choses est » utile, en partie, de l'incrédulité des hommes qui n'ont de » confiance dans les choses nouvelles que lorsque l'utilité leur » en est démontré par une longue expérience. »

MACHIAVEL « LE PRINCE ».

Op gebied van wetten op de algemeene stedenbouwplannen heeft ons land, waar de gemeentelijke autonomie zeer karakteristiek is, een grooten achterstand in te winnen op het buitenland.

Zonder behoorlijke wetgeving of reglementeering van overheidswege kan naar geen ruimtelijke ordening gestreefd worden.

Niettegenstaande de groote dichtheid van de bevolking, de buitengewone uitbreiding van de industriele centra, de verkeersdrukte, het probleem van de rationeele ontwikkeling der grootstedelijke agglomeraties, is er op gebied van stedenbouw geen enkele belangrijke wijziging

in onze wetgeving gekomen sinds het midden van de vorige eeuw ¹⁾).

*
**

Reeds de wet van December 1607 in Frankrijk houdt rekening met stedenbouw. Het verkeer in de straten te Parijs werd reeds zoo druk dat het, door die wet, verboden was nog ladders, oversteken of andere constructiedeelen in de straat te laten uitgeven; « pourvoir à ce que les rues s'embellissent et élargissent au mieux que faire se pourra ».

Het is te danken aan een verordening ²⁾, uitgevaardigd op 24 April 1697, dat een eenheid in het bouwen verwezenlijkt werd op de markt te Brussel. Het is door deze eenheid dat er van dit marktcentrum een buitengewone schoonheid uitstraalt.

In de 17e, 18e en 19e eeuw worden nog wel in de verschillende Europeesche landen wetten uitgevaardigd die eenigszins verband houden met stedenbouw, o.a. over eigendommen, erfdienstbaarheden, wegenis, enz. maar op enkele uitzonderingen na, o.a. in de Vereenigde Staten van Amerika en Zweden, heeft geen enkel land vóór de 20e eeuw een wet gekend, die stedenbouwkundige aanleg of uitbreiding van steden of gemeenten voorzag. Enkele wetten bestaan die zouden kunnen geïnterpreteerd worden als zijnde om stedenbouwkundig nut, maar dan werden deze uitgevaardigd in hoofdzaak om militaire doeleinden.

Het is eerst in de 20e eeuw dat we achtereenvolgens in de verschillende landen van Europa wetten zien ontstaan met het doel stedenbouwkundige ordening te brengen ³⁾).

*
**

1) De Napoleonistische wetten op de lijnrichting van 1807-1810 en de wet op de onteigening per zone van 1867.

2) « Alsoo ten uitersten convenieert deser Stadts Nedermerckt neyt te laeten diffor- » meren met eenige gebouwen oft gevels elckanderen te seer difererende, maar dat het » redelyck is, daerinne d'egalyteit t'observeeren soo vele mogelyck is, soo ist dat Myne » Heeren die lieutenant amman, borghmeesteren, Schepenen, tresoriers, rentmeesteren en » de raedt der stadt van Brussele interdiceren, soo aen de proprietarissen als aen allen de » wercklieden aen de gebouwen werckende van op deser voors Stadts Nedermerckt eenige » gevels oft huysen te bouwen tensy het model van den gevel, die sy van intentie souden » syn te maecken, aen myne voornoemde Heeren alvorens sy gethoont ende by hun goet- » gevonden ende geaprobeert op pene van hondert pattacons soo by de voors proprietarissen » als wercklieden over ider contraventie te verbeuren, executabel, uuyt crachte deser te be- » keeren naer ouder gewoonte, ende dat den bouw contrairie deser gemaect synde ten » cost van de contraventeur, feytelyck sal worden afgebroken. Aldus gedaen ende gepu- » bliceert ter presentie van mijne voors, Heeren op den 24 Aprilis 1697.

(S) H. Jacobs. »

3) FRANKRIJK. —

Op 14 Maart 1919 werd in Frankrijk de wet gestemd op de urbanisatie van steden en gemeenten. In het begin van 1939 werden reeds meer dan 500 uitbreidingsplannen goed-

gekeurd, waarvan meer dan de helft gemeenten van min dan 10.000 inwoners waren. « L'Esprit » de loi cadrait avec cette autonomie, ce respect de la propriété, si farouchement défendu, si pénétré dans l'esprit français que le législateur craint toujours d'y apporter une légère restriction. (L'architecture d'aujourd'hui — April 1939).

De wijzigingen gebracht aan voornoemde wet in 1924 verbeterde eenigszins de nog donker gelaten punten.

Op 25 Juli 1935 werd de wet van 1919 nog aangevuld betreffende de streekplannen.

De wet van 1919-1924 voorzag wel de vorming van groepen van gemeenten: « lorsque le projet de reconstruction d'aménagement, d'embellissement et d'extension est de nature à intéresser plusieurs communes de Département ». Maar in principie, — zeker in de bergstreken, — was het vormen van groepen van gemeenten praktisch onmogelijk. Er bestond te veel gemeentelijk particularisme, te veel jaloerschheid, haat zelfs, te veel barreelen in echten en in figuurlijken zin.

De aanvullende wet van 1935 handelt over: « les communes voisines, limitrophes ou non, situées ou non dans un même département, que réunissent des intérêts communs résultant soit de la continuité de leurs zones habitées ou de la tendance de celles-ci à former une agglomération unique, soit d'un même caractère industriel, commercial, touristique ou autre ».

Nadien werden nog enkele besluiten uitgevaardigd welke de administratieve procedure vereenvoudigden, betreffende erfdiensbaarheden op bouwzones, mogelijkheid van spoedige onteigening, verordening op reclamen, erfdiensbaarheden betreffende de zichtbaarheid op kruiswegen, enz.

Op 1 Maart 1939 waren er reeds 17 regionen bepaald welke verplicht werden een streekplan op te maken. Niettegenstaande de wet reeds bestaat van 25 Juli 1935, verschenen eerst op 27 Januari 1939 in het Staatsblad de administratieve reglementen.

Het streekplan « Parijs en omgeving » werd geregeld door de wet van 14 Mei 1932. Het plan kreeg maar eerst wettelijke waarde door een Decreet van 29 November 1939, dit als gevolg van een wijziging die noodzakelijk werd geacht na een onderzoek van het plan in 1935.

Verder kunnen we nog de wet van 24 Mei 1938 vermelden betreffende de gezondmaking van gebouwen en ongezonde huizenblokken.

Men kan de beperking van het eigendomsrecht in Frankrijk terugbrengen tot 2 hoofdprincipiën:

1. — De bestemming der terreinen moet overeenstemmen met de eischen der gemeenschap.
2. — Als het gebruik mislukt is dat voor de terreinen bestemd was, is er reden tot schadeloosstelling, als de schade werkelijk en onbetwistbaar is.

HOLLAND. —

De woningwet bestaat reeds van 22 Juni 1901. Deze wet steunde op het volgende principie: « dat het wenschelijk is bepalingen vast te stellen betreffende de volkshuisvesting.

Ik laat hier de wetten volgen welke in Holland stedenbouwkundig van belang zijn: *Woningwet*: (verbeterd in 1905, 1915, 1918, 1920, 1921, 1924 en 1931.)

Het Streekplan.

Uitbreidingsplannen algemeen.

Uitbreidingsplannen in hoofdzaak.

Uitbreidingsplannen in onderdeelen met bebouwingsvoorschriften.

Regeling in de bebouwde kom.

Algemeene en bijzondere regelingen. Rooilijnen.

Algemeene regeling van den zijdelingschen afstand.

Het bouwverbod.

Bestuursmaatregelen.

Sancties.

Ruilverkavelingswet.

Boschwet.

Natuurschoonwet.

Hinderwet.

Rivierenwet.

Wet tot vaststelling van bepalingen betreffende 's Rijks waterstaatswerken en het daarop gebaseerde Rijkswegenreglement.

Wet houdende regeling inzake vaststelling van bouwverbod op gronden langs Rijkswegen.

Verkeerswet tegen lintbebouwing.

Spoorwegwet.

Begrafniswet.

Ontheeningswet.

De stedenbouwers hebben in Nederland een betrekkelijk goede wetgeving te hunnen dienste.

Nochtans schreef onlangs de heer P. Bakker Schut in « Groen en bloemen in Den Haag »: « Wie de stadsuitbreiding van destijds vergelijkt met de moderne wijken, zal moeten toegeven dat er vooral op dit punt veel ten goede is veranderd in onze steden, al is een ideale toestand nog allerm minst bereikt ».

Naar aanleiding van een gebeurlijke wijziging van de woningwet, schreef « Bouwkundig Weekblad Architectura » van 9 Juli 1938:

« Het is niet zonder gerechtvaardigde vrees voor de toekomst van onze volkseigen » dommen en onze volkscultuur, dat er architecten en vele anderen met hen, na een meer » dan 30-jarige ervaring van de toepassing der Woningwet moeten vaststellen, dat, *ondanks* » verplichte uitbreidingsplannen, *ondanks* uitgebreide *bouwvoorschriften* en *ondanks* een vaak » zeer ver doorgevoerd toezicht op den *welstand*, het bouwen in ons land zich — in het » algemeen — noch in technischen zin van de verhooging van stads-, dorps- en land- » schapschoon, weet te verheffen boven de gestelde minima. Automatisch stellen de » grondprijzen zich in op de grootste bij uitbreidingsplan of bebouwingsvoorschriften toe- » gelaten bebouwingsdichtheid, automatisch beweegt zich het bouwen in technisch opzicht » op den rand van het toelaatbare minimum en automatisch beweegt zich ook het algemeen » peil van den welstand onzer nieuwe bebouwingen op den rand van een vorm, die bepaald » wordt door den eisch van het niet te geven van « aanstoot ».

» Waar — in tegenstelling met de meeste, in het algemeen roerende, voortbrengselen » van menschenlijken arbeid — de onroerende produkten van het bouwen voor langeren tijd, » soms zelfs voor zeer langen tijd bepalend zijn en voor de waarde van een aanzienlijk deel » van ons volksvermogen en voor het kultuurgood dat wij in onze dorpen en steden » bezitten, zal het — naar de meening van de architecten en van vele anderen — noodig » blijken *andere* maatregelen te treffen dan alleen het stellen van minimumeischen, waaraan » *de bouwprodukten* dienen te voldoen en het uitoefenen van controle op die produkten. » Het is naar onze meening onontkoombaar, dat het achterwege laten van die *andere* maat- » regelen zal moeten leiden of tot een steeds verdergaande en steeds meer in details afdalende » omschrijving van de te stellen minimumeischen, of tot een toekenning van steeds groote » bevoegdheden aan de controleerende instanties. »

Dat de woningwet onvolmaakt is bewijzen hier wel twee typische voorbeelden, en dit alleen betreffende de streekplannen.

Volgens de woningwet kan een streekplan opgemaakt worden wanneer de gemeenten in een bepaald gebied hiervoor het initiatief nemen.

Logisch is een streekplan « bovengemeentelijk », omdat een streekplan de belangen verdedigt van al de gemeenten in dit bepaald omschreven gebied.

Nu gebeurt het vaak dat een gemeente, gelegen te midden van een groep gemeenten,

weigert deel te nemen aan den bouw van een streekplan ; tot wat al moeilijkheden zulks leidt hoeft niet nader te worden omschreven.

Een ander voorbeeld : het streekplan Ysselmonde, hetwelk feitelijk provinciaal is, werd opgemaakt en in strijd bevonden met het uitbreidingsplan van Rotterdam. Het streekplan Ysselmonde verdedigde de belangen van alle gemeenten in dit gebied, terwijl het uitbreidingsplan Rotterdam alleen de belangen der stad in het oog had. Volgens de woningwet is het uitbreidingsplan Rotterdam wettelijk terwijl het streekplan Ysselmonde niet wettelijk is.

Het is na de ondervinding te hebben opgedaan van gelijkaardige voorbeelden, dat er een wijziging aan de woningwet in voorbereiding is welke al deze bezwaren zou trachten te vermijden.

In het begin van 1939 werd aan het Ministerie van Binnenlandsche Zaken een Comité gevormd, hetwelk reeds een voorstel heeft ingediend om belangrijke wijzigingen aan de Woningwet te brengen.

Eveneens is een comité in werking om een wetsvoorstel in gereedheid te brengen betreffende de bescherming van het natuurschoon.

ENGELAND. —

De wetten die in Engeland met stedenbouw in betrekking staan zijn tamelijk ingewikkeld. De Engelsche wet is uiterst ontleidend en de erkenning van rechten en plichten maakt het onderwerp uit van oneindig vele wettelijke schikkingen, die elkaar volledigen en zich opstapelen.

We zullen enkele wetten vernoemen, verband houdende met de beperkingen aan het recht van eigendom.

Wet van 1920 : Onteigeningen van gronden voor werken bestemd om de werkloosheid te bestrijden. Deze wet werd in 1930 aangevuld en vereenvoudigd.

Wet op de Stedenbouwplannen.

Bijzondere wetten hebbende betrek op de ontruiming van krotten en ongezonde verblijfplaatsen.

Wetten betreffende schadeloosstelling voor eigendomsberooving of genotsbeperking. Een wet van 1909, gewijzigd in 1919 en 1932 zegt namelijk dat er geen rede tot schadevergoeding is, wanneer een stedenbouwwontwerp voorschrijft dat zekere vrije ruimten moeten voorbehouden worden nabij bebouwde kernen.

Verder de wet « Stad en streekplannenakte » (town and country planning act) van 1932 volledigd met de modelbepalingen van 1935 en 1937.

Deze modelbepalingen regelen in feite alle wetstoepassingen :

De bepaling Nr 30 houdt zich bezig met zoning :

Ze onderscheidt de zones in :

A. voor verblijfplaatsen.

B. voor handel.

C. voor lichte industrie.

D. voor zware industrie.

E. voor gedeelten zonder beperking.

De bepaling 30 duidt eveneens de redenen aan voor :

A. welke gebouwen mogen worden opgericht en gebruikt zonder de toelating van den gemeenteraad.

B. welke gebouwen niet mogen worden opgericht en gebruikt en dit telkens in elk der streken hooger vermeld.

Belangrijke bepalingen (Nr 36, 37, 38, 39) handelende over de woningdichtheid (huizen voor één familie of verdiepswoningen) die mogen opgericht worden op een bepaalde oppervlakte.

(De bepaling 42 duidt aan een grondgedeelte, waar bouwwerken mogen worden opgericht, en bijgevolg ook het deel dat niet mag bebouwd worden.

De bepaling 43 laat de plaatselijke overheid toe het afstandsminimum tusschen de gebouwen en te bouwen konstrukties aan te duiden.

De wet van 1925, snede V, laat aan de overheden der groote wegnetten toe, het oprichten van nieuwe gebouwen op hoeken van kruispunten en straatwendingen te regelen.

De bepaling 44 betreft de bouwhoogten. Deze is bepaald door een lijn die vertrekt vanuit het midden van den openbaren weg en in 't algemeen een hoek maakt van 56° voor de handels- en nijverheidsgebouwen en 45° voor de verblijfstraten. Een maximale hoogte is bepaald door een lijn die van de gemiddelde grondhoogte vertrekt, onmiddellijk het gebouw omschrijft, gaande tot het hoogste punt van het gebouw.

De bepaling 45 houdt zich bezig met het buitenzicht der gebouwen. Een ministerieel schrijven Nr 940 maakt de plaatselijke overheid bekend dat de Koninklijke Britsche architectenvereniging en de Raad tot behoud van het Landelijke Engeland, afdelingen hebben gesticht in gansch Groot-Brittannië en dat deze afdelingen bereid zijn hun oordeel aan de plaatselijke overheid kenbaar te maken.

De bepaling 46 houdt de plaats of het plaatsen van de konstruktie in het oog en verplicht den bouwer aan den gemeenteraad de toelating te vragen.

De bepaling 52 handelt over het plaatsen van reclamen in het landschap, enz. enz.

In Engeland bestaat er een wet die schadevergoeding oplegt aan dezen, die bestaande toestanden veranderen voor eigen voordeel, namelijk zij die muren of gebouwen optrekken met het gevolg dat toevoer van licht of zonbestraling verminderd wordt bij geburen.

Sedert 2 Aug. 1935 bestaat er tevens een wet op de lintbebouwing, namelijk : « Restriction of Ribbon Development Act ». Door deze wet heeft de overheid vrijwel geheel het lintbebouwingsvraagstuk in handen.

RUSLAND. —

In Rusland bestaat de wet op de urbanisatie van 1 Aug. 1923 aangevuld betreffende de voorbereiding en de goedkeuring der planontwerpen door de wet van 27 Juni 1933.

DUITSCHLAND. —

Na de politieke omvorming in 1933 werd in Duitschland een nieuwe organisatie opgericht, welke voor doel had een plan op te maken voor gansch het « Reich ». Een nationaal plan dus.

De basisreglementen voor dit ontwerp werden vastgelegd in een wet van 29 Maart 1935 en in twee besluiten van den Leider en Kanselier van 26 Juni en 17 December van hetzelfde jaar.

Voegen wij daarbij de wet van 20 September 1933 betreffende de ordening in bebouwde gebieden.

Ziehier de voornaamste wetten en verordeningen welke in Duitschland verband houden met stedenbouw :

1. — Wet van 3 Juli 1934 (ordening van het « Siedlungswezen »).
2. — V.O. van 5 Juli 1934 (V.O. is « Verordnung »).
3. — V.O. van 23 October 1935.
4. — V.O. van 15 April 1935.
5. — Dekreet van 6 Juli 1934.
6. — Dekreet van 30 Januari 1935.
7. — Dekreet van 22 Mei 1935.
8. — Dekreet van 26 November 1935.
9. — Dekreet van 10 Juli 1936.
10. — Dekreet van 5 November 1936.
11. — Dekreet van 17 November 1936.
12. — Dekreet van 29 Maart 1934.
13. — Dekreet van 4 December 1934.

14. — Dekreet van 26 Januari 1935.

15. — Wet van 14 Juli 1933.

Sommige verordeningen en bestemmingen, die op grond van de wetten van 3 Juli 1934 ingegaan zijn.

1. V.O. over de regeling der bebouwing van 15 Febr. 1936.

2. Dekreet van 19 Febr. 1936 betreffende uitbreiding van bouwgebieden en afstand der bebouwingen.

3. Dekreet van 8 Sept. 1936 getreffende het bouwen aan verkeersstraten.

4. V.O. van 29 October 1936.

5. Dekreet van 5 Nov. 1936 betreffende V.O.

6. V.O. over bouwhoogte van 10 Nov. 1936.

7. Dekreet van 17 Dec. 1936 betreffende V.O. over bouwhoogte.

8. Dekreet van 13 Febr. 1937 betreffende bouwhoogten van muurwerk.

9. Dekreet van 7 Mei 1937 betreffende beschutting van het oord en landschapsbeeld.

10. V.O. over signaalhooggebouwen van landsopname van 19 Januari 1937.

11. V.O. over de afbraak van gebouwen van 3 April 1937.

12. V.O. over bouwmaatregelen van 30 Juni 1937.

13. Dekreet van 30 Juni 1937.

14. Dekreet van 30 Juli 1937 betreffende V.O. over bouwpolitiemaatregelen.

15. V.O. over de « landsvoorziening voor kleine dorpsuitbreidingen », van 17 October 1936.

16. V.O. over de verandering en aanvulling der Rijksgrondwet voor de kleinwoningbouw van 6 Feb. 1936.

17. Dekreet van 31 October 1936 betreffende « landsvoorziening voor kleine dorpsuitbreidingen ».

(Onder « kleine dorpsuitbreidingen » wordt ook verstaan b.v. de één familiewoningen rond groote steden.)

AUSTRALIE. —

NIEUW ZUID-WALES : Er bestaat één enkel algemeene wet aangaande konstrukties : de « Local Government Act van 1919 » en dezes aanhangseis.

Betreffende waterafloopen en zuivering, bestaat de wet van 1936, « Housing Improvement Act ».

Een wetsvoorstel aangaande de urbanisatie werd voorgelegd.

VICTORIA : Geen urbanisatiewet, alleenlijk bestaat de wet « Slum Reclamation and Housing ».

In 1919 werd aan het parlement een wetsvoorstel betreffende de urbanisatie voorgelegd, maar werd verworpen.

BULGARIJE. —

Wet verplichtende het opmaken van streekplannen is in voorbereiding.

De volgende wetten hebben stedenbouwkundige waarde. (streekplannen).

De wet van openbaar gebruik op kolonisatie (1911).

De wet van de administratieve organisatie (1937).

De wet reglementerende de privaten eigendom (1904).

Wet aangaande het Ministerie van Openbare Werken (1928).

Besluiten betreffende het bouwen te Sofia en omgeving (1934).

DENEMARKEN. —

De eerste belangrijke wet op het bouwen (konstruktie's) dateert reeds van 1856, gewijzigd in 1889 en vervangen door een nieuwe wetgeving in 1939. Betreffende de te maken konstruktie's over het geheel der steden, de manier van bouwen en de breedte der straten, bestaat de wet van 1858 en deze van 1890 voor Frederiksberg.

In 1925 is in Denemarken de eerste wet op de urbanisatie van steden gekomen.

In 1928 werd de wet gestemd betreffende het limiteeren van gebouwen langs publieke wegen en straten (wet tegen de lintbebouwing).

In 1937 werd een wet gestemd op de bescherming van het landschap.

Op 19 April 1938 werd de wet op de urbanisatie van steden en gemeenten uitgebreid. Deze wet eischt o.a. dat elke gemeente boven de 1.000 inwoners moet aanvang nemen met het opmaken van een stedenbouwplan. In deze wet werd ook het streekplanwerk ingesteld. Deze wet heeft veel vergelijkingspunten met het wetsvoorstel dat in ons land werd voorgelegd.

LETLAND. —

Wetsvoorstel betreffende de urbanisatie is in voorbereiding.

POLEN. —

Wet van 1930 voor streekplan (onvoldoende bevonden).

Wet van 14 Juli 1936 heeft stedenbouwkundige waarde. (Ook voor een nationaal plan).

ZWEDEN. —

In 1874 werd een wet uitgevaardigd die het concept en de konstruktie der Zweedsche steden veel beïnvloed heeft. Deze wet was : « Het statuut van de konstruktie der steden van het Koninkrijk ». Dit statuut legde vast dat alle steden dienden gebouwd en uitgebreid te worden volgens een vast stedenbouwplan. Dit statuut duidde aan 1) hoe de stedenbouwplannen dienden voorbereid te worden en hoe in uitvoering gesteld, 2) dat een zeker gedeelte van het terrein vrij diende te blijven ; 3) dat de hoogte der gebouwen dient geregeld door den onderlingen afstand der konstruktie's. De hoogte van een gebouw mocht niet meer of minder dan 1.50 m. boven of onder de aangeduide hoogte gaan.

Om de steden behulpzaam te zijn in het opmaken van een stedenbouwplan, had het « Koninklijk Bestuur der Gebouwen » plan-typen in gereedheid gebracht, vergezeld van gedetailleerde verordeningen in dewelke de secties der straten en wegen en de konstruktie-methoden waren bepaald. Reeds in de wet van 1874 werd bepaald dat elk opgemaakt stedenbouwplan de goedkeuring moest ontvangen van de Regeering, vooraleer het in uitvoering mocht gesteld.

Door de wet van 1874 hadden de gemeenten het recht, maar niet den plicht, de gronden der eigenaars te onteigenen om het stedenbouwplan in uitvoering te stellen. Een wet werd uitgevaardigd in 1907 om dit tekort aan te vullen en welke de gemeenten de verplichting oplegde de verhouding tusschen de gemeenten en de eigenaars volgens deze wet te regelen.

De eigenaars werden alsdan verplicht een breedte van 18 meter af te staan aan de gemeenten voor het aanleggen van straten, openbare plaatsen, enz.

De uitgaven voor het aanleggen der wegeniswerken mocht door elke stad afzonderlijk geregeld worden.

Door deze wet werd eveneens de « zoning » geregeld.

Deze wet van 1907 werd gemoderniseerd in 1931.

Het bouw- en stedenbouwwezen berust in elke stad in handen van een Comité (Byggnadsnämnden).

Op stedenbouwkundig gebied heeft dit Comité geen volmacht maar heeft de plannen aan de goedkeuring van den gemeenteraad te onderwerpen.

Een plan goedgekeurd door den gemeenteraad is maar eerst wettelijk na de goedkeuring door de regeering.

Wanneer een stedenbouwplan twee gemeenten aanbelangt moeten de belanghebbende comités samenwerken en wordt, het door de eene gemeente opgemaakt plan, ook aan de goedkeuring van de andere gemeente voorgelegd.

Zweden kent nog geen wetgeving betreffende streekplannen en nationaal plan. Niet-tegenstaande werd, — zonder wetgeving en met de goedkeuring van alle gemeenten, — in

« In een land als België, met zóó een dichte bevolking, met » een zóó drukke bedrijvigheid, is een voordeelige oplossing » van het fragastuk van de rationeele inrichting der agglomerationen, een economische en sociale noodzakelijkheid. » Het gemis aan alle wettelijke regeling op dat gebied, maakt » uw taak nog dringender. » LEOPOLD III. 1931.

Ons land bezit nog geen algemeene wet betreffende de urbanisatie van steden en gemeenten, noch betreffende de streekplannen. Geen enkele verplichting is er zoodus door de openbare besturen opgelegd voor het opmaken van uitbreidingsplannen of streekplannen.

Tot nog toe is de Staat machteloos inzake stedenbouw. En die machteloosheid is des te grooter doordat de gemeenten in ons land over een

1931 aangevangen met het opmaken van een streekplan voor Stockholm en de 40 omliggende gemeenten. De « Vereeniging van het streekplan » werd opgericht. In 1935 werd het opgemaakt streekplan aan de goedkeuring van het gemeentebestuur van Stockholm en aan de Besturen der 40 omliggende gemeenten voorgelegd, welke allen aan het plan hun goedkeuring hebben gehecht. Alle lokale gemeenten moeten, volgens de wetgeving, hun stedenbouwplannen aan de goedkeuring van de « Administratie van het Departement van Stockholm » voorleggen.

Zoodus is het bijna zeker dat het opgemaakt streekplan zal geëerbiedigd worden, vermits de departementale administratie geen plan goedkeuren zal hetwelk in strijd zou zijn met het streekplan.

Een nationaal comité werd opgericht met het doel de wet op de urbanisatie aan te vullen aangaande de streekplannen en het nationaal plan: dit om het streekplanwerk over gansch Zweden uit te breiden.

NOORWEGEN. —

Een land van 2,9 miljoen inwoners verspreid over een oppervlakte van 230.000 Km² heeft reeds sinds 1924 een wet op de urbanisatie.

De stad Oslo met zijn randgemeenten telt 384.000 inwoners, zijnde 13% van de totale bevolking van het land.

De wet van 1924 op de urbanisatie wordt kortelings herzien, namelijk om de grondeigenaars de verplichting op te leggen een deel van hun terrein af te staan voor het aanleggen van wegen, straten, publieke plaatsen, open ruimten, enz.

FINLAND. —

De eerste belangrijke verordening op het bouwen dateert van 1856. Eerst in 1931 en in 1932 werden de wetten op de urbanisatie gestemd welke gewijzigd werden in 1938.

Sedert het ontstaan dezer wet werden reeds 22 stedenbouwplannen opgemaakt en aangenomen; met 78 stedenbouwplannen wordt een aanvang genomen (Juli 1939).

Elke nieuwe gemeentelijke uitbreiding moet voldoen aan de principes van de stedenbouw.

Op datum van 1 Februari 1939 moest elke gemeente van het land in het bezit zijn van een bouwverordening, welke aangepast diende te worden aan de streek en de plaats, in verband met de wet op de urbanisatie.

Voor alle problemen, aangaande het bouwen en de stedenbouw, zijn speciale deskundigen aangesteld bij de magistratuur en de tribunalen.

Door het onderwijs, gegeven aan de Polytechnische school, werden reeds bevoegde architecten gevormd, die in staat zijn de vele problemen op te lossen die verband houden met de wet op de urbanisatie.

te ruime autonomie beschikken en dat er daarbij gebrek is aan instellingen die een coördinatie kunnen verwezenlijken tusschen de verschillende gemeentelijke bedrijven voor wat de stedenbouw-kwesties aangaat.

Er is een groote tekort in onze wetgeving inzake stedenbouw. Zij houdt zich alleen bezig met bebouwing en haar verband met de wegenis. Van zoning is er geen spraak, en elk perceel wordt als bouwgrond aanzien waarop een eigenaar bouwen mag, waar, wanneer en hoe zooals hij dit goed vindt.

Wanneer in een bevolkte woonwijk iemand een industrie wil oprichten dan kan dat hem niemand beletten.

Op stedenbouwgebied zijn er de laatste honderd dertig jaren zooveel wijzigingen aan onze wetgeving gebeurd die niet altijd verbetering hebben gebracht. Integendeel. Als we nu het decreet van Napoleon van 27 Juli 1808 herlezen ¹⁾ dan staan we verbaasd over een voor dien tijd zoo vooruitstrevende wet.

De wet op de onteigening ²⁾ heeft, voor de enkele stedenbouwkundige verwezenlijkingen, uitstekende diensten bewezen. De gemeenten kunnen door deze wet, na goedkeuring hunner ontwerpen door de regering, alle onteigeningen van gronden en bebouwingen doorvoeren, begrepen in het algemeen plan der ontworpen werken. Door deze wet is het mogelijk oude eigendomsgrenzen uit te wisschen en een nieuwe verkaveling op die gronden toe te passen. De wet bepaalt zelfs de voorwaarden voor wederverkoop van gronden die niet door den openbaren weg worden ingenomen.

Ge ziet, met deze wet is er wat te verrichten. Nochtans wordt er weinig gebruik van gemaakt. De reden hiervan is, dat er, bij gebeurlijke onteigening altijd een denkbeeldige waarde wordt opgeroepen die rekening houdt met het feit dat het perceel grond als bouwgrond zou kunnen verkocht worden en daardoor natuurlijk de altijd even afschrikbare kostelijke onteigeningen.

Daarbij komt nog dat de provinciale instanties en zelfs ministeries niet altijd een uitstekend initiatief, door een gemeente genomen, eerbiedigen, wat betreft de bijzondere voorwaarden opgelegd bij den wederverkoop van onteigende gronden ³⁾.

1) « De rooilijnen opgegeven door de maires in de steden, volgens advies van de ingenieurs en de goedkeuring der prefecten zullen worden uitgevoerd tot de algemeene rooiingsplannen zijn vastgesteld door den Raad van State en, ten laatste, gedurende twee jaar, te rekenen van dezen dag. »

2) Wet van 1 Juli 1858 volledigd op 15 November 1865.

3) « Zoo zagen wij dat de Bestendige Deputatie der provincie Luik, ingeroepen door het beroep van een eigenaar, tegen de weigering van bouwtoelating gesteund op de niet-naleving der bouwvoorwaarden door de gemeentelijke beslissing, vernietigen onder voorwendsel, dat in dergelijke gevallen alleen moet gelet worden op de naleving der wetten en reglementen en niet op de verkoopvoorwaarden die een louter burgerlijk karakter hebben. » (Pol de Bruyne — Urbs Nova, Sept. 1939).

De openbare besturen zouden alleen aan stedenbouw mogen doen.
Het gebeurt echter zoo niet.

Stedenbouw — als we dit woord hier mogen gebruiken — berust in handen van particulieren die er 'n handelszaak van maken. Stedenbouw beteekent grondspeculatie !

De grondeigenaar doet de verkaveling. Welke oplossing zou hem het meest opbrengen ? Dàt wordt stedenbouw genoemd.

En gebeurt het bij uitzondering dat een gemeente aan een stedenbouwkundige opdracht geeft een belangrijk werk uit te voeren, dan wordt die stedenbouwkundige langs alle zijden beïnvloed ; hij moet het plan opmaken zooals bevolen wordt in kleine comiteiten. Persoonlijke belangen hebben weer de bovenhand, want deze mogen, laat staan niet bevoordeeld, dan toch zeker niet benadeeld worden.

Gemeentebesturen staan onmachtig, zelfs al is er goede wil en goede bedoeling. Ze zijn onbevoegd die vraagstukken op te lossen. Meestal durven plaatselijke besturen niet krachtadig genoeg optreden. Ze zijn benauwd tegen persoonlijke belangen te reageeren.

Het weze nu voorgoed gezegd : *stedenbouw wordt niet door particulieren, maar wel door de openbare besturen gedaan.*

*
**

De administratieve en juridische grondslagen van onze wetgeving berusten nog steeds op een Dekreet van 14 December 1789 en een wet van 16-24 Augustus 1790.

Alles berust hier nog op het individueele eigendomsrecht. Aan het bouwen van een huis kunnen slechts een strikt minimum van beperkingen worden opgelegd. Het oprichten van een gebouw wordt als een afzonderlijk geheel beschouwd zonder eenig verband met de omgeving. De Belgische gemeentewet van 30 Maart 1836 heeft aan de gemeenten de macht gegeven te waken o.m. op de reinheid, de hygiëne, de veiligheid en de rust in de straten, openbare plaatsen en wegen, zooals ook voor het afbreken en herstellen van gebouwen, die dreigen in te storten.

Art. 76 par. 7 der gemeentewet handelt over de algemeene plans ¹⁾.

« Nog een ander geval : een met de uitvoering van groote werken gelast organisme moest gronden herverkoopen. Een ministerie gebiedt haar in de verkoopakten zeer strikte bedingen voor hygiëne en uitzicht te voorzien voor de gebouwen die er zullen opgericht worden. Een ander departement integendeel legt haar op te verkoopen aan gelijk welke voorwaarden, of beter zonder voorwaarden om dus zoo hoog mogelijken prijs te bekomen. » (R. Volckerick — Urbs Nova, Sept. 1939).

1) Verder bestaat de wet van 10 April 1841 op de buurtwegen, gewijzigd door de wet van 10 Mei 1863. De wet van 17 April 1835 op de onteigening, gewijzigd op 27 Mei 1870 en 9 Sept. 1907 ; de wet van 15 November 1867 op de strookgewijze onteigening ; de wet van 1 Juli 1858 betreffende de onteigening voor de gezondmaking van de onge-

*
**

De voorgevelrooilijnen worden vastgesteld bij verordening van den gemeenteraad voor de steden en bebouwde gedeelten der landelijke gemeenten. Het advies van de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad moet daarom ingewonnen worden en aan de goedkeuring van den Koning voorgelegd.

Voor de groote wegenis, welke onder het rechtstreeksche beheer van het Rijk en de provincies geplaatst zijn, wordt het lijnrichtingsplan door de regeering opgemaakt.

De gemeenteraden zijn bevoegd voor de buurtwegenis of de verbindingswegen tusschen de landelijke gemeenten.

zonde wijken, gewijzigd bij deze van 15 November 1867, de wet van 9 Aug. 1889 waarbij de beschermcomiteiten der arbeiderswoningen worden ingesteld. Wet van 11 October 1919 houdende instelling van de Nationale Maatschappij der Goedkoope woningen en woonvertrekken en de wet van 25 Juli 1921, betreffende de onteigeningen te doen door voornoemde maatschappij. De wet van 12 Augustus 1911 op het behoud en bescherming van het natuurschoon en de wet van 7 Augustus 1931 op het behoud van monumenten en landschappen.

Oprichting van hinderlijke bedrijven : ingevolge decreetwetten dd° 15-10-1810 en 21-5-1819 en Kon. Besluit van 29 Januari 1863, gewijzigd door een K.B. van 15 Mei 1923 en 10 Augustus 1933, rangschikt de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke inrichtingen in twee klassen.

De oprichting der hinderlijke bedrijven in de eerste klasse gerangschikt, wordt toegestaan door de Bestendige Deputatie van den Provincieraad.

De oprichting der hinderlijke bedrijven, in de tweede klasse gerangschikt, wordt toegestaan door het College van Burgemeester en Schepenen.

Wettelijke dienstbaarheden van Openbaar nut.

Bouwen en planten langs ijzerwegen. Wet 25 Juli 1891 art. 2 tot 9 — art. 16. Kon. Besl. 22 Augustus 1891. Min. Besl. 22 Aug. 1891.

Bouwen en planten langs bevaarbare en vlotbare rivieren.

Kon. Besl. 1 Mei 1889. Art. 89-90. Wet 8 Mei 1888. Kon. Besl. 23 Jan. 1914 — 29 Jan. 1926.

Bouwen en planten in omtrek van bosschen en wouden. Boschwetboek 19 Dec. 1854. Art. 107 tot 119.

Bouwen en planten langs groote wegen : Wet 9-19 vertose jaar XIII. Art. 5 Kon. Besl. 29 Febr. 1836, wet 30 Maart 1836.

Bouwen omgeving begraafplaatsen. Decreet 7 Maart 1808. Kon. Besluit 19 April 1829, 5 Juli 1829.

Bouwen langs de landgrenzen : Wet 5 April 1887.

Bouwen langs verdedigingswerken : Kon. Besl. 5 Febr. 1815. Wet 28 Maart 1870. Wet 10 Aug. 1893.

Buurtwegen : Wet 10 April 1841.

Waterloopen : Wet 7 Mei 1877.

Rechten en verplichtingen Electriciteitsbedeeling (Staat, provincie, gemeenten of vergunninghouders) : Wet 10 Maart 1925 ; Kon. Besl. 28 Dec. 1931.

Rechten en verplichtingen van telegraaf- en telefoonregie : Wet 19 Juli 1930 — 13 Oct. 1930.

Recht van opdelving. Land. Wetb. 7 October 1886.

De gemeenteraden hebben het recht maar niet den plicht bouwreglementen uit te vaardigen.

De bouwreglementen mogen echter alleen binnen het kader vallen van « openbare gezondheid en veiligheid » anders zijn zij onwettelijk. De bouwreglementen kunnen beletten dat binnen in de eigendommen dicht aaneengebouwde woningen worden opgericht en kunnen de maximumhoogte der gebouwen vaststellen.

De gemeenteraden zijn niet bevoegd om voorschriften uit te vaardigen die tot doel hebben harmonie en eenvormigheid in het stads- of dorpsbeeld te brengen.

Geen enkele gemeente mag een minimumhoogte der gebouwen opleggen, indien daarmede alleen een esthetisch doel zou nagestreefd worden. De gemeentebesturen kunnen dus alleen een hoogtebeperking opleggen voor redenen die verband houden met de « veiligheid en de gezondheid van den openbaren weg ».

De wet van 28 Mei 1914 heeft aan gemeenten, zooals ook aan het Rijk en de Provincie, voor de onder hun beheer staande staats- en provinciewegen, een nieuwe bevoegdheid gegeven. Eigendommen, die palen aan den openbaren weg kunnen onderworpen worden aan de volgende wettelijke erfdienstbaarheid : tot op een diepte van 8 m. vanaf den weg kan het bouwen, herbouwen en beplanten gereglementeerd worden, niet alleen in het belang van het behoud en het onderhoud, maar ook van de « schoonheid » der openbare wegen ¹⁾.

Waar om veiligheids- en gezondheidsredenen de gemeente het bouwen op gansch haar grondgebied mag reglementeeren, daar mag zij het om « schoonheidsredenen » alleen maar langsheen de openbare gemeentewegen doen, en dan nog slechts tot op een diepte van 8 m.

Volgens art. 90 par. 8 der gemeentewet zijn de colleges van Burgemeester en Schepenen bevoegd om bouwtoelatingen te verleen en de voorgelegde plannen goed- of af te keuren.

Het is echter alleen maar in de « dichtbebouwde gedeelten » der gemeenten, dat men verplicht is deze collegiale toelating aan te vragen ²⁾.

Er is echter een correctief voorzien op deze beperking. In alle gemeenten kunnen de gemeenteraden namelijk beslissen dat de voorafgaandelijke bouwtoelating, te verleen door het college, steeds en over heel het gemeentelijk grondgebied verplichtend is gesteld. Dit houdt verband met de eerbiediging en naleving van het gebeurlijk door de gemeente uitgevaardigde bouwreglement, waarin bindende stelregels voor het bouwen zijn opgenomen. Bij het beoordeelen der bouwplannen is het

1) Uit « Arbeidsorde » Timmermans.

2) Een Koninklijk Besluit heeft voor heel het land vastgesteld welke gemeenten of gedeelten van gemeenten onder deze bepaling vallen ; natuurlijk behooren daartoe de steden, alsook de belangrijke gemeenten.

college niet verplicht zich alleen aan de vereischten van « openbare veiligheid en gezondheid » te houden, het kan zich evenzeer laten leiden door overwegingen van esthetischen en stedenbouwkundigen aard.

Het Koninklijk Besluit van 15 September 1919 bepaalde namelijk uitdrukkelijk, dat het College van Burgemeester en Schepenen bevoegd is « om te beletten dat straten ontsierd zouden worden door leelijke gebouwen ».

Het College kan zich laten leiden door overwegingen van esthetischen aard bij de oprichting of herstelling van gebouwen, voor zoover deze vanaf den openbaren weg kunnen gezien worden (Revue de l'Administration, 1930).

Niettegenstaande de opgelegde beperking in onze wetgeving zou er wat goeds te halen zijn, indien de wil en de behoefte daartoe bestonden.

*
* *

Enkele uitzonderlijke urbanisatieplannen werden in ons land opgemaakt, gebruik makende van bestaande wetten of genoten hebbende van uitzonderlijke wetten, o.a. voor het heroprichten der vernielde streken na den oorlog 1914-1918 ¹⁾, voor de economische heropbeuring van de streek van de Borinage in 1935 ²⁾ en voor de verbetering van het toeristisch centrum van de streek van Spa in 1935-36.

Er is in ons land een urbanisatiewet in voorbereiding.

Op de eerste congreszitting in 1921 heeft de Belgische Federatie van gemeente-ingenieurs het probleem eener stedenbouwwet op de dagorde geplaatst.

Een ontwerp werd nadien opgemaakt hetwelk sterk aanleunde bij de bepalingen van de Fransche urbanisatiewet van 1919. Het ontwerp bevatte wel enkele verplichtingen welke aan de gemeenten zouden worden opgelegd maar voorzag niets om de uitvoering van stedenbouwplannen mogelijk te maken.

Vooraf door het krachtig initiatief van ingenieur P. de Bruyne, chef van de stedenbouwdienst der stad Luik, zag korts nadien het tweede aanvullend wetsontwerp het licht.

Het eerste handelde enkel over het opmaken van uitbreidings- en inrichtingsplannen.

Het tweede deel bevatte de erfdienstbaarheden, een aanvulling in

1) (Besluitwet van 25 Aug. 1915) Wet van 8 April 1919 is de eenigste en de eerste wet waar van stedenbouw en regionale stedenbouw sprake is. Er wordt in gezegd dat verschillende gemeenten in een streek kunnen bijeengebracht worden en dat deze onder het toezicht staan van een Koninklijk Commissaris. Deze gemeenten, aangesloten bij een streek, waren verplicht uitbreidingsplannen en bouwverordeningen op te maken.

2) Zonder wijziging van de wetgeving.

de bestaande wetgeving over de wegenis en onteigeningen, verkaveling der private eigendommen enz.

Dit ontwerp, opgemaakt in 1924, werd in 1931 bij den Senaat door de heeren Vinck, Huysmans en Lebon ingediend.

Na vele diepgrondige studies en wijzigingen werd het door de Hoogere Kamer met eenparige stemmen aangenomen en naar de Kamer van Volksvertegenwoordigers gezonden. De wijzigingen in den Senaat aangebracht door langdurige besprekingen, ontnamen echter aan het wetsontwerp alle kracht.

Bij Koninklijk Besluit van 5 Mei 1936 werd een « Commissie voor urbanisatie » opgericht welke in 1939 een nieuw wetsontwerp heeft opgesteld. Dit ontwerp bestaat uit twee deelen. Het eerste deel handelt over de gemeentelijke uitbreidingsplannen, de regionale inrichtingsplannen en de algemeene voorschriften die door den koning aan bovengenoemde plannen voor gansch het grondgebied of een gedeelte ervan kunnen opgelegd worden.

Het tweede deel omvat het programma der uitvoeringsmaatregelen ¹⁾.

1) Dit programma omvat :

1) Hoofdinrichtingsplan.

a) de bestaande toestand.

b) de bestemming der verschillende zones van het grondgebied.

c) Te ontwerpen en te verbeteren wegennet.

Dit plan moet opgemaakt worden in functie van de economie, de veiligheid, de gezondheid, de esthetiek, de natuur- en monumentenbescherming, het toerisme en de landverdediging. Het plan moet vergezeld zijn van een memorie van toelichting.

1) De uit te voeren voorschriften in de bouw- en beplantingsreglementen, met de gegevens van het hoofdplan.

1) De vooruitzichten omtrent de rangorde der verwezenlijkingen in het hoofdplan voorzien alsook de aanduiding der openbare besturen (Staat, Provincie of Gemeente) die de strooken moet onteigenen welke volgens het hoofdplan bij den openbaren weg moeten ingelijfd worden.

(P. de Bruyne — Urbs Nova, September 1939.)

BESLUIT.

De architectuur in het landschap en het stedenbouwprobleem hebben we in 't kort en schematisch uiteengezet. We zijn ervan bewust dat we geen « leerboek » geleverd hebben. Dit was ook niet ons doel.

We waren vertrokken met het idee 'n kort opstel te leveren om het woord « stedenbouw » bij de massa meer ingang te doen vinden. Dit opstel groeide uit en nam 'n boekvorm aan. We hebben dit niet gewild. Er is ook zóóveel over stedenbouw te vertellen en er werd nog zóó weinig gedaan.

Hoe meer we over de ruimteordening peinzen, hoe meer we ook tot de conclusie komen, hoe onvolledig we geweest zijn. Zij die echter belang stellen om nog nader kennis te maken met het stedenbouwvraagstuk, zullen allicht de middelen vinden om elke bijzonderheid nader te bestudeeren.

De openbare besturen dienen een oplossing te geven aan de organisatie van de gemeenschap ; te veel werd er getalmd en dit niet alleen ten nadeele van de gemeenschap, maar ook van de openbare besturen zelf.

Welk woord er ook wordt aangewend dat een bepaling geeft van het streven naar ruimtelijke ordening, als nationaal plan, streekplan, stedenbouw, stadsaanleg, stadsontwikkeling, woningwezen, planologie,

urbanisatie, inrichtingsplan, alles komt uiteindelijk hierop neer, dat de ruimtelijke ordening administratieve technieken zijn, t.t.z. dat alleen de openbare besturen geroepen zijn aan dit vraagstuk leiding en oplossing te geven.

De openbare besturen moeten rekening houden met de evolutie van het maatschappelijk leven.

Geen evolutie leidt naar wanorde.

De bestuurslichamen moeten zoodanig worden ingedeeld dat er een opbouwende en waardige kracht wordt uitgeoefend met een minimum van tijd, geld en energie.

*
**

In 't kort resumeeren we welke middelen er dienen aangewend, wat er dient omgevormd, of wel gecreëerd te worden.

Nationaal. — Oprichten van een sterk georganiseerde centrale dienst die gelast wordt met het opmaken van een nationaal plan. Deze dienst is het centrale punt van de geheele nationale ruimteordening. Al de tot nog toe min of meer afzonderlijk werkende organismen moeten in dat centrale punt elkander vinden. Zoowel spoorwegen, wegnetten, landsverdediging, electriciteit, haven, enz. enz. werken samen om dit nationaal plan te verwezenlijken, en om ordening te brengen in de reeds gedeeltelijk bestaande nationale plannen.

Deze centrale dienst bezorgt al het nationale te verrichten surveywerk aan de provinciale diensten, welke op hun beurt geroepen worden om het surveywerk nader te détailleren en te verwerken, tot het opmaken van een streekplan.

De nationale commissie, voor de ruimte-ordening in zijn geheel, zal bestaan uit de Heeren Ministers, de Heeren Gouverneurs der Provincies en voorgezeten zijn door den Koning.

Deze commissie zal worden onderverdeeld in verschillende subcommissies, waarvan er enkele als taak zullen hebben het nationale plan op te maken, en de overige als hoogste instantie advies uit te brengen over alle vraagsukken van de ruimtelijke ordening door de provincies en gemeenten geprojecteerd.

De eerstgenoemde commissies verrichten het nationale surveywerk in nauwe samenwerking met de hoogeschole. Er zullen commissies tot stand komen, o.a. van bevolking, economie, géologie, industrie, handel, havens, electriciteit, landsverdediging, toerisme, folklore, enz. enz.

De overige commissies die als hoogste instantie de ruimtelijke ordening adviseeren, stel ik me voor vier in getal te zijn, namelijk :

- 1) de commissie voor stedenbouw ;
- 2) voor oude monumenten ;
- 3) voor nieuwe monumenten ;
- 4) voor de natuurmonumenten.

De commissie voor stedenbouw zou als taak hebben de door de provincies ingediende streekplannen te adviseeren en er over te waken dat elk ingediend streekplan op volmaakte wijze in het nationaal plan past. Deze commissie zou tevens ook in hoogste instantie advies uitbrengen over de ingediende gemeentelijke uitbreidingsplannen, echter alleen voor die gemeenten welke beroep zouden aantekenen tegen 'n beslissing van de provinciale overheid.

De overige commissies voor oude, nieuwe en natuurmonumenten zijn bedoeld als een meer uitgebreide, beter ingedeelde en meer macht hebbende Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen. Dit is absoluut noodig ; eerstens omdat er momenteel aan verschillende ministerieele departementen adviescommissies zijn gehecht, die ook over de esthetische zijde van een ontwerp een oordeel vellen.

Dat dit moet leiden tot ordeloosheid hoeft geen betoog.

Vele van deze adviseurs zijn, misschien onbewust, geneigd hun specialisatie op te dringen.

Het is te aanvaarden dat aan elk departement een specialist wordt gehecht, gelast met de beoordeeling van die taak, waarvoor hij geroepen wordt, b.v. aan het Ministerie van Gezondheid een techniker, die alle ontwerpen voor gezondheidsinstellingen adviseert, aan het Ministerie van Onderwijs een techniker, die de technische zijde der ontwerpen voor schoolgebouwen onderzoekt, enz.

Ik hoef hier niet aan toe te voegen dat elke nationale commissie moet samengesteld zijn uit afgevaardigden van elke provincie en dat elke commissie haar briefwisselende leden in de provincie heeft.

Provinciaal. — De provinciale besturen worden geroepen voor het opmaken van een streekplan of van streekplannen naar gelang een gebeurlijke onderverdeling van hun gebieden.

Elke provincie richt een bouw- en stedenbouwdienst op, gelast met het opmaken van een streekplan, maakt gebeurlijk de uitbreidingsplannen voor de gemeenten, geeft advies over ingediende gemeentelijke uitbreidingsplannen en waakt er over dat elk gemeentelijk uitbreidingsplan in het streekplan past.

Deze dienst zorgt er voor dat de bouwverordeningen stipt worden toegepast en adviseert elk bouwontwerp voor de kleine gemeenten, welke geen stadsbouwmeester in hun dienst hebben ¹⁾).

Deze dienst waakt er over dat in al de gemeenten van dezelfde agglomeratie de bouwreglementen volgens een zelfde grondbeginsel opgemaakt worden.

Deze dienst zorgt er tevens voor dat een toezicht gehouden wordt

¹⁾ Met de bestaande wetgeving, en zelfs met de nieuwe voorgestelde wet op de urbanisatie van steden en gemeenten, kan deze dienst slechts intercommunaal opgericht worden.

over de uitvoering van de bouwverordeningen, bouw- en stedenbouw-plans in hun geheel.

De dienst zal niet alleen het technisch gedeelte van een ingediend bouwontwerp onderzoeken, maar tevens ook de esthetische zijde, in zooverre het eenvoudige ontwerpen betreft. Voor meer belangrijke werken zou de provinciale schoonheidscommissie advies inbrengen; deze schoonheidscommissie adviseert tevens ook de esthetische zijde van alle bouwontwerpen van eenig belang.

De provincie zou tevens onderrichtingen moeten kunnen uitvaardigen, om alle bestaande leelijkheid te vermijden. Met raad en steun zullen de gemeentebesturen en de particulieren worden bijgestaan.

Voor het opmaken van een streekplan zullen de provincies tevens een commissie samenstellen bestaande uit de Heeren Burgemeesters, voorgezeten door den Heer Gouverneur. Deze commissie zal dan weer worden onderverdeeld in verschillende sub-commissies, welke de onderrichtingen van het nationale plan voor elk gebied verwerken en nader de regionale toestanden bestudeeren.

Betreffende de overige provinciale sub-commissies heb ik reeds 'n woordje gezegd.

Ook deze dienen in 4 commissies te worden onderverdeeld.

1) De commissie voor stedenbouw werkt mee aan den opbouw van het streekplan, adviseert in enkele uitzonderlijke gevallen de gemeentelijke uitbreidingsplannen, wanneer er over punten van technischen aard betwistingen zouden ontstaan.

De provinciale bouw- en stedenbouwdienst brengt tevens in deze commissie verslag uit over haar werkzaamheden.

2) De commissie voor nieuwe monumenten adviseert over de esthetische zijde van elk onderwerp van eenig belang, zoowel voor de grootsteden als voor de kleine gemeenten. Alleenlijk wanneer er betwisting ontstaat over een advies, gegeven door deze commissie, zal het ontwerp naar de nationale schoonheidscommissie voor nieuwe monumenten worden overgemaakt.

3) en 4) De commissies voor oude monumenten en landschappen zijn onderafdeelingen van de nationale commissies voor oude monumenten en landschappen.

Gemeente. — Elke gemeente maakt een inrichtingsplan van haar grondgebied op; dit bestemmingsplan duidt den aard der bestemming aan der onderscheiden wijken; nadien wordt het uitbreidingsplan in onderdeelen opgesteld.

Elke gemeente moet in nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten haar plan opmaken en dit volgens de algemeene gegevens van het streekplan.

Bij het opmaken van een uitbreidingsplan wordt er begonnen met het bijeenbrengen van alle nuttige statistieken, o.a. drukte verkeer,

opmetingen van de bestaande toestanden, niveleeringen, hoogte der gebouwen, uitzicht, bestaand natuurschoon, boomen, plaatselijke technische moeilijkheden die zich zouden voordoen, enz.

Eerst wanneer al het gemeentelijk surveywerk gedaan is, kan er begonnen worden met het opmaken van het bestemmingsplan, het uitbreidingsplan in onderdeelen en het saneeringsplan.

Nadien worden de perspectieven gemaakt van het stads- of dorpsaanzicht met lanen, marktplainen, villapark, straten, enz.

Het zal niet noodig zijn nogmaals te herhalen dat de ontwerper van het uitbreidingsplan volledig de streek moet kennen en de plaatselijke toestanden begrijpen. Het is niet voldoende dat er mooie teekeningen worden geleverd: « on avait fait des plans fort beaux sur le papier ». Teekeningen maken is geen doel, maar alleen een middel. Wanneer de bestemmingsplannen, uitbreidingsplannen en perspectieven zijn opgemaakt, dan wordt er gedetailleerd.

De diepten der bouwblokken worden op het plan aangeduid en staan in verband met de hoogte der op te richten gebouwen. Voor ieder bouwblok bepaalt men de minimum breedte der perceelen, de maximum en de minimum hoogte der op te richten gebouwen (hoogte tusschen grond, kroonlijst en nok), de diepte der bebouwing (woningen, afzonderlijk, tweewoonsten, in rij of in groep). De straten worden bepaald waarvan de woningen zullen voorzien zijn van voorhofjes: de diepte der voorhofjes moet deel uitmaken van het straatvlak. In de bouwverordening dient bepaald dat de beplanting der voorhofjes op een zelfde manier moet gebeuren, dat de afboording of afsluiting der voorhofjes voor allen van dezelfde materialen, vorm en hoogte zal zijn en dat de afsluiting alleen op de rooilijn wordt gemaakt en niet op de scheiding der perceelen.

Elke gemeente moet dus buiten het uitbreidingsplan goed ingestudeerde bouwvoorschriften bezitten, welke — in zooverre dit strookt met de bestaande wetgeving — kunnen gewijzigd worden naar de wijk en de straat, rekening houdende met verluchting, bezonning, oriëntatie, enz. Daarbij komen de bouwverordeningen welke de technische vereischten van elk in te dienen bouwontwerp nader bepalen.

Nadien zullen er statistieken worden opgemaakt welke regelmatig worden bijgewerkt en aangevuld; dit om de noodwendigheid van iederen aard der gebouwen te bepalen en gebeurlijk de eigenaars in te lichten over de kans van verhuring of verkoop van het gebouw dat ze wenschen op te richten.

Het zal ook niet mogen toegelaten worden te bouwen op alle stads- of dorpsgedeelten die op het plan voorkomen. Vooraleer een bouwvergunning gegeven wordt, moeten de straten op peil gebracht zijn, de wegen aangelegd en bestraat, de rioleeringen en de verschillende leidningen van water, gas, enz., geplaatst.

Het is niet voldoende te kunnen huizen bouwen ; die huizen moeten op normale wijze kunnen bewoonbaar zijn.

Vooraleer het eerste huis wordt gebouwd moeten alle bouwvoorschriften, voor- en achtergevelrooilijnen, enz. juist aangegeven zijn.

Voor de kleine gemeenten zal de provinciale of intercommunale bouw- en stedenbouwdienst elk ingediend ontwerp adviseeren en er tevens toezicht op uitoefenen dat elk goedgekeurd ontwerp volgens de gegeven onderrichtingen wordt uitgevoerd.

De kleine steden of gemeenten, welke over een bouwdienst beschikken, zullen zelf de technische gedeelten der ingediende ontwerpen onderzoeken, maar zenden het ontwerp voor advies aan de provinciale of intercommunale overheid voor wat de esthetische zijde aangaat.

De bestaande steden en gemeenten dienen verbeterd te worden.

Voor elke stad en gemeente zal er een wegentracé gecreëerd worden en de bestaande wegnetten zullen omgevormd worden volgens de nieuwe reglementatie, aangepast aan elke gemeente, deel van een gemeente, zone of wijk.

Voor de hygiëne zullen groene zones, parken, squares, vrije ruimten voor sport en spel gecreëerd worden en dit in verhouding met de bebouwde oppervlakte, de dichtheid der bevolking en de hoogte der gebouwen.

Zones non-aedificandi zullen voorgeschreven worden door bepaling van achter- en voorgevelrooilijnen, welke bepaald worden naar gelang de oriëntatie, verluchting der woningen en de afmetingen van open ruimten en straten.

Voor de esthetiek zullen, volgens de wijken of den aard der zones of straten, de hoogte der gebouwen gelimiteerd worden. Er zal gestreefd moeten worden naar een eenheid in de bebouwing, eenheid in de gevels, eenheid in dakterrassen, dakvormen, in- en uitsprongen over de geheele lengte der straat, aantal verdiepingen, enz.

Voor de archeologie zal er een inventaris opgemaakt worden van alle oude monumenten of alles wat eenige archeologische of esthetische waarde heeft. Deze inventaris bestaat in fotos en gedetailleerde opmetingen.

Er zal een plan moeten opgemaakt worden met aanduiding van de gebouwen en situaties welke moeten behouden blijven, welke middelen moeten aangewend worden om voorname bouwwerken beter tot hun recht te laten komen. Er zal tevens een plan opgemaakt worden met de schilderachtige en karakteristieke plaatsen van stad en omgeving.

Geen enkel eigenaar zou het recht mogen hebben een waardevol monument af te breken. De provinciale commissie voor oude monumenten zou over de al of niet afbraak oordeelen.

De grootsteden, in het bezit van goed georganiseerde bouwdiensten en eventueel stedenbouwdiensten, zullen de technische vereischten van

alle ontwerpen onderzoeken. Voor de weinige belangrijke werken echter zullen zij tevens richtlijnen aangeven voor wat de esthetische zijde betreft. Voor elk bouwontwerp of restauratie van eenig belang, zal de provinciale commissie voor nieuwe of oude monumenten haar advies geven.

*
**

Hetgeen we hier hebben vooropgezet heeft wel een « ideaal tintje ». Het zal nog vele, vele jaren duren vooraleer we eenmaal zoover zullen gekomen zijn dat een schoone, ordelijke stedenbouwkundige ontwikkeling werkelijkheid zal geworden zijn.

Maken we niet te veel illusies.

Wij ontwerpen een grootsch gebouw, hetwelk gedurende de uitvoering zeker nog wijzigingen zal ondergaan en waarvan onze generatie nooit de voleinding zal zien. Maar wij moeten de fundeering van dit gebouw aanleggen, en dit onmiddellijk.

De studie tot het opmaken van locale en bijzondere streekplannen dient onverwijld te worden aangevangen. Om er toe te komen is het noodzakelijk dat onze wetgeving volledig wordt. Moeten we daarom wachten totdat de wet op de urbanisatie van steden en gemeenten zal afgekondigd worden ? Neen ! Practisch kan er onmiddellijk worden overgegaan tot het verzamelen en instudeeren van het « survey »-materiaal.

Het geheele surveywerk dient met de noodige tucht en objectiviteit door geoefende en verantwoordelijke personen met de hulp der hogescholen worden begonnen.

De sociale, economische en aardrijkskundige kwesties, dienen over het gansche grondgebied volgens eenzelfde beginsel, en volgens de hedendaagsche noodwendigheden eener ordelijke stedenbouwkundige ontwikkeling, te worden onderzocht.

De gemeenten dienen een bestendig inventaris op te stellen waaruit de stedenbouwkundige de vereischte inlichtingen kan putten wanneer hij geroepen wordt een inrichtings- en uitbreidingsplan op te maken.

De provincies dienen alle gegevens te verzamelen voor het opmaken van een streekplan en bewerkt een coördinatie tusschen de gemeenten.

De Staat zorgt voor een coördinatie tusschen, en een centralisatie van alle diensten welke met stedenbouw iets uit te staan hebben, bevordert het onderwijs in de stedenbouw, en verzamelt de groote surveystudies welke nationaal moeten gezien worden.

Hetgeen we over stedenbouw en bebouwing hebben uiteengezet is geen toekomstmuziek, noch de aanklachten mogen niet klinken als ongegronde protesten. Er zal een tijd komen, en die tijd is zeer nabij, dat de overheid zich verplicht zal zien in de hier vooropgezette richting te handelen, willen we onze enkele heerlijke regionen, de enkele van onze

mooie dorpen, en vooral het goede van onze dierbare Kempen, van ons dierbaar land, niet zien ondergaan in totaal verminkte en afstootelijke architectuur, waar de ongezonde en onooglijke woningen het gezinsleven zullen ondermijnen, waar het verkeer een altijddurende hinder en gevaar zal zijn.

Ons kostbaar bezit moeten we voor de gemeenschap bewaren en beschermen. Mogen we de noodzakelijke hulp van de overheid verkrijgen !

GERAADPLEEGDE WERKEN

- 1) La science des plans de villes, par A. Augustin Rey, Justin Pidoux, Charles Barbe.
- 2) Groen en bloemen in Den Haag, door Ir. P. Bakker Schut, J. G. A. Doorenbos, Dr A. Schierbeek.
- 3) Guide Pratique pour la construction, l'extension, l'aménagement et l'embellissement des villes et des communes rurales, par Eug. Couturand.
- 4) Der Städtebau, door Stubben.
- 5) Das wohnhaus von heute, door Grete Dexel, Dr W. Dexel.
- 6) Bouwen, bouen, bâtir, building, door J. B. Van Loghem.
- 7) Streekplan Ysselmonde — rapport.
- 8) Streekplan Zuid-Limburg — De Bodem, rapport.
- 9) De groote stedelijke agglomeraties, door Baron Holvoet, Koninklijke commissaris, Gouverneur der Provincie Antwerpen, Eere-Advokaat-Generaal bij het Verbrekingshof.
- 10) 's Gravenhage, terreinen voor handel en industrie, Dienst der stadsontwikkeling en volkshuisvesting te 's Gravenhage.
- 11) De Saneering van Oud-Scheveningen, door Ir. P. Bakker Schut.
- 12) De bevolkingstoename der groote steden tengevolge van immigratie, door Ir. P. Bakker Schut.

- 13) 's Gravenhage als woonstad, door Ir. P. Bakker Schut.
- 14) Wegbeplanting « rapport van de Commissie » wegbeplanting uitgebracht aan het dagelijksche Bestuur der Nederlandsche Heidemaatschappij te Arnhem.
- 15) Handleiding van de bouwverordeningen van de Provincie Antwerpen, met toelichtingen, samengesteld door J. Oostvogels.
- 16) Het uitbreidingsplan van de gemeente Oisterwijk, door Arch. A. A. Kok.
- 17) Rapport betreffende ordening van de woningproductie, door Ir. P. Bakker Schut.
- 18) Een Nationaal Plan voor Nederland, door Ir. P. Bakker Schut.
- 19) Bouwen in het dorp en op het land, door Edward Léonard.
- 20) Moderne Bouwkunst in Holland, door H. P. Berlage.
- 21) Bouwkunst in de stad en op het land, door Herman van der Kloot Meyburg.
- 22) Het eigenhuis, door Ir. J. P. Fokker.
- 23) De kunst op het platteland, door Albert Dutry.
- 24) Nieuwe Bouwkunst in Holland en Europa, door J. J. P. Oud.
- 25) De windmolen, door Alfred Ronse.
- 26) La conservation des monuments d'art et d'histoire, Office national des musées.
- 27) Préliminaires d'art civique. Pour la reconstruction de la Belgique, par Louis van der Swaelmen.
- 28) Städtebau und Landesplanung, van Otto Bünz.
- 29) Staatsmijnen in Limburg.
- 30) Die bauordnung für Wien, van Wolf Schmid.
- 31) Regelen voor het in bouwexploitatie brengen van gronden door particulieren.
- 32) De ruilverkavelingswet 1938, door Mr A. F. Schepel.
- 33) Regelen betreffende de honoreering van den stedenbouwkundige en verdere rechtsverhouding tusschen opdrachtgever en stedenbouwkundige.
- 34) Geologie van Nederland, door Dr F. J. Faber.
- 35) Kempische Landschapsgeschiedenis.
- 36) Volkscultuur en bouwkunst, door Jan Jans.
- 37) Petit manuel statistique.
- 38) De trek van de plattelandsbevolking in Nederland, door Dr A. C. De Vooys.
- 39) Rapporten en voorstellen betreffende de ontginning van woeste gronden.
- 40) Het stadsgewest, door M. J. W. Roegholt.
- 41) Het bevolkingsvraagstuk, door Ir. F. W. 't Hooft.
- 42) Städtebaurecht und städtebau, door Heiligenthal.
- 43) Vrij baan voor de toekomst, door Ir. A. A. Mussert e.i.

- 44) Industrie en Woningbouw, door Dr Ir. F. Bakker Schut.
- 45) Kennis der omgeving, door H. J. Smeets.
- 46) Rapport over den sociaal-economischen toestand der kleine boerenbedrijven in Nederland.
- 47) Exploitatie van bouwterreinen, door J. Brinkert.
- 48) Overijssel — hoe het bouwt — dikwijls goed — dikwijls fout.
- 49) Fortschritte im städtebau und strassenbau, door Prof. Herman Ehlgötz.
- 50) Handelingen van het Nederlandsch congres voor openbare gezondheidsregeling.
- 51) Onze Hollandsche molen, door C. Visser, A. Ten Bruggencate, J. Schregardus.
- 52) Rapporten en voorstellen betreffende den economischen toestand der landbouwers in Nederland.
- 53) Goedkoope arbeiderswoningen.
- 54) Rapport van de commissie voor het streekuitbreidingsplan voor Arnhem en omgeving.
- 55) Rapport van de commissie voor het streekuitbreidingsplan voor Oostelijk Gelderland.
- 56) Model voorschriften voor zomerhuizen.
- 57) Limburg.
- 58) Städtebau in der schweiz Grundlagen.
- 59) Stadt- und Landbaukunde von Wilhelm Heilig.
- 60) Landbouwgebouwen — Nederlandsche Heidemaatschappij.
- 61) Drinkwatervoorziening in Nederland. Gedenkboek 1913-1938.
- 62) Rapport van de Commissie voor het streekplan voor de Neder-Be-tuwe.
- 63) Rapport van de Commissie inzake een gewestelijk plan voor Twente.
- 64) Le Corbusier en P. Jeanneret.
- 65) Vers une architecture, door Le Corbusier.
- 66) L'Esprit nouveau, door Le Corbusier.
- 67) Précisions, door Le Corbusier.
- 68) Die Baukunst der neuesten Zeit, door Gustav Adolf Platz.
- 69) La Rome de Mussolini, door G. Bardet.
- 70) Histoire de l'urbanisme, door Lavadan Pierre.
- 71) Garten und Haus.
- 72) Des canons, des munitions, merci .. des logis s.v.p., door Le Corbusier.
- 73) Logis et Loisir (5me congrès de la C.I.A.M. 1937).
- 74) L'Urbanisme de la ville de Paris.
- 75) Urbanisme et esthétique, door G. Meyer Heine.
- 76) L'Urbanisme à la portée de tous, door J. Raymond.
- 77) Le monde futur, door J. Dubreuil.

- 78) Bouwwerken en openbare werken, door Robert Mullie.
- 79) Sozialpolitik im Dritten Reich 1933-1938, von Frans Seldte.
- 80) National Conference on Planning 1938.
- 81) Frau Plan to Reality.
- 82) Introduction à l'Urbanisme, par Marcel Poëte.
- 83) Etude pratique des plans de villes, door Unwin R.
- 84) Paris, son évolution créatrice, door Marcel Poëte.
- 85) Das Dorf.
- 86) Stedebouw — Amsterdam, door Ir. Scheffer, ir. Van Schuipen.
- 87) Das Dorf.
- 88) Die Stadt.

TIJDSCHRIFTEN.

- 1) K.M.B.A.
- 2) Architecture urbanisme.
- 3) Opbouwen.
- 4) Bouwkundig weekblad architectura.
- 5) Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw.
- 6) Le Cottage.
- 7) L'architecture d'aujourd'hui.
- 8) Verslagen en bijdragen 1929-1936 — Nederlandsche vereeniging tot bescherming van Vogels, Amsterdam.
- 9) De Hollandsche molen. Vereeniging tot behoud van molens in Nederland 1923, 1926, 1927, 1934.
- 10) Jaarboek 1929-1935 van de vereeniging tot behoud van natuurmonumenten in Nederland.
- 11) Heemschut. Maandblad van den bond Heemschut.
- 12) Jaarverslagen van het Geldersch Genootschap tot bevordering en instandhouding van de schoonheid van stad en land.
- 13) Wegen. Tijdschrift gewijd aan den weg en het verkeer.
- 14) Tijdschrift van de Vlaamsche Ingenieurs-Vereeniging.
- 15) Verslagen der adviescommissie der Noordhollandsche gemeenten voor bouwontwerpen en uitbreidingsplannen.
- 16) Verslagen van het « Instituut stad en landschap van Zuid-Holland.
- 17) Illustration.
- 18) L'art vivant.
- 19) L'habitation à bon marché.
- 20) Art et décoration.
- 21) Mockbdy.
- 22) Le document.
- 23) The architectural forum.
- 24) Lumière.
- 25) La technique des travaux.

- 26) Clarté.
- 27) Das Werk.
- 28) Moderne bauformen.
- 29) U.R.S.S. en construction.
- 30) Tourisme.
- 31) Mededeelingen van de Nederlandsche Commissie voor internationale natuurbescherming.
- 32) R.I.B.A.
- 33) Architectural forum.
- 34) Architektura.
- 35) The architectural Review.
- 36) Res et Jura immobilia.
- 37) Deutsche Siedlung.
- 38) Siedlung und Wirtschaft.
- 39) Die Wohnung.
- 40) A Planning Forum.
- 41) Bauwelt.
- 42) Journal of the Town Planning Institute.
- 43) De 8 en opbouw.
- 44) Raumforschung und Raumordnung.
- 45) La vie urbaine.
- 46) Urbanisme.
- 47) Travaux.
- 48) O.S.B.
- 49) La revue Urbaine, revue de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris.
- 50) Revue de l'Administration communale.
- 51) Urbs Nova.

INHOUD.

EERSTE DEEL.

DE ARCHITECTUUR IN HET LANDSCHAP.

	Blz.
INLEIDING	9
Protest.	
Tot wie we ons richten.	
Naar wat we moeten streven.	
De schoonheid van het geheele landschap.	
Sociale verbetering in woningbouw.	
Strijd tegen de verleelijking.	
Verbetering van moreele waarden.	
Verbetering van economische waarden.	
Gemeentebesturen staan onmachtig.	
Klaarheid in de aan te geven richtlijnen.	
Waarin bestaat de schoonheid van het landschap.	
Hoe is de ontsiering in het landschap ontstaan.	
Toename van de bevolking.	
Sterke ontwikkeling van het verkeer.	

Vestiging van industrieën.	
De vernieuwde liefde voor het mooie landschap.	
De stadsgeest in het landschap.	
Het verloochenen eener traditie.	
Het langzaam verdwijnen van een gezonden schoonheidszin.	
Het nauwer toehalen van het verband tusschen stad en dorp.	
De mechanisatie en de intellektualiseering.	Blz.
LANDELIJKE ATMOSFEER	16
Eenheid van mensch en natuur.	
De gemeenschappelijke geest van vroeger.	
Alles groeide normaal en kreeg z'n aanpassingsvorm.	
Het functioneele in de oude landelijke architectuur.	
De kleurenharmonie.	
De windmolen.	
De vroegere dorpsaanleg.	
Geestelijk en sociaal evenwicht in vroegere dorpen.	
Waarom we oude gebouwen moeten bewaren.	
De subjectieve beteekenis van het woord « landelijk schoon ».	
De verminderde schoonheidszin in de 19 ^e en 20 ^e eeuw.	
De anarchie in het hedendaagsche bouwen.	
4 meeningen : 1) der boeren.	
2) kleine dorpsintellectueelen en werklieden.	
3) sentimenteel romantiekers.	
4) de ware geest.	
De overgangstijd.	
Ware landelijke architectuur.	
HEDENDAAGSCHE BESCHOUWING	24
Kleine gemeenten geen bouwverordeningen, geen toezicht, geen uitbreidingsplannen.	
Betreurenswaardige ontsiering van het landschap.	
De landelijke architectuur berust in handen van den dorpsbouwkundige.	
Daardoor ordeloosheid.	
EEN MIDDEL	26
Ontwakend verantwoordelijkheidsgevoel bij de overheid.	
Wettelijk is het gemeentebestuur geroepen om over bouwaanvragen een beslissing uit te brengen.	
Plaatselijk zijn er geen bevoegdheden.	
Gemeentebesturen staan onmachtig.	
Waakzaamheid geboden.	
BOUWVERORDENINGEN	28
Kleine gemeenten hebben geen bouwverordeningen.	
Enkele gemeenten, in het bezit van bouwverordeningen, kunnen deze niet toepassen bij gemis aan bevoegdheden.	
Bouwverordeningen.	
De eenheid in het straatbeeld.	
Het verwijderen van bestaande onooglijkheid.	
Schoonheid door boomen en groen.	

ONTSIERENDE REKLAMEN	Blz.
Moderne reklamezucht.	32
Misbruik van de vrijheid.	
Geen eerbied voor gemeenschappelijk bezit.	
De overheid heeft als plicht in te grijpen.	
LANDELIJKE MONUMENTEN	35
Oude landelijke monumenten moeten we bewaren.	
Herstellings- of vergrootingswerken aan landelijke monumenten.	
De hedendaagsche bouwmeester en herstellingswerken.	
De plicht oude gebouwen te bewaren.	
LANDELIJKE ARCHITECTUUR IN EEN LANDELIJKE OMGEVING	38
Hoe moet men in een landelijke omgeving bouwen :	
— aanpassing.	
— eerbied straatwand.	
— geen grillige kleuren.	
— rustige, eenvoudige hoofdvormen.	
— eigen streek kennen.	
— oriëntatie.	
— groen en boomen.	
— eenvoudige rechte kap.	
— verhouding.	
— keuze der materialen.	
— geen nuttelooze versiersels.	
— ramen moeten harmonieeren.	
— gevelkleur.	
— bescheiden en eerlijk.	
— eerbied en ontzag voor natuur maar geen natuuraanbidding.	
— opvoeding van de jeugd.	

T W E E D E D E E L.

HET STEDEBOUWPROBLEEM.

HET FENOMEEN STEDEBOUW	45
Wat is stedenbouw ; het woord « stedenbouw ».	
zijn beteekenis,	
zijn doel :	
— Rationeele ontwikkeling van stad en dorp.	
— Oplossen van het verkeersvraagstuk.	
— Orde scheppen.	
— Synthese.	
— Schoonheid.	

— Geschikte plaatsen bepalen voor industrie, wonen, enz.	
— Lintbebouwing verwijderen.	
— Verbetering van oude steden en dorpen.	
— Organisatie.	
— Economische voordeelen.	
— Sociale verbeteringen.	
STEBEBOUW IN HET VERLEDEN	Blz. 53
Grieksche stad.	
Romeinsche stad.	
Middeleeuwsche stad.	
Renaissance stad.	
19 ^e eeuwse stad — groei van industrie	
— groei van verkeer	
— groei van bevolkingsagglomeraties.	
— groei van mechanisatie.	
— individualistisch.	
« Hedendaagsche » stedenbouw.	
De evolutie van den stedenbouw de laatste 40 jaar.	
Van een stratenplan tot een nationaal plan.	
HEDENDAAGSCHE GROOTSTAD	60
Geestelijke verwildering.	
Overbeschaving.	
De nieuwe jeugd.	
De grootstadsmensch.	
Vreemd van de natuur.	
DE INVLOED VAN DE OMGEVING OP DEN MENSCH. HET SOCIALE ELEMENT	63
Zulke omgeving, zulke mensen.	
Het minderwaardigheidsgevoel van menschen in een krotwoning.	
Het sociale element van den stedenbouw.	
Hoog geboortecijfer waar menschen in rust leven.	
Enkele cijfers.	
Saneering der steden.	
Verbetering van de hygiëne.	
Sociale en economische voordeelen.	
Verdwijnen van de krot.	
Speelplaatsen voor de kinderen.	
De schoonheid.	
STAD EN DORP	69
Vershil tusschen dorps- en stadsgeest.	
LINTBEBOUWING	71
Verschijsel van ongeordende groei.	
Uitbreiding genomen door de tegenwoordige verkeersmogelijkheden.	
Tot aan het begin der 20 ^e eeuw geen lintbebouwing.	
Lintbebouwing een hopeloos geval.	

Lintbebouwing noodlottig voor :	
— de gemeentelijke financies.	
— het verkeer.	
— de hygiëne.	
— maatschappelijke voorzieningen.	
— gemeentebedrijven.	
— schoonheid.	
— natuur.	
— cultureel bezit.	
Concentrische uitbreiding te verkiezen.	
De overheid moet ingrijpen.	
Middelen.	
DE STEDEBOUWKUNDIGE	Blz. 79
Protest in 1913 van de architecten.	
Stedenbouw voor de architecten.	
Het belang der derde- of hoogteafmeting.	
Samenwerking van stedenbouwer met ingenieur.	
Ingenieurswerk mist schoonheid.	
De rol van een stedenbouwkundige.	
Het scheppen van nieuwe architectonische schoonheid.	
Het scheppen van nieuwe landschappelijke schoonheid.	
De landschaparchitect.	
ESTHETIEK EN STEDEBOUW	88
Kunst en wetenschap.	
Subjectivisme en objectivisme.	
Eeuwige esthetische wetten.	
De strijd tusschen de voorloopers en de achterlijken.	
Esthetiek en dorpsuitbreiding.	
Esthetiek geen hoofddoel in stedenbouw.	
Het psychologisch element in stedenbouw.	
Ware schoonheid.	
De architect en het stads- of dorpsbeeld.	
DORPSUITBREIDING	95
De stadsmensch naar den buiten.	
De groei der dorpen.	
Wat een uitbreidingsplan aangeven moet.	
Het belang der derde- of hoogteafmeting in het dorp.	
De dakvorm in het dorp.	
Wat is typisch dorpschoon.	
De uiteindelijke studie is de esthetiek in dorpsaanleg.	
STADSUITBREIDING	101
De nieuwe denkbeelden over stadsontwikkeling.	
De surveystudie.	
Concentratie der bebouwing.	
Een stad is geen voortschrijdende huizenzee.	
Overgang tusschen stad en land.	
Een uitbreidingsplan.	

Een bestemmingsplan.	
De grootstedesche agglomeratie.	
Uitbreidingsplannen in Holland.	
Het projecteeren der straatwanden.	
GRONDSLAGEN WAAROP EEN UITBREIDINGSPLAN BERUST	Blz. 108
Verzameling van gegevens.	
Bevolkingsaangroei.	
Het bepalen van het aantal woningen.	
Historische groei.	
Economische evolutie.	
Administratieve organisatie.	
De sociale hygiëne.	
Bevolkingsaangroei en de factoren die invloed uitoefenen op de woningproductie.	
CENTRA	
De verschillende centra in een stad.	
DE HOOGTE : DERDE AFMETING	115
Het bebouwingsplan als « ruimte »-plan.	
De voortzetting van het twee-dimensioneelplan in de derde dimensie.	
De invloed op de derde afmeting.	
De derde afmeting en de esthetiek.	
Afwisseling in het straatbeeld.	
Hoogbouw of laagbouw.	
Bebouwingsdichtheid.	
STRATEN	120
Verkeer.	
a) groot verkeer.	
b) middelmatig verkeer.	
c) weinig verkeer.	
Wegenet.	
a) stralend.	
b) concentrisch.	
c) belangrijke.	
d) minder belangrijke.	
Kruispunten.	
Kruiswegen.	
Aanleg voortuinen.	
Bezonning.	
Een woonstraat is geen verkeersstraat.	
Oriëntatie der straat.	
Lengte straat.	
Verkeersdrukte.	

VERKAVELING	Blz. 127
Slechte verkaveling is meestal misdadig.	
Ellendige nieuwe wijken door slechte verkaveling.	
De onbegrensde vrijheid van den eigenaar.	
De rol van lucht en licht.	
Goede verkaveling.	
Goede verkaveling kan goede woonvoorwaarden creëren.	
GEBOUWEN	207
BOOMEN, GROEN EN BLOEMEN	130
Natuur in stad en dorp.	
Wandelwegen.	
Parkwegen.	
De nieuwe cultuur van het lichaam.	
De sociale rol van het groen in de stad.	
De overheid en de groenvoorziening.	
Oordeelkundige straatbeplanting.	
STADSUITBREIDING EN LUCHTBESCHERMING	135
Bestaande steden en luchtbescherming.	
Bescherming der bevolking in het verleden.	
Korte historie.	
Enkele experimenten.	
Systeem van Prof. Mariani.	
Systeem van Prof. Vauthier.	
Lintsteden.	
Industriesteden.	
Wat dient er gedaan te worden.	
Het belang van een goed uitbreidingsplan.	
STREEKPLANNEN	142
INLEIDING	143
Groei der streekplangedachte.	
Het streekplan een noodzakelijkheid.	
Groei der grootsteden met omliggende steden en dorpen.	
DOEL VAN HET STREEKPLAN	145
Gebruik van den bodem ordenen.	
Vooraf de groei der steden en dorpen vastleggen.	
Stedebouw voor een streek.	
Buiten de gemeentegrenzen.	
Een gebied of streek dat een zekere economisch-geografische eenheid vormt.	
Het voordeel van een streekplan.	
STREEKPLAN IS « BOVEN » GEMEENTELIJK	150
Volledige stedebouw kan niet gebeuren binnen de gemeentegrenzen.	
Geen stad of dorp kan aan stedebouw doen zonder rekening te houden met omliggende gemeenten.	

Nadeelen van een randbebouwing klevende aan een grootstad.	
Enkele voorbeelden van wanordelijken groei van grootsteden.	
De soort bebouwing in een grootstedelijke agglomeratie.	
Fisikaal parasitisme.	
De taak der Provincie in het voorbereiden der streekplannen.	
De Provincie als draagster der regionale gedachte.	Blz.
STREEKPLAN EN SOCIALE BEHOEFTE	159
Verbetering der volkshuisvesting.	
Het recht van een gezonde woning te bouwen en deze gezond te behouden.	
Sport-, speel- en recreatieterreinen.	
Stichting van goede parochiecentra.	
Het sociale belang van natuurschoon.	
STREEKPLAN EN ECONOMIE	163
Voorzieningen ten behoeve van handel, nijverheid en verkeer.	
Ontginning en cultiveering van woeste gronden.	
Binnenkolonisatie.	
Vestiging van industrieën.	
Bewaren en herscheppen van landschapschoon.	
Hulp aan kleine gemeenten.	
De verhouding industrie en stad.	
Eigen aan de plaats gebonden bedrijven.	
Een grootindustrie kan op korten tijd in een streek een maatschappelijke orde omvergooien.	
Het bouwrijp maken der gronden door de gemeenten.	
STREEKPLAN, ESTHETIEK EN NATUURSCHOON	168
Piëteit tegenover het landschap.	
Het scheppen van nieuwe landschappelijke schoonheid.	
De Overheid en het landschap.	
De oorzaak der ontsiering van het landschap.	
ONTSTAAN EN WERKTERREIN VAN HET STREEKPLAN	173
Ontstaan van het streekplanidee in het buitenland.	
Wat verstaat men onder een streekplan.	
De verschillende problemen in het streekplan.	
Geen natuurbescherming om natuurbescherming.	
Het agrarisch bedrijfsleven mag niet worden geremd.	
NATIONAAL PLAN	183
De groei van het idee « nationaal plan » in verschillende landen.	
Wat verstaat men onder een nationaal plan.	
Het doel van een nationaal plan.	
Een nationaal plan is noodzakelijk.	
De voordeelen van een nationaal plan.	
DE WEG EN HET VERKEER IN HET LANDSCHAP	190
Autowegen.	
Snelverkeersbanen.	
Kruispunten.	
Wegverlichting.	

Waarschuwborden.	
Rijwielpaden.	
Beplanting der wegen.	
DE OVERHEID EN HET STEDEBOUWPROBLEEM	Blz. 196
De overheid begint het gevaar in te zien.	
De overheid dient in te grijpen.	
Administreeren is voorspellen.	
Een stad heeft andere belangen dan een particulier.	
WETTEN EN STEDEBOUW	200
Ordering door wetten.	
BESLUIT	215
Wat dient er gedaan te worden :	
Nationaal.	
Provinciaal.	
Gemeentelijk.	
GERAADPLEEGDE WERKEN	223



VOLK UIT DE KEMPEN.

BOVEN : (cliché Vlaamsche Toeristen-
bond).

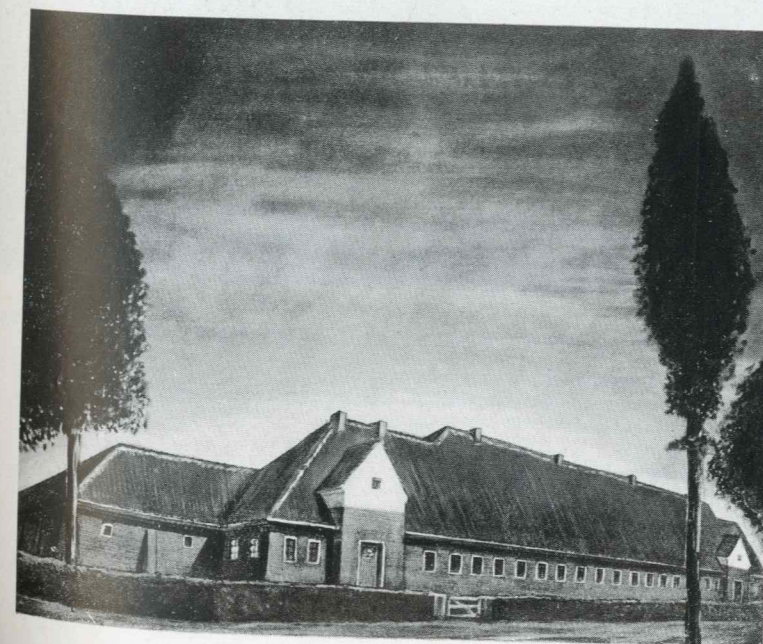
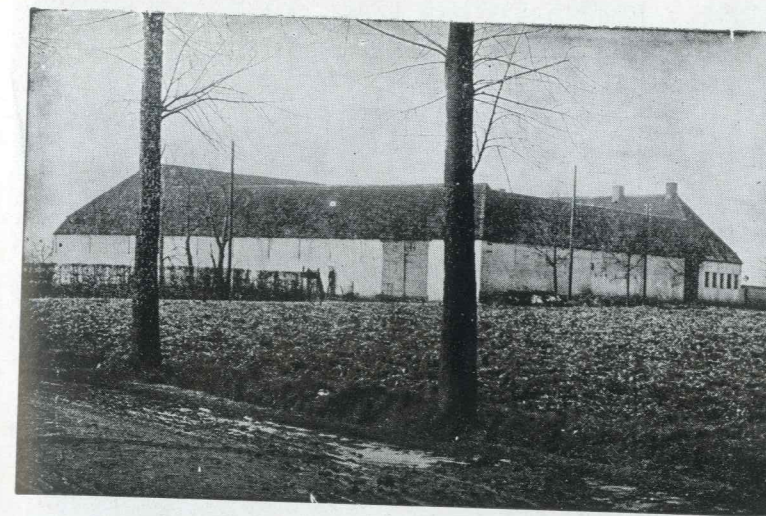
MIDDEN : (foto E. H. Paul Van Hal,
Turnhout).

ONDER : (foto E. H. Paul Van Hal,
Turnhout).



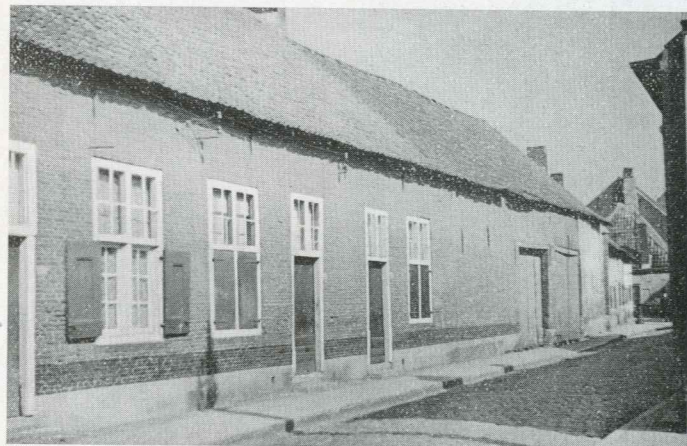
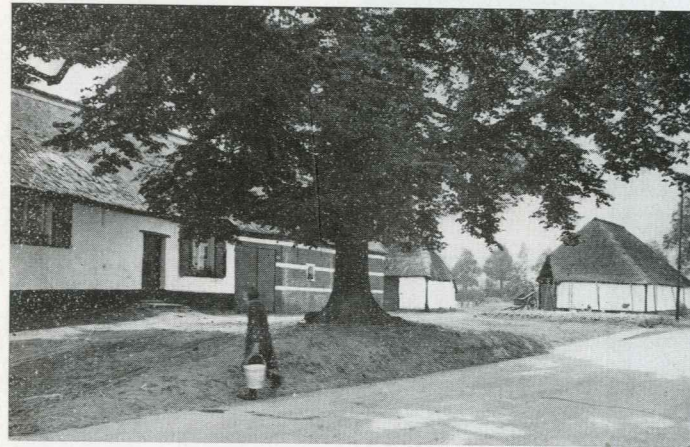
EENVOUDIG EN VOORNAAM.

BOVEN : Hovenierswoning van het Drakenhof te Deurne (foto C. De Klerk). (Cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard.)
 ONDER : Pastorie te Deurne (foto C. De Klerk). (Cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard.)



AANPASSING IN HET LANDSCHAP.

BOVEN : Hoeve te Zingem (cliché Vlaamsche Toeristenbond).
 MIDDEN : Gebouw te Korsendonk bij Turnhout 1631. (foto Stadsarchief Turnhout.)
 ONDER : School te Noorderwijk. Prov. Arch. J. Schellekens. (foto A. Baten, Turnhout.)



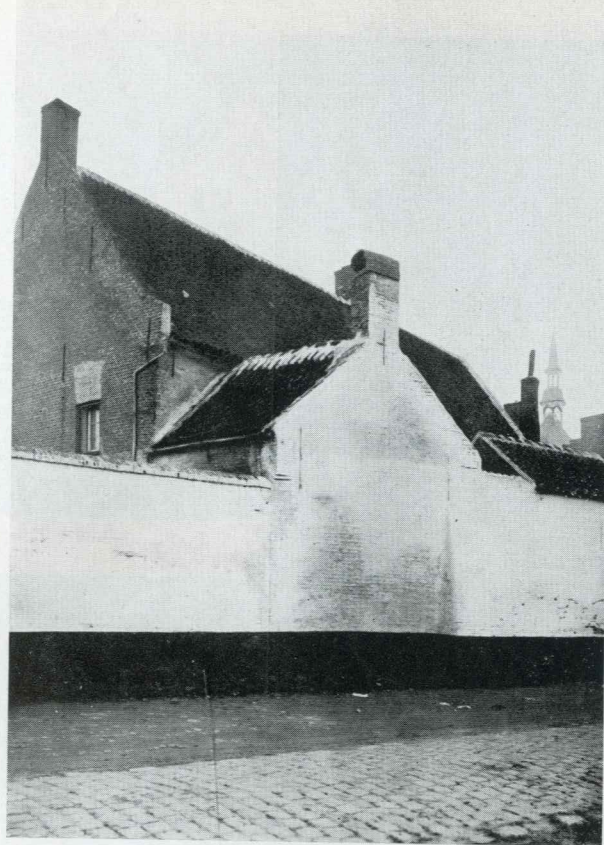
CONSTRUCTIEF EN DOELMATIG.

- BOVEN LINKS : Waaslandsche hoeve « 't Hof ter Snoecke » (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).
 BOVEN RECHTS : Waaslandsche hoeve gelegen tusschen « Puyvert » en « Esch » te Melsele (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).
 MIDDEN LINKS : Hoeve te Sassenhout-Vorselaar (foto Stadsarchief, Turnhout).
 MIDDEN RECHTS : Hoeve te Westerloo (foto Stadsarchief, Turnhout).
 ONDER LINKS : Huizen in de Korte Gasthuisstraat te Turnhout (foto Stadsarchief, Turnhout).
 ONDER RECHTS : Hoeve te Westerloo (foto Stadsarchief, Turnhout).



SCHILDERACHTIG.

- BOVEN : Hoeven en molen te Burght (cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard).
 ONDER : Watermolen Tollembeek (cliché Vlaamsche Toeristenbond).



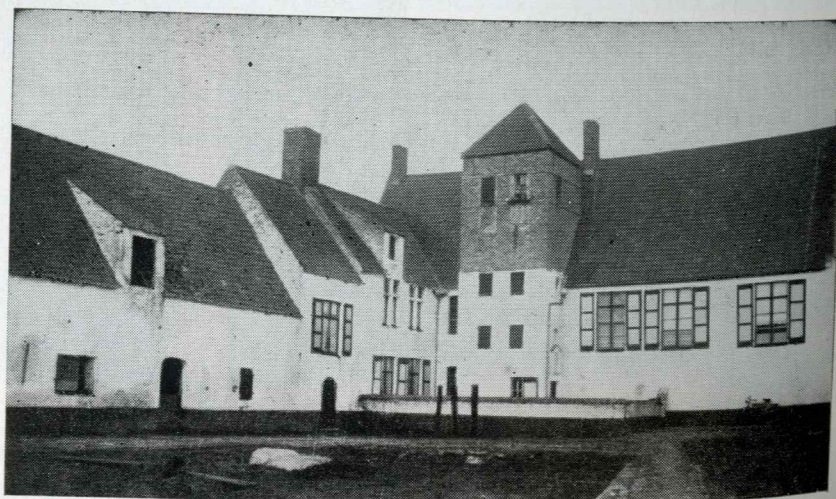
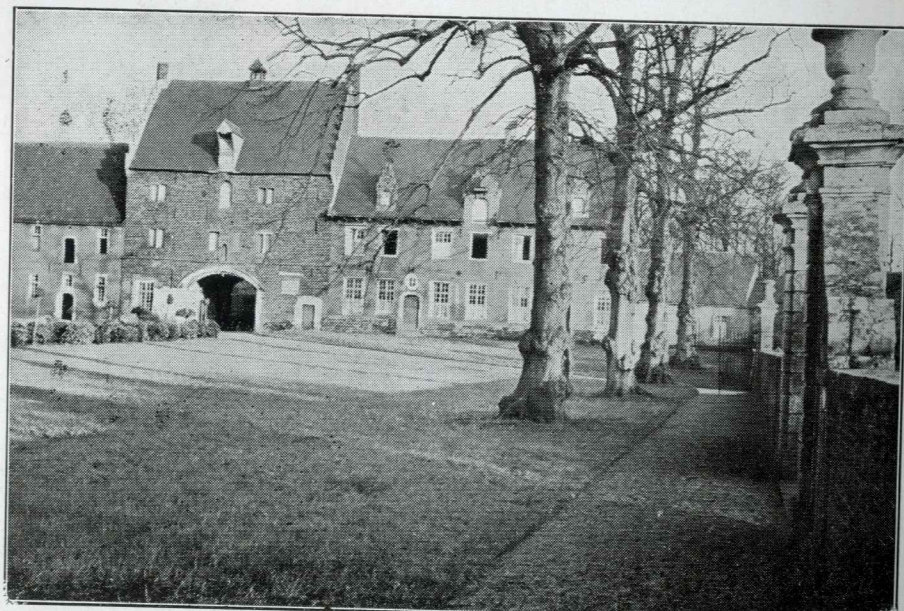
SCHOONHEIDSZIN.

BOVEN : Waaslandsche hoeve « Het roode Poorthof » (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).
 ONDER : Kerk van St. Lambertus te Kessel in vooroorlogschen toestand (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).



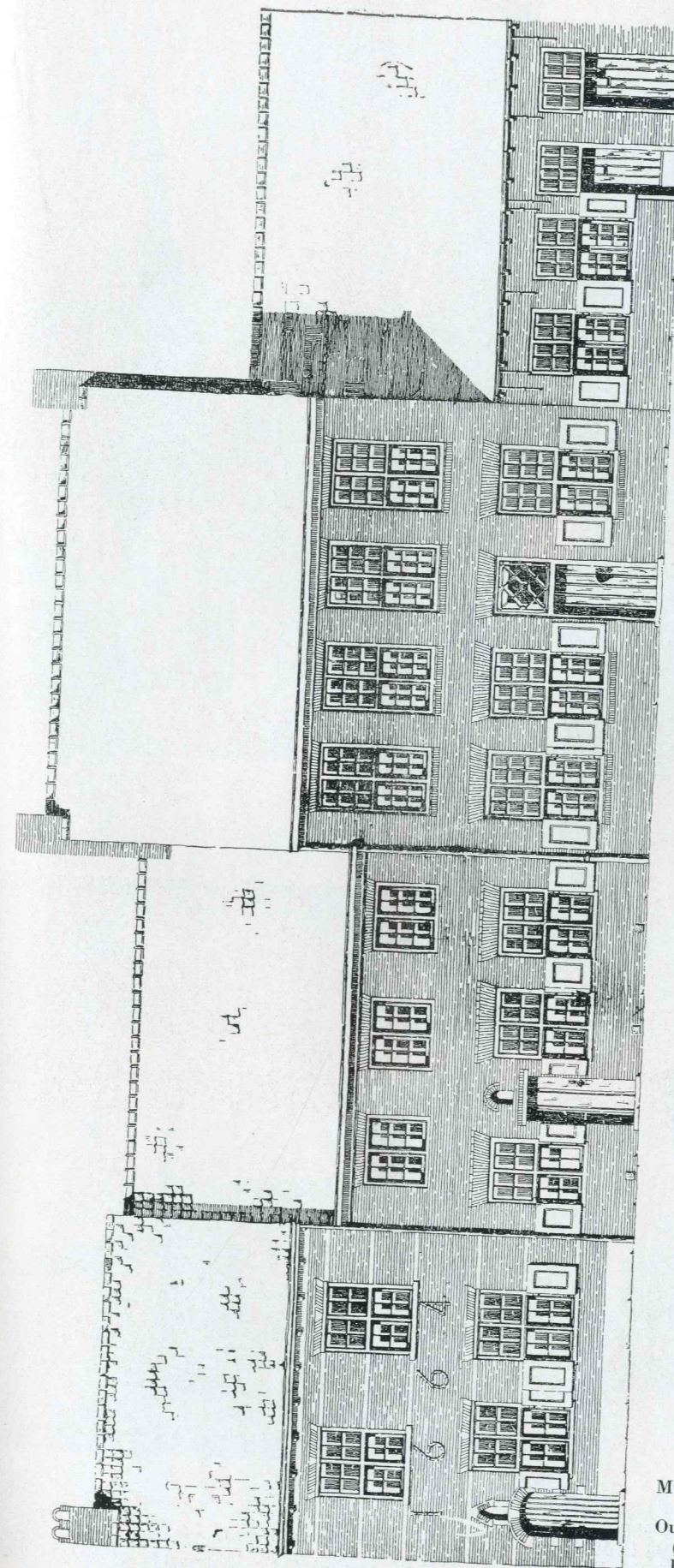
SMAAK EN KLEUR.

BOVEN LINKS : Begijnhofmuur te Hoogstraten (foto H.O.K.).
 BOVEN RECHTS : Steenenmolen te Gierle (foto Stadsarchief Turnhout).
 ONDER LINKS : Begijnhof te Hoogstraten (foto H.O.K.).
 ONDER RECHTS : Pomp begijnhof te Hoogstraten (foto H.O.K.).



STERK SPREKENDE DAKVORMEN.

BOVEN : Oude pastorie te Elsegem (cliché Vlaamsche Toeristenbond).
 MIDDEN : Groote ingangspoort der Abdij te Averbode (cliché Vlaamsche Toeristenbond).
 ONDER : Hoeve met duiventoren te Lissewege (cliché Vlaamsche Toeristenbond).



MOOIE VERHOUDINGEN.

Oude woningen begijnhof te Turnhout (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).



VOL KARAKTER.

BOVEN LINKS : Kerk te Wor-
tel (cliché H.O.K.).

BOVEN RECHTS : Huisje in
de streek van « Een stem
uit het graf » te Meerhout
(cliché Vlaamsche Toeris-
tenbond).

MIDDEN : Woning te Ever-
beek (cliché Vlaamsche
Toeristenbond).

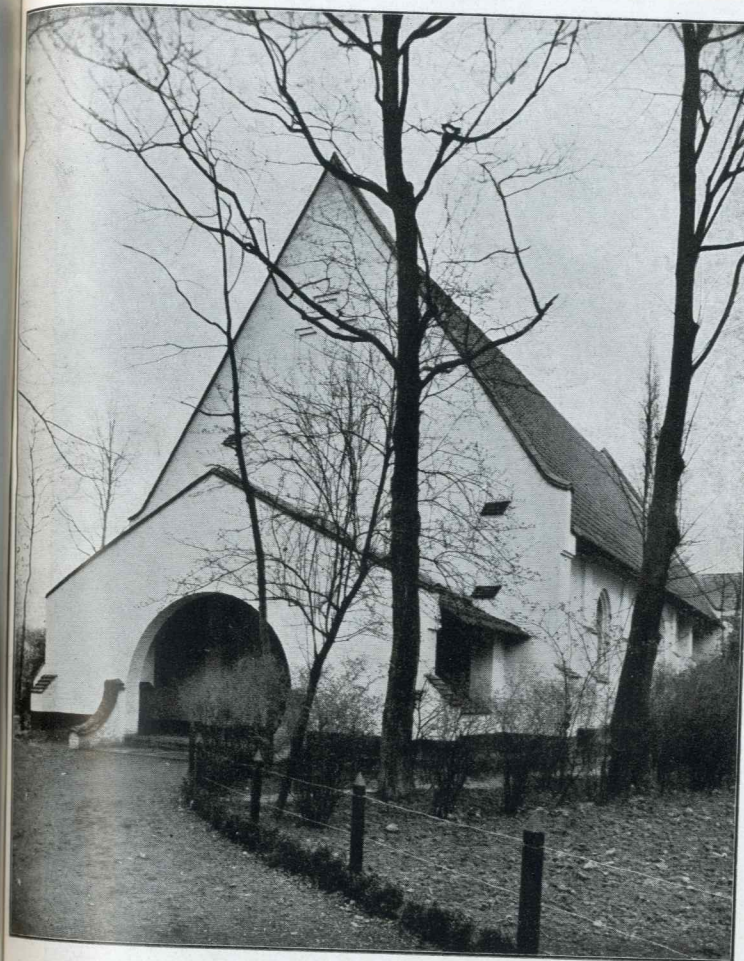
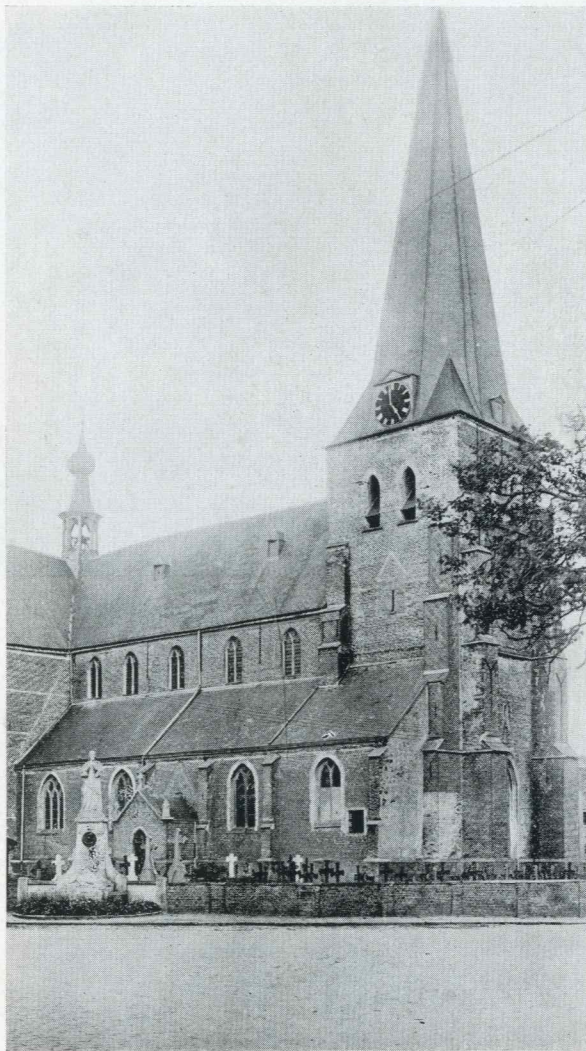
ONDER : Oude hoeve op het
Sept te Mortsel (cliché uit
het boek « Bouwen in het
Dorp en op het Land »
van Edward Leonard).

GROOTSCH.

BOVEN LINKS : Kerk te Hoeke (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

BOVEN RECHTS : « De kleine Molen » aan de Warandestraat te Gistel, eigendom van den heer Alfred Ronse (cliché
Vlaamsche Toeristenbond).

ONDER : Watermolen te Hoogstraten (cliché H.O.K.).



MONUMENTAAL EN RUSTIG.

BOVEN LINKS : Kerk te Loenhout (foto Bern. Janssens, Lier).
 BOVEN RECHTS : Kerk te Meerle (cliché H.O.K.).
 ONDER : Kerkhof te Stalhille (foto A. Dohmen. Cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard).



STEVIG EN STATIG.

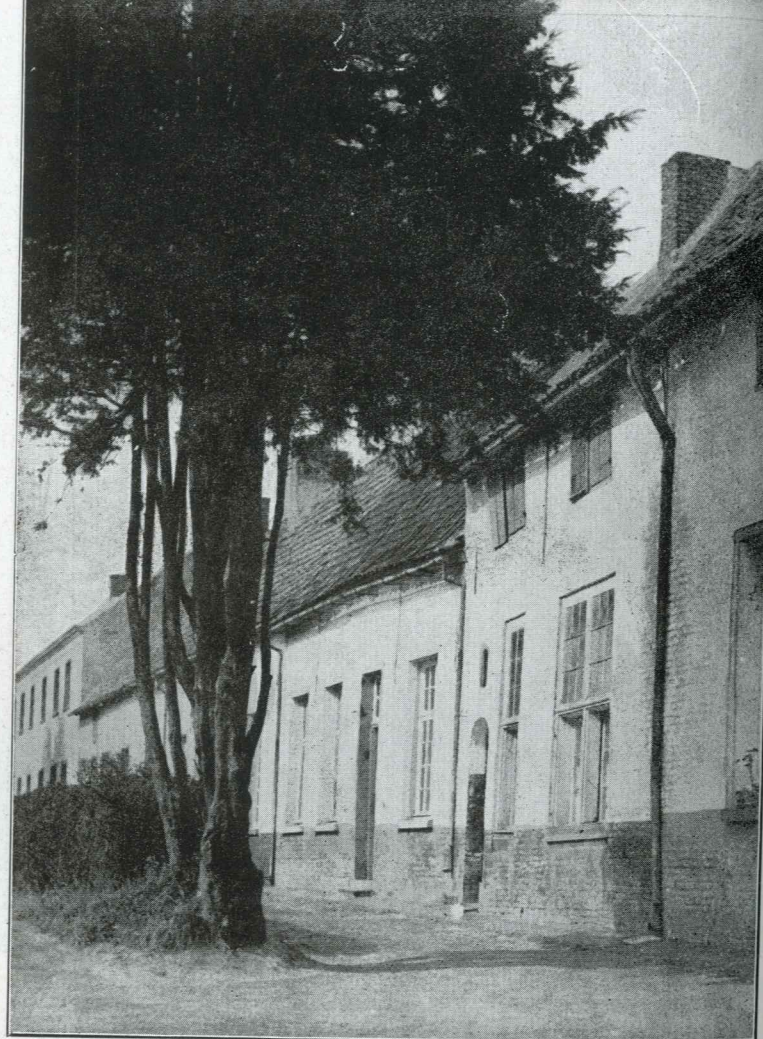
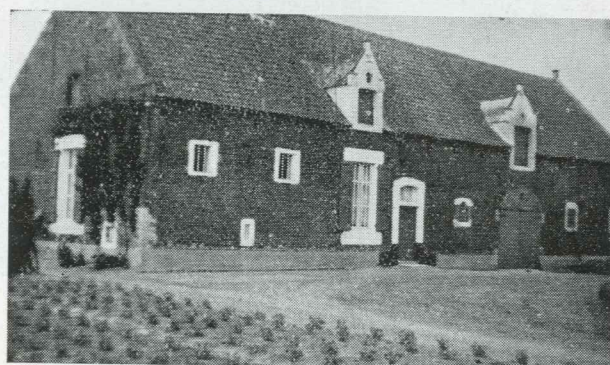
BOVEN LINKS : Kapel te Luythaegen, Mortsel. Arch. Gust. Desmet (foto Ch. De Wilde. Cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard).
 BOVEN RECHTS : Molen te Astene bij Deinze ; eigendom van kunstschilder Saverijs (cliché Vlaamse Toeristenbond).
 ONDER : Raadhuis te Meerhout, gerestaureerd in 1935 door Prof. ir. Stan Leurs (cliché Hr. Grietens, Meerhout).



AANTREKKELIJK.

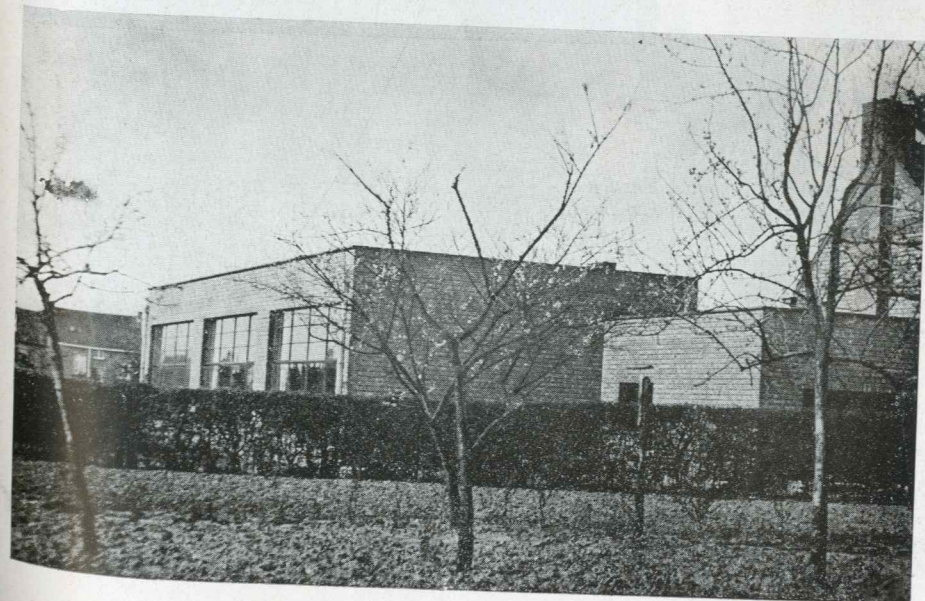
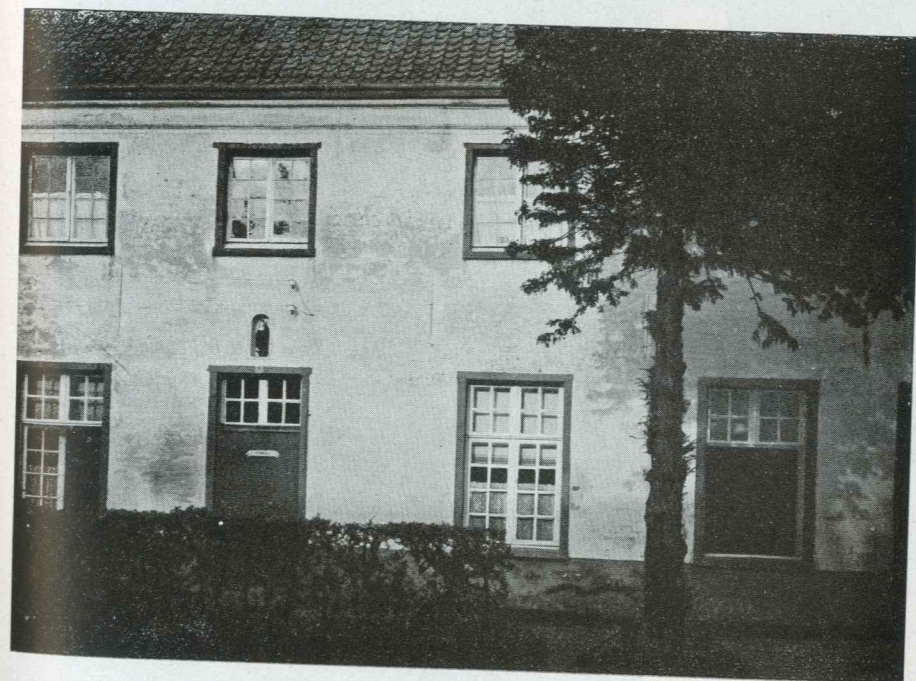
BOVEN LINKS : Leie bij St. Martens-Latem (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

BOVEN RECHTS : Begijnhof te Hoogstraten (cliché H.O.K.).



MIDDEN : « De Valvekenshoeve » te Haacht. (cliché Vlaamsche Toeristenbond.)

ONDER : Het landelijk begijnhof te Hoogstraten. (cliché H.O.K.).



DOELMATIG.

BOVEN : Hoeve te Veerle-Heide (foto Holemans, Antwerpen).

MIDDEN : Mooie vlakindeeling der woningen op het begijnhof te Hoogstraten (foto H.O.K.).

ONDER : School te Oud-Turnhout, Prov. Arch. J. Schellekens.



IN HET KEMPISCH LANDSCHAP VINDT MEN ONEINDIG VEEL VELDKAPELLEKENS.

BOVEN LINKS : Veldkapelleke (foto H.O.K.).

BOVEN RECHTS : Veldkapelleke (foto André Boone, Turnhout).

ONDER LINKS : Landschap rond Oud-Turnhout (foto André Boone, Turnhout).

ONDER RECHTS : Landschap te Korsendonk rond Turnhout (foto Jos van Thiel, Turnhout).

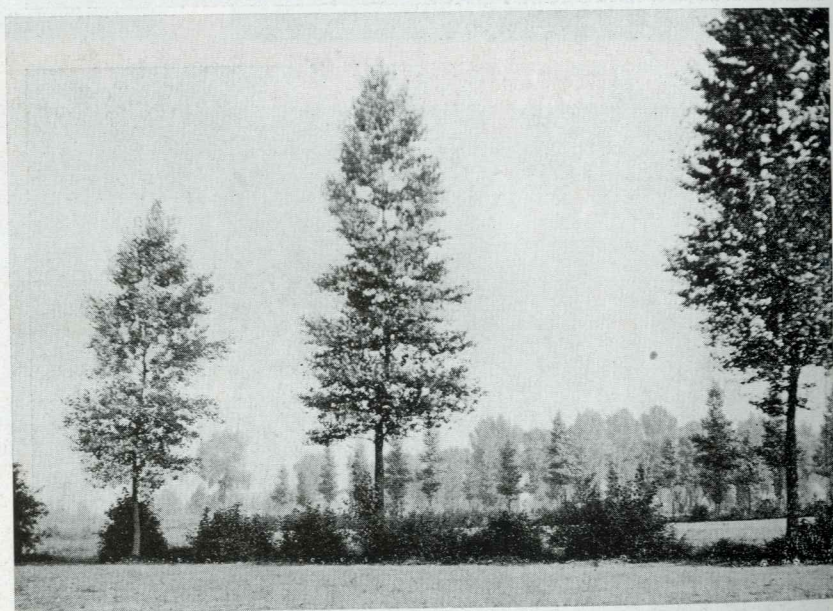
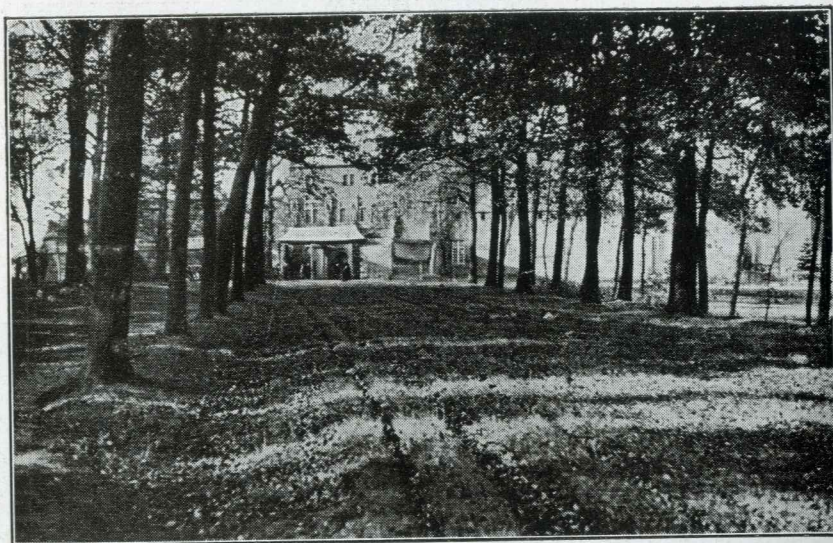


HET GEHEELE LANDSCHAP IS
« NATUURMONUMENT ».

BOVEN : Landschap in de Turnhoutsche omgeving (foto Stadsarchief, Turnhout).

MIDDEN : Landschap in de Turnhoutsche omgeving (foto Stadsarchief, Turnhout).

ONDER : Landschap in de Turnhoutsche omgeving (foto Stadsarchief, Turnhout).



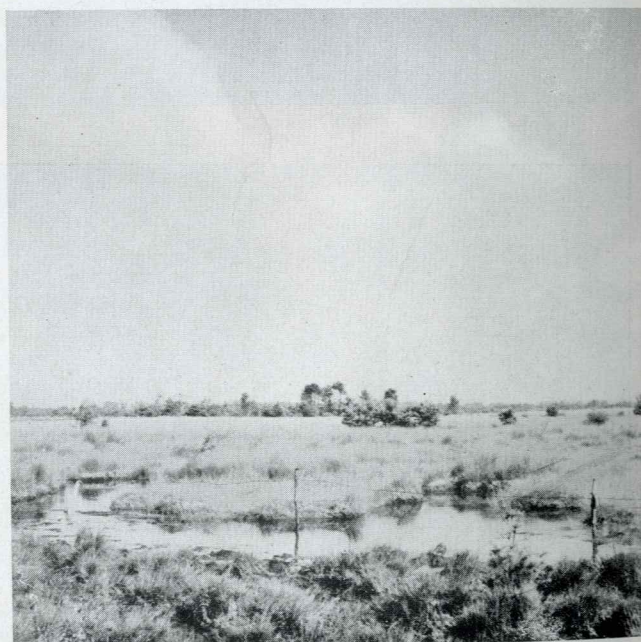
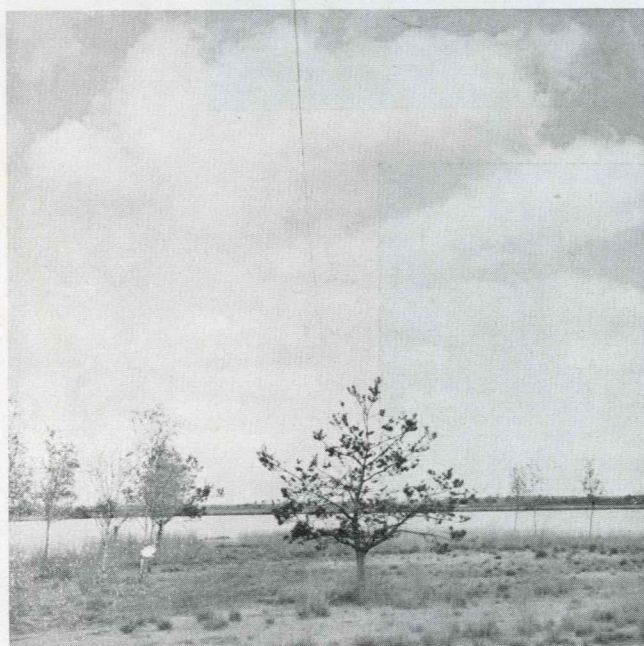
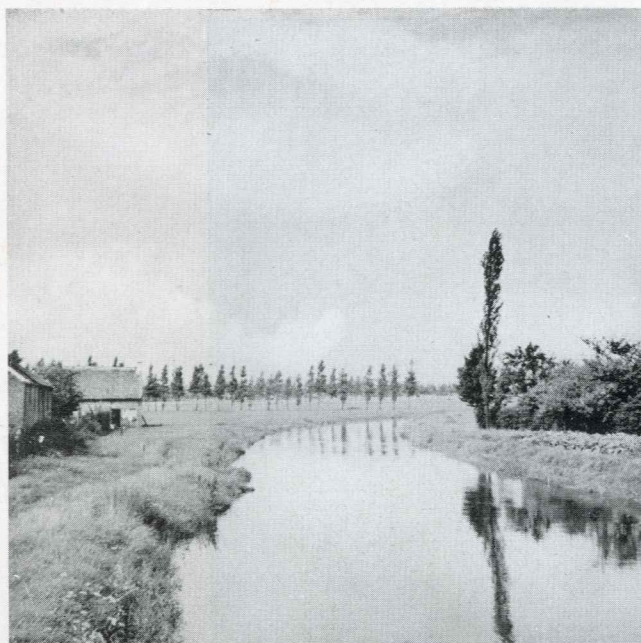
BOOMEN ZIJN DIKWILS MOOIER
DAN MONUMENTEN.

BOVEN : Averbode, Abdij (cliché Vlaam-
sche Toeristenbond).
MIDDEN : Landschap rond Turnhout (foto
Stadsarchief Turnhout).
ONDER : De Somer dreef te Turnhout
(foto Stadsarchief Turnhout).



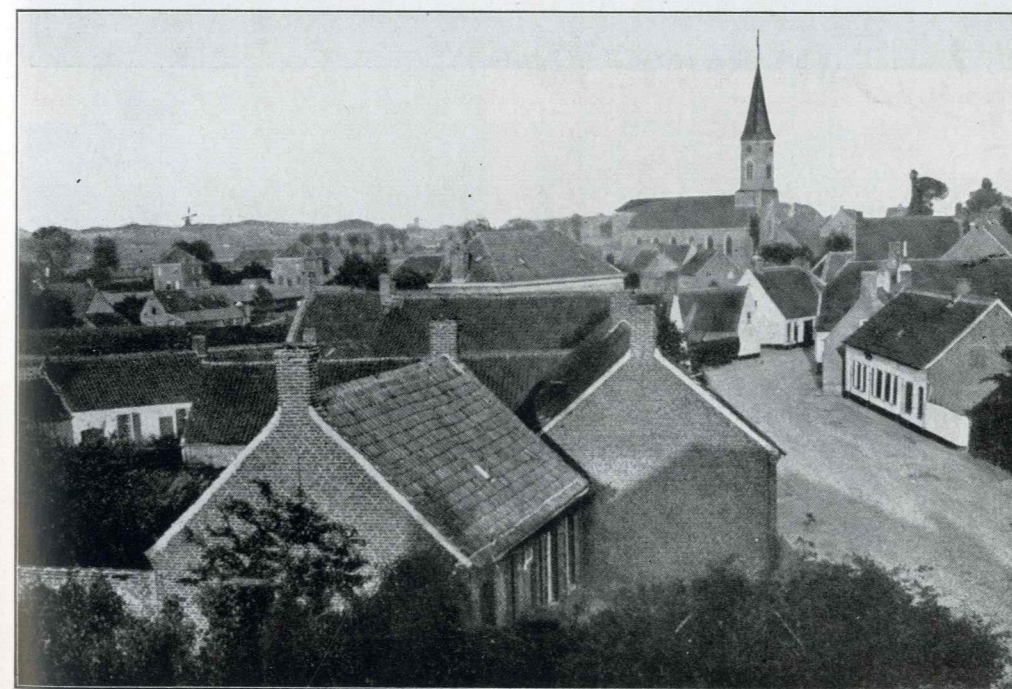
HET SCHOONE LANDSCHAP.

BOVEN : Zandweg in de Liereman
(Oud-Turnhout).
ONDER : De molen bij de Laren-
hoeve te Hoogstraten (cliché
H.O.K.).



RUIMTE.

BOVEN LINKS : Landschap rond Itegem (foto Jos van Thiel, Turnhout).
 BOVEN RECHTS : « 't Zwart Water » langs de baan Turnhout-Breda (foto André Boone, Turnhout).
 ONDER LINKS : « De Klotteraar » langs de baan Turnhout-Breda (foto Jos van Thiel, Turnhout).
 ONDER RECHTS : Korsendonk-Gooreinde, rond Turnhout (foto Jos. van Thiel, Turnhout).



MOOIE DORPSBEELDEN.

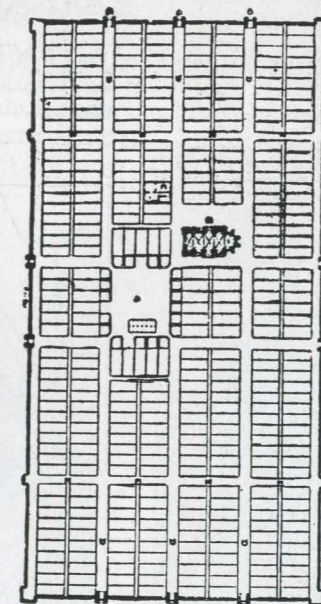
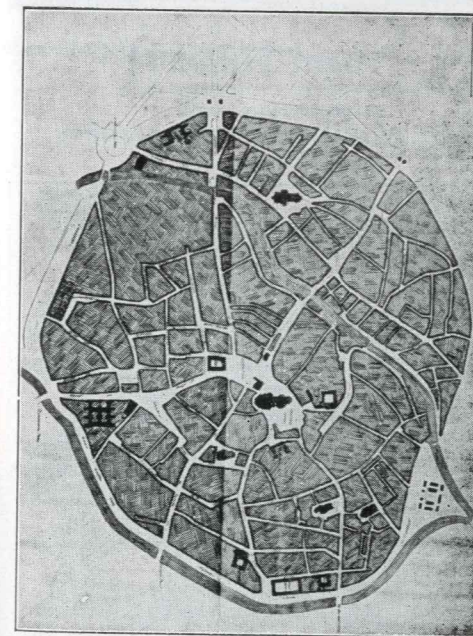
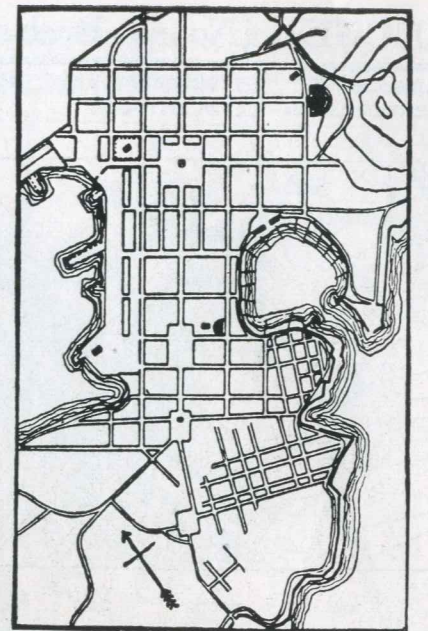
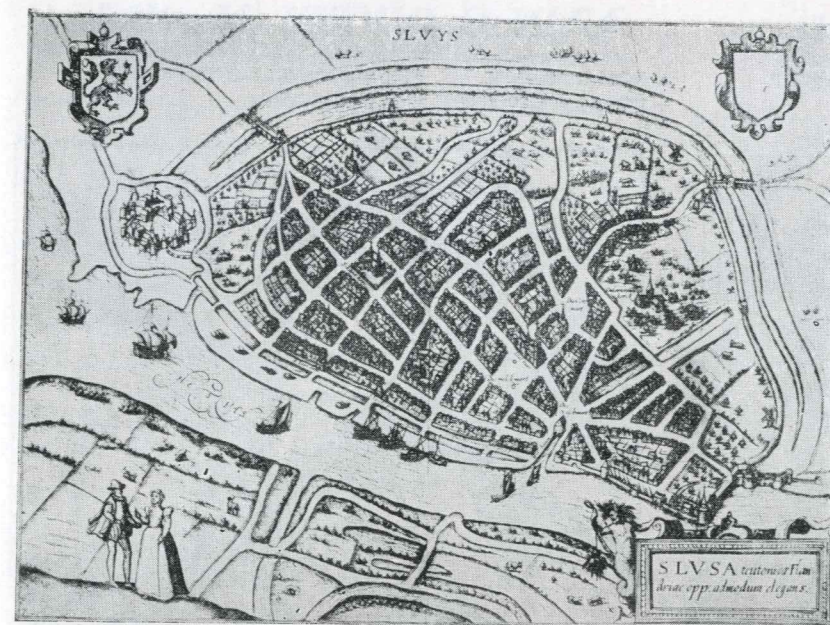
BOVEN : Kerk met omgeving te Sleydinge (cliché uit het boek « Bouwen in het Dorp en op het Land » van Edward Leonard).
 ONDER : Zicht te Ingooigem (cliché uit het boek « Bouwen in Dorp en op het Land » van Edward Leonard).



MOOIE STADSBEELDEN.

BOVEN : Markt met stadhuis, gerechtshof, Belfort en St. Walburgiskerk te Veurne (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

ONDER : De Lievevaart op de St. Antoniuskaai te Gent (cliché Vlaamsche Toeristenbond).



MIDDELEEUWSCHE EN KLASSEKE STADSAANLEG.

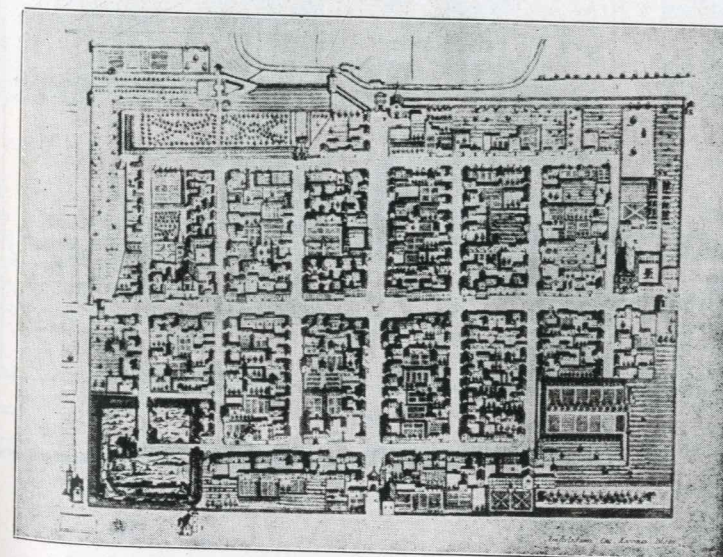
BOVEN LINKS : Oud grondplan van Sluis (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

BOVEN RECHTS : De havenstad Pyreus van Athene (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

MIDDEN LINKS : Mechelen (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

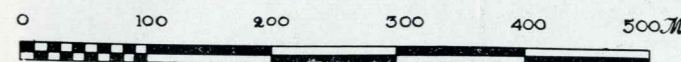
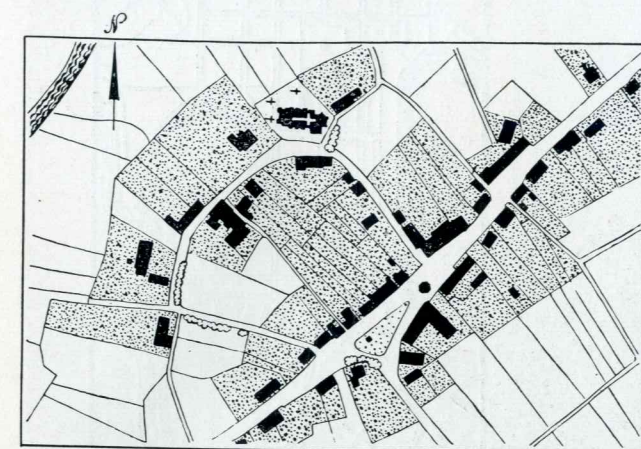
MIDDEN RECHTS : Gattenara (Italië) (cliché Vlaamsche Toeristenbond).

ONDER : Montpasier (Frankrijk) (cliché Vlaamsche Toeristenbond).



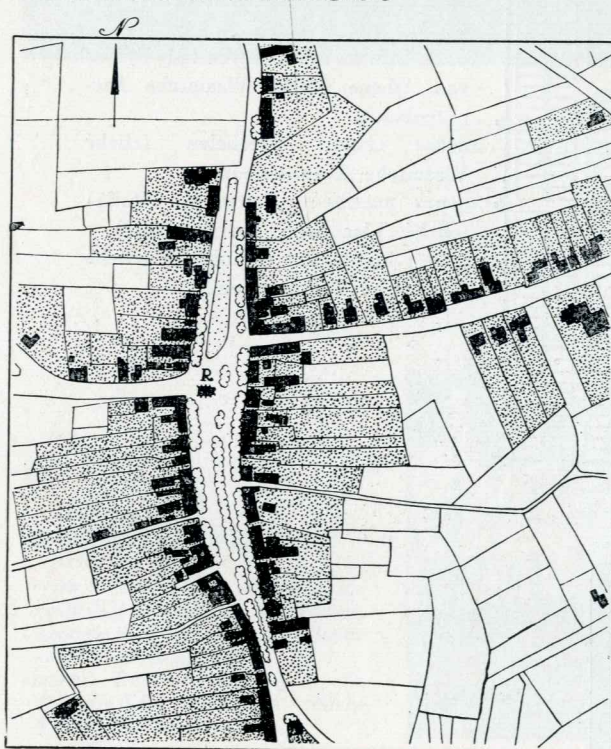
BREUGEL (Noord-Brabant)

BEBOUWING BEGRAAFPLAATS WATER
 ACHTERTUINEN PLANTSOEN



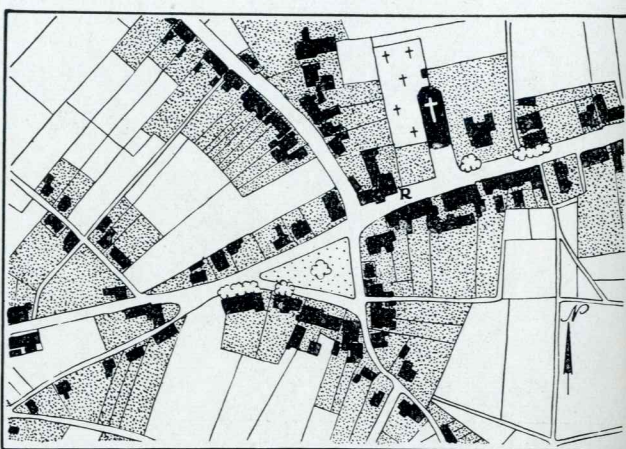
EERSEL (Noord Brabant)

BEBOUWING PLANTSOEN
 ACHTERTUINEN RAADHUIS



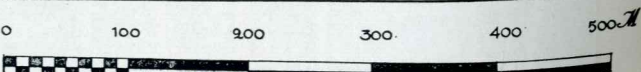
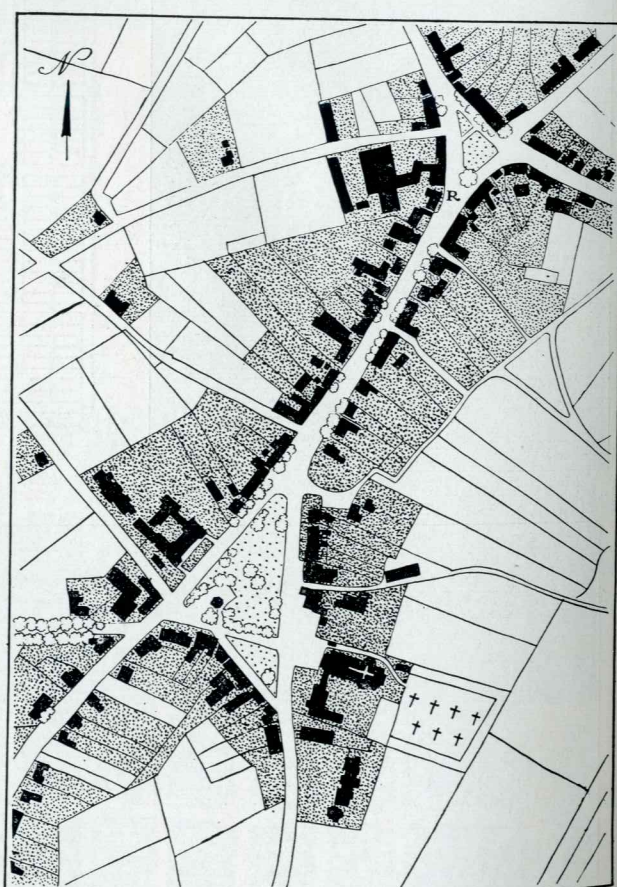
AARLE RIXTEL (Noord Brabant)

BEBOUWING BEGRAAFPLAATS R. RAADHUIS
 ACHTERTUINEN PLANTSOEN



NUNEN (Noord Brabant)

BEBOUWING BEGRAAFPLAATS
 ACHTERTUINEN RAADHUIS BEPLANTING

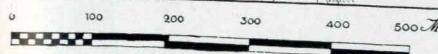
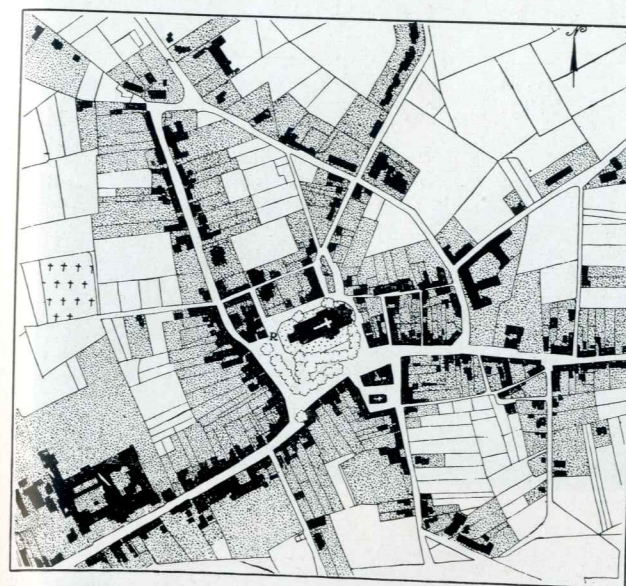


TYPISCHE DORPSAANLEG.

BOVEN LINKS : Brueghel (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).
 BOVEN RECHTS : Aarle-Rixtel (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).
 ONDER LINKS : Eersel (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).
 ONDER RECHTS : Nunen (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).

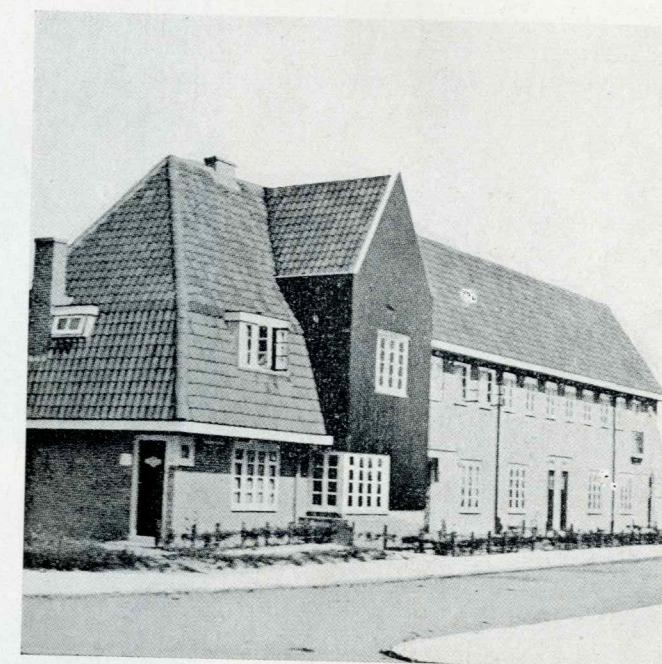
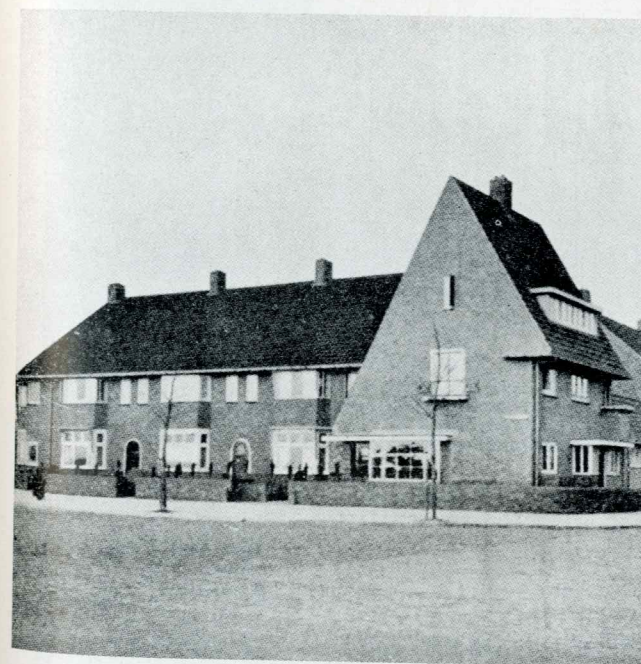
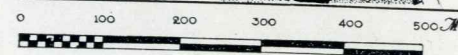
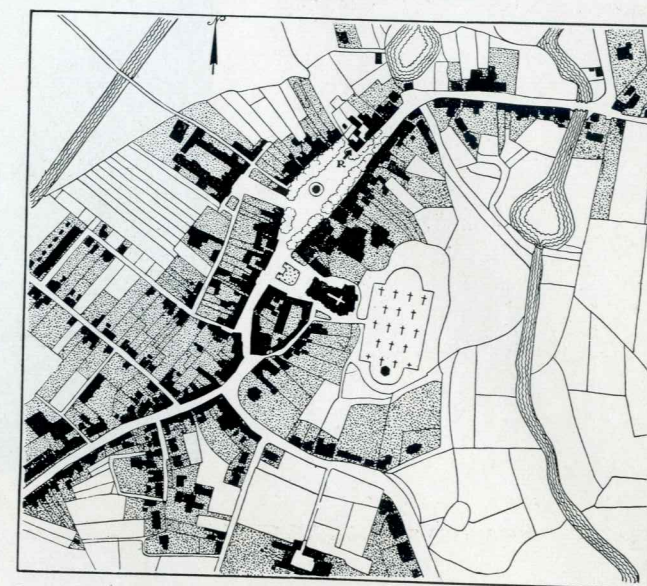
OIRSCHOT (Noord Brabant)

BEBOUWING BEGRAAFPLAATS R. RAADHUIS
 ACHTERTUINEN PLANTSOEN



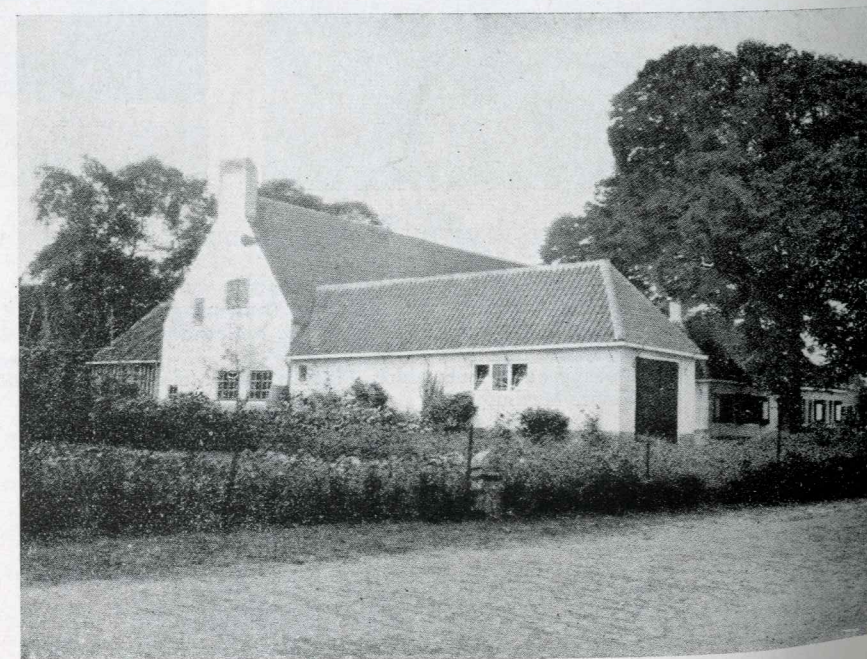
ST. OEDENRODE (Noord Brabant)

BEBOUWING BEGRAAFPLAATS R. RAADHUIS
 ACHTERTUINEN PLANTSOEN WATER



DE NIEUWE BEBOUWING MOET IN OUDE STEDEN EN DORPEN MET DE OMGEVING WORDEN AANGEPAST.

BOVEN LINKS : Oirschot (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).
 BOVEN RECHTS : St. Oedenrode (opmetingen door den streekplannendienst van Noord-Brabant).
 ONDER LINKS : Nieuwe burgerswoningen te Leeuwarden (cliché ontleend aan « Bouwkunst in de Stad en op het Land » van Herman van der Kloot, Meyburg).
 ONDER RECHTS : Goed samenhangend woonhuisblok te Amsterdam (cliché ontleend aan « Bouwkunst in de Stad en op het Land » van Herman van der Kloot, Meyburg).

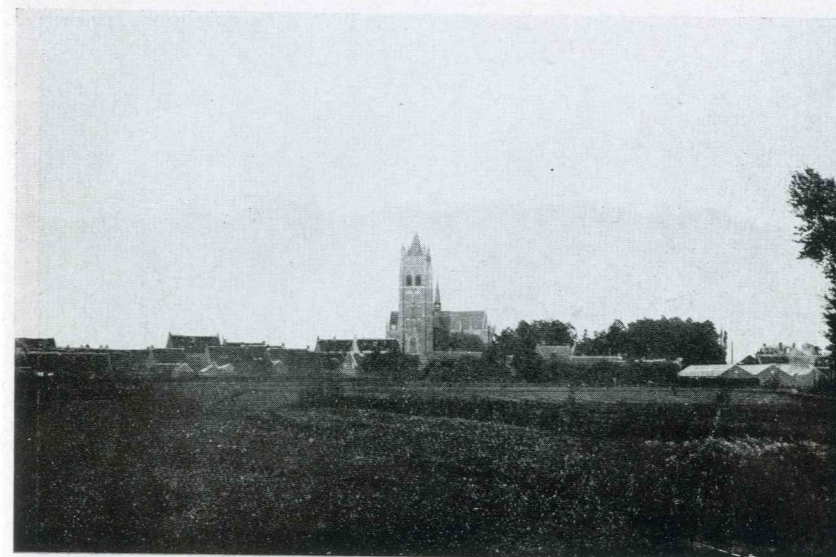


MOOIE LANDELIJKE ARCHITECTUUR IN EEN DORPSTRAAT.

BOVEN : Kolonie van landarbeiderswoningen te Aalsmeer, Arch. W. Gijzen (cliché van de « Adviescommissie der Noordhollandsche gemeenten voor Bouwontwerpen en Uitbreidingsplannen »).

MIDDEN : Goede straatwand in een dorpswijk (cliché ontleend aan « De Middelburgsche Courant »).

ONDER : Landelijke architectuur (cliché ontleend aan « De Middelburgsche Courant »).

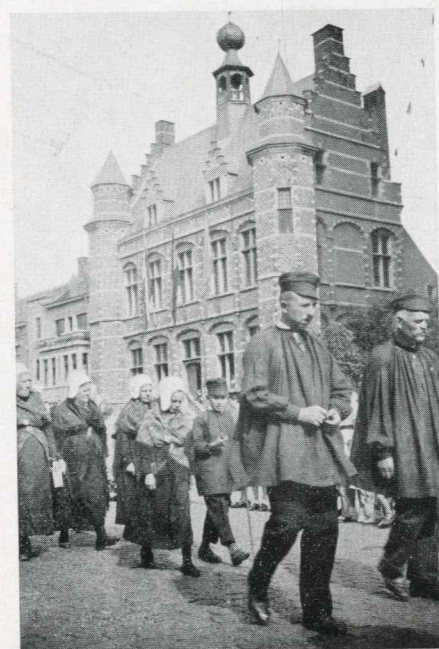
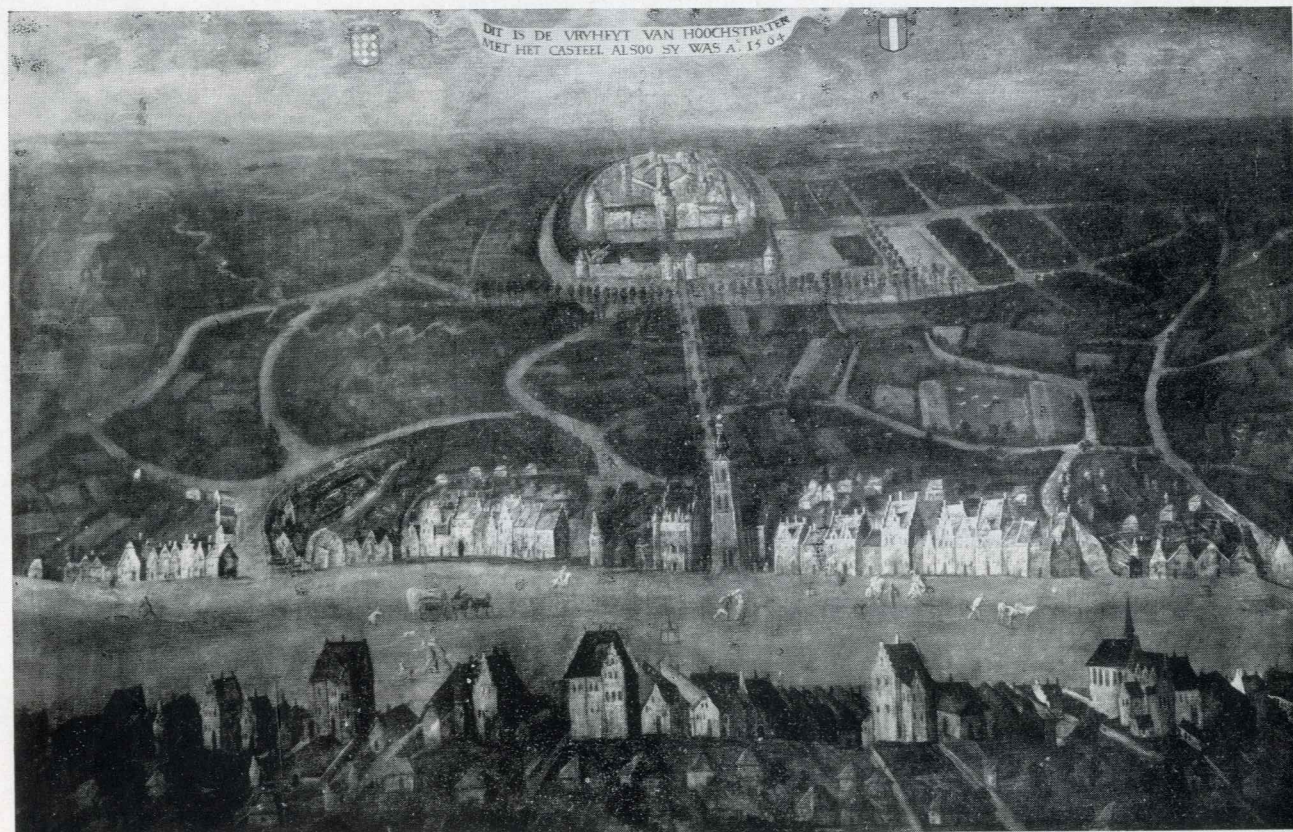


EENVOUDIGE DORPSWONINGEN VORMEN MOOIE DORPEN.

BOVEN : Zicht op St. Lenaarts (foto H.O.K.).

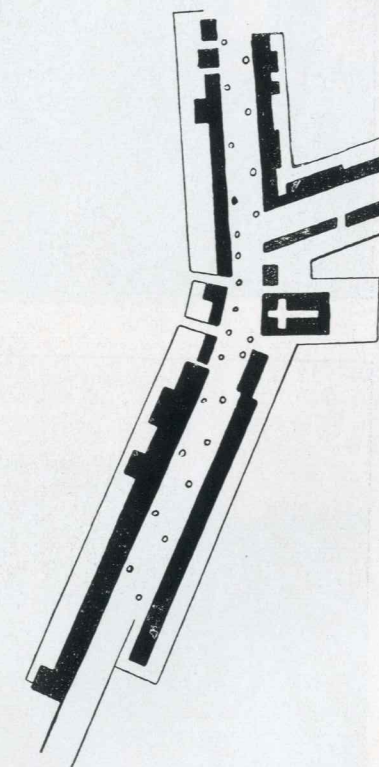
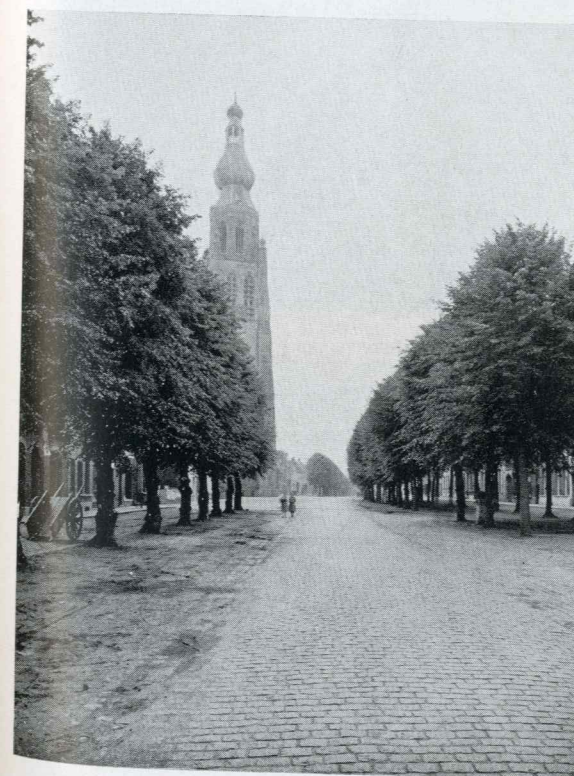
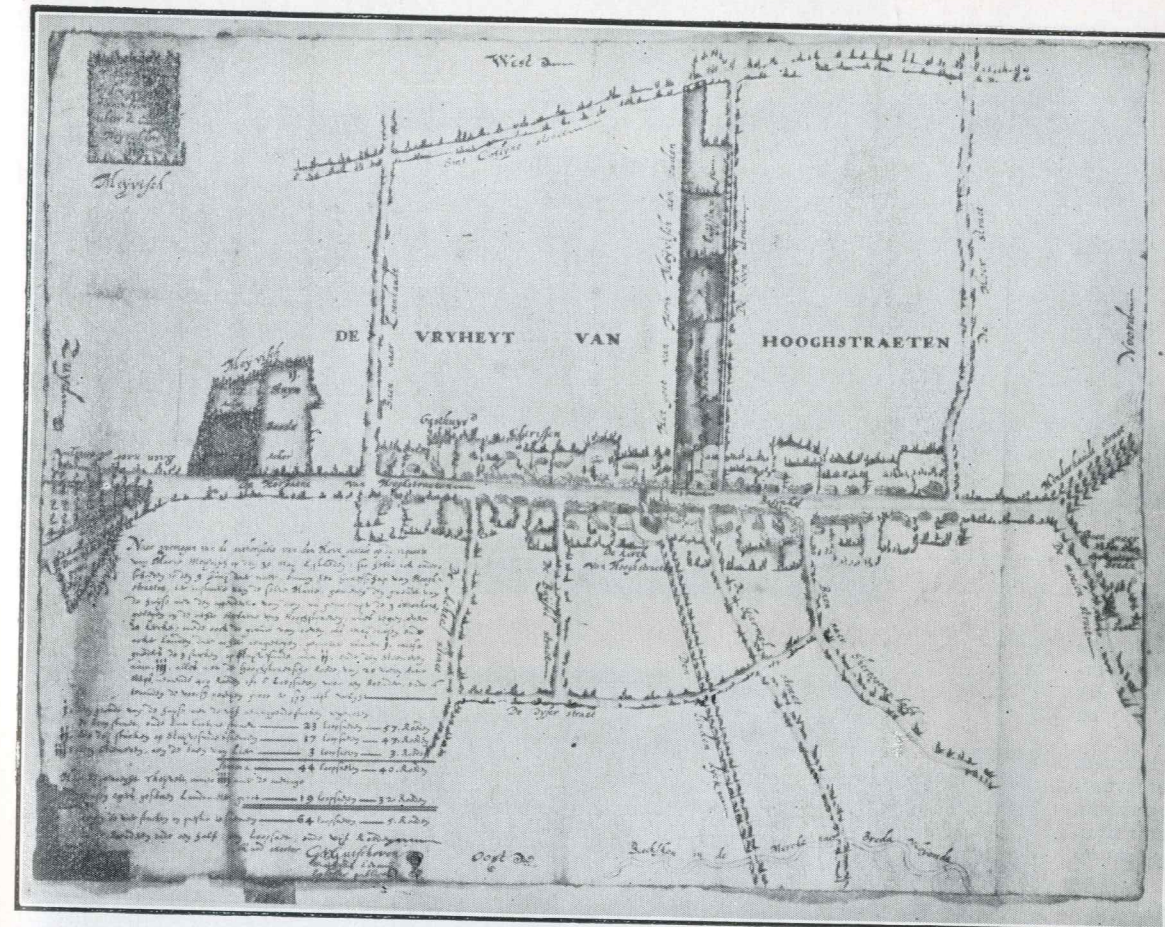
MIDDEN : Zicht op Vosselaar bij Turnhout (foto S. Van de Heyning Turnhout).

ONDER : Eenvoudige dorpswoning (cliché ontleend aan « De Middelburgsche Courant »).

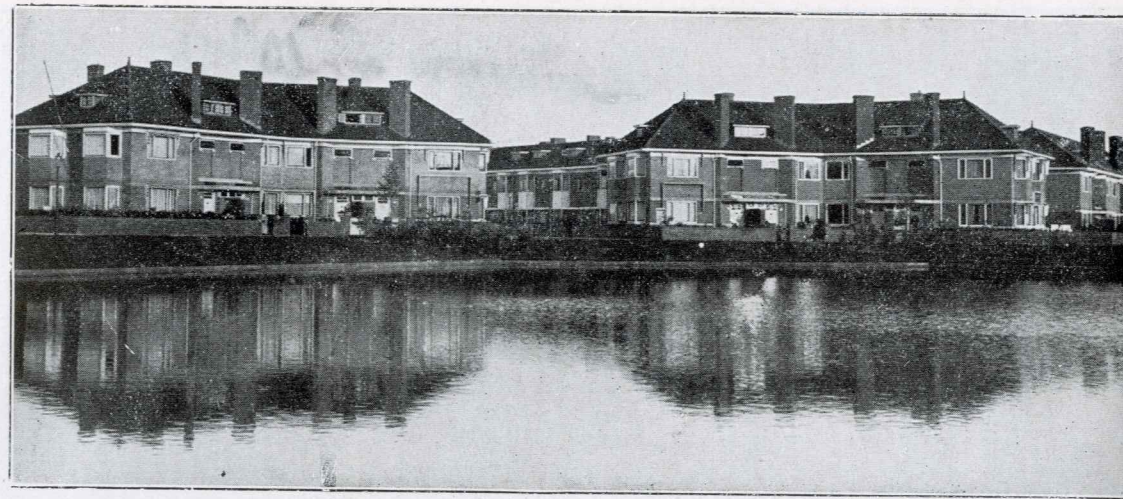


MOOI HOOCHSTRATEN.

BOVEN : Panorama van Hoogstraten in 1564 (cliché H.O.K.).
 ONDER RECHTS : De reus van Hoogstraten (cliché Vlaamsche Toeristenbond).
 ONDER LINKS : Stadhuis van Hoogstraten (foto H.O.K.).



HOOCHSTRATEN groeide langs een baan, waarvan de aanleg met de daarrond liggende straten op den toren georiënteerd is.
 BOVEN : De Vrijheid van Hoogstraten in 1666 (cliché H.O.K.).
 ONDER LINKS : Zicht op den toren langs de baan (foto H.O.K.).
 ONDER RECHTS : Grondplan van Hoogstraten — Harmonie tusschen bebouwing en dorpsaanleg (foto ontleend aan « De Vlag » van Juni 1938).

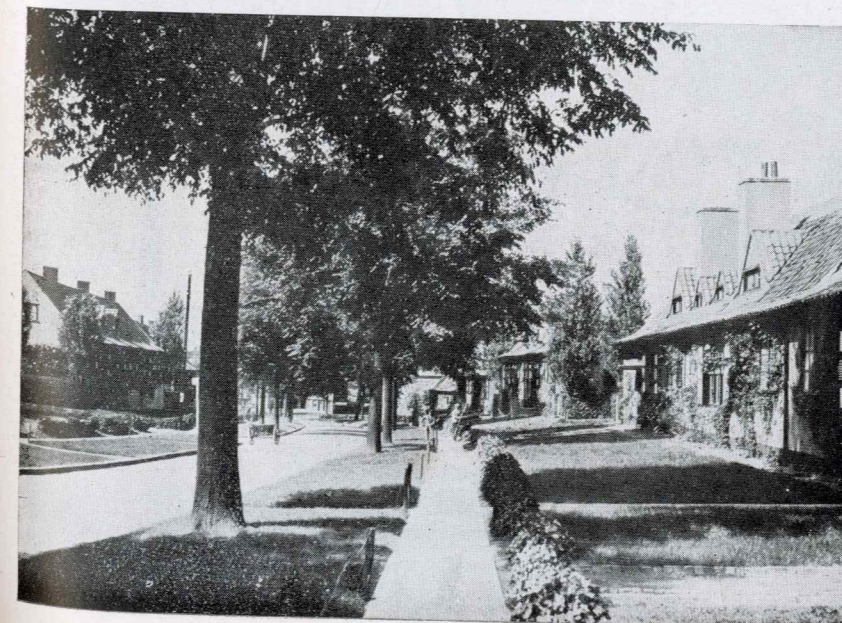
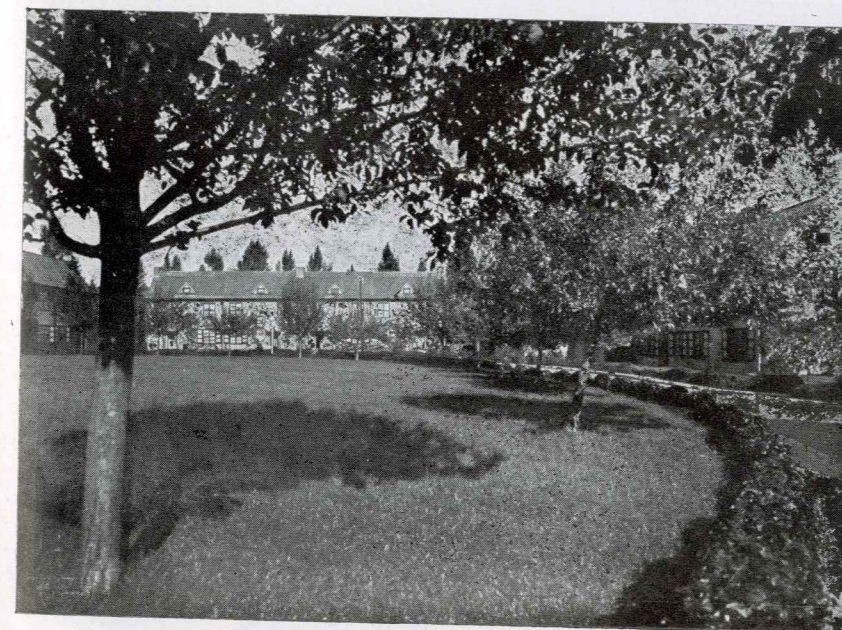
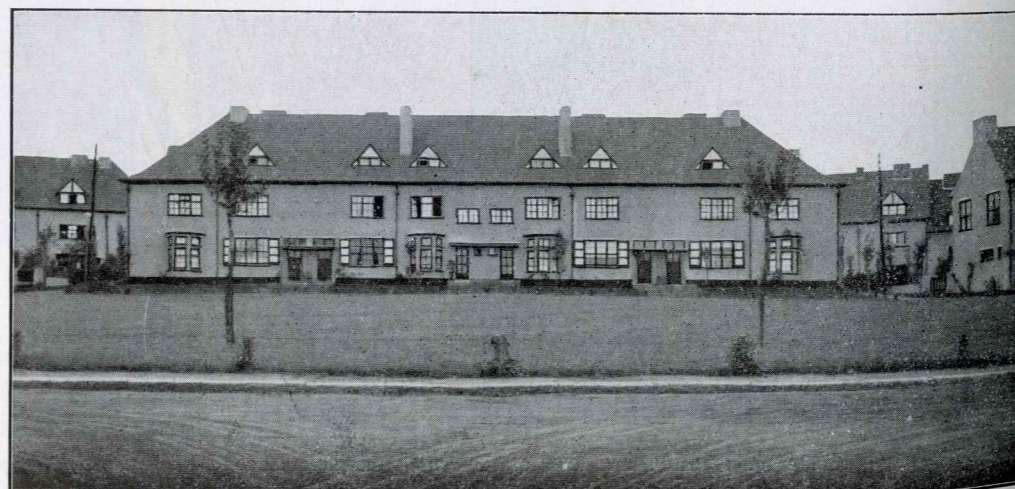


BEHEERSCHTE UITBREIDINGEN.

BOVEN : Villapark «Marlot»
te Den Haag. Arch. Ver-
schoor (cliché Dienst der
Stadsontwikkeling en
Volkshuisvesting).

MIDDEN : Plein en tuinwijk
« Le Logis » te Boschvoor-
de. Arch. J. J. Eggerinckx
(cliché uit het boek « Bou-
wen in het Dorp en op
het Land » van Edward
Leonard).

ONDER : Tuinwijk « Le Lo-
gis ». (cliché uit het boek
« Bouwen in het Dorp en
op het Land » van Edward
Leonard.)



EEN GOED VOORBEELD IN ONS LAND.

BOVEN : « Le Logis » te Boschvoor-
de. Arch. J. J. Eggerinckx (cliché Urbs
Nova).

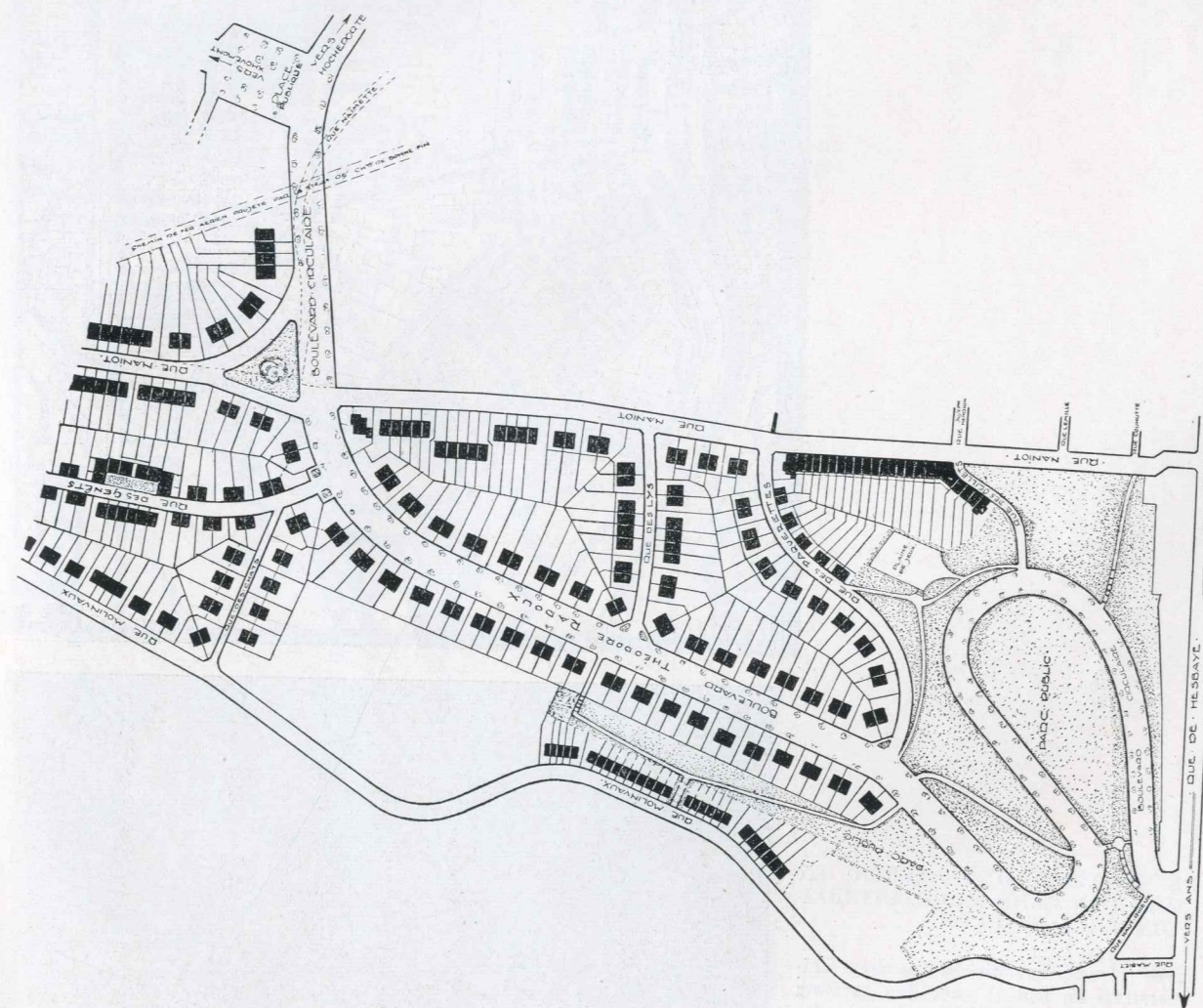
MIDDEN : « Le Logis » « Place des Logis »
te Boschvoorde (cliché Urbs Nova).

ONDER : « Avenue des Ramiers » « Le
Logis » te Boschvoorde (cliché Urbs
Nova).



GROOTE GEZINNEN MOETEN AAN- GENAAM WONEN.

BOVEN : Bewaarschool « Le Logis » te
Boschvoorde (cliché Urbs Nova).
MIDDEN : « Le Logis » te Boschvoorde
(cliché Urbs Nova).
ONDER : Kinderspeelplaats te Traneberg
(Zweden) (cliché ontleend aan « Ha-
bitations pour familles nombreuses »
A. B. Stockholshem).



NOG EEN GOED VOORBEELD.

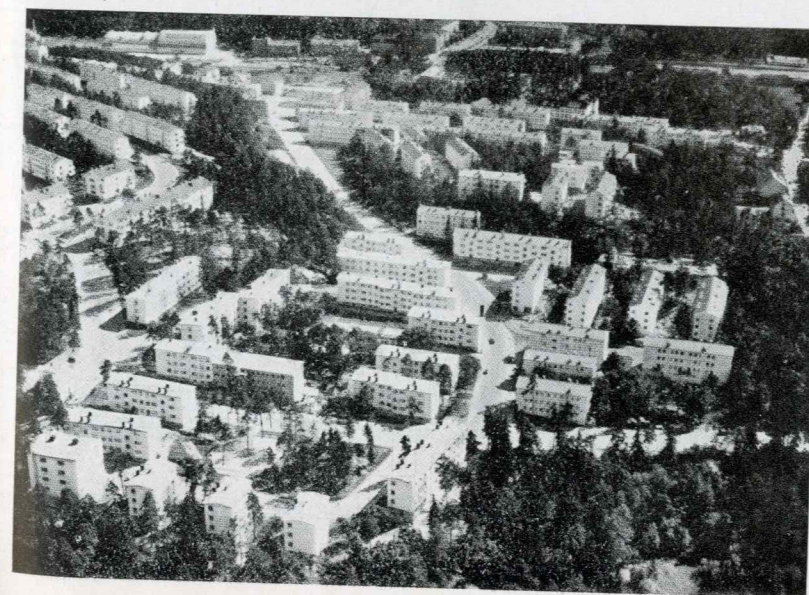
BOVEN : Woningen in de Naniotstraat te Luik (cliché Urbs Nova).
ONDER : « La maison Liégeoise ». De tuinwijk van Naniot-Xhovémont (cliché Urbs Nova).



DE BINNENSTAD SANEEREN EN
AAN DEN RAND MOOIE UITBREI-
DINGEN AANLEGGEN.

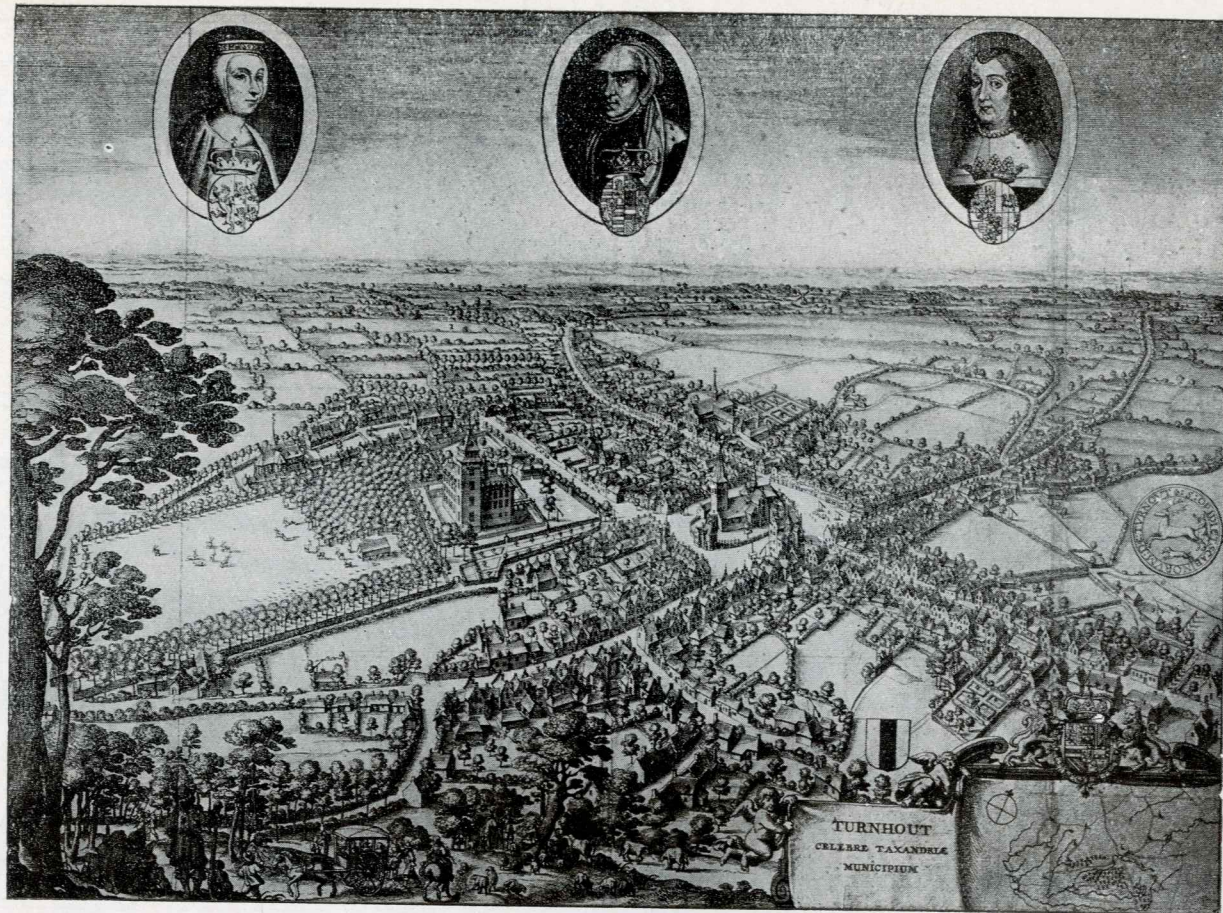
BOVEN : Oud-Scheveningen tusschen Kei-
zerstraat en lijn 11 vóór den aanvang
der saneering. (cliché Dienst der
Stadsontwikkeling en Volkshuisves-
ting te Den Haag).

ONDER : Tuinwijk van Herttoniemi-Her-
tonäs te Helsinki (Finland) (cliché
ontleend aan « Catalogue de l'expo-
sition des Pays nordiques. Dix-sept-
ième Congrès International de l'Ha-
bitation et de l'Urbanisme, à Stock-
holm »).



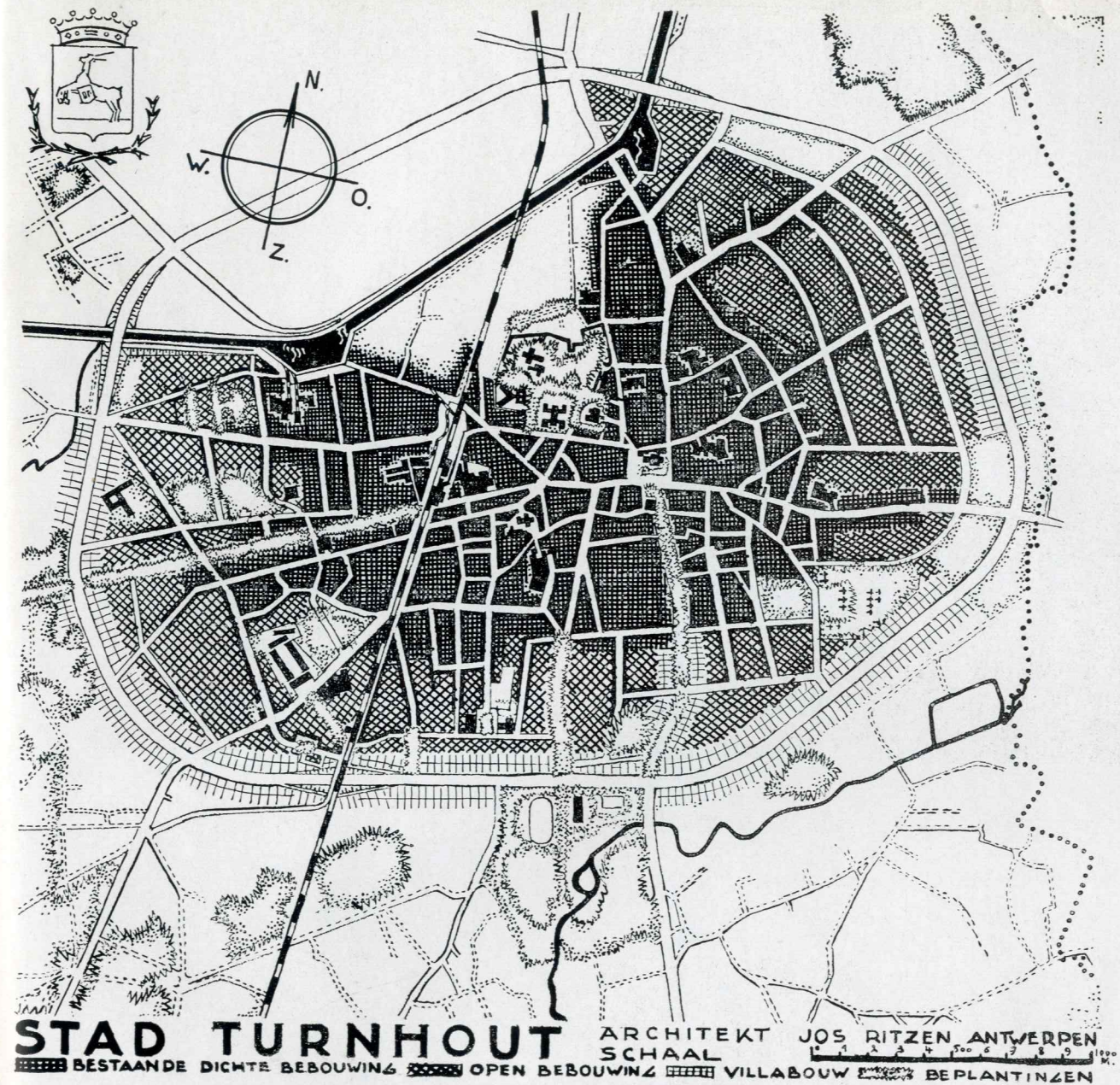
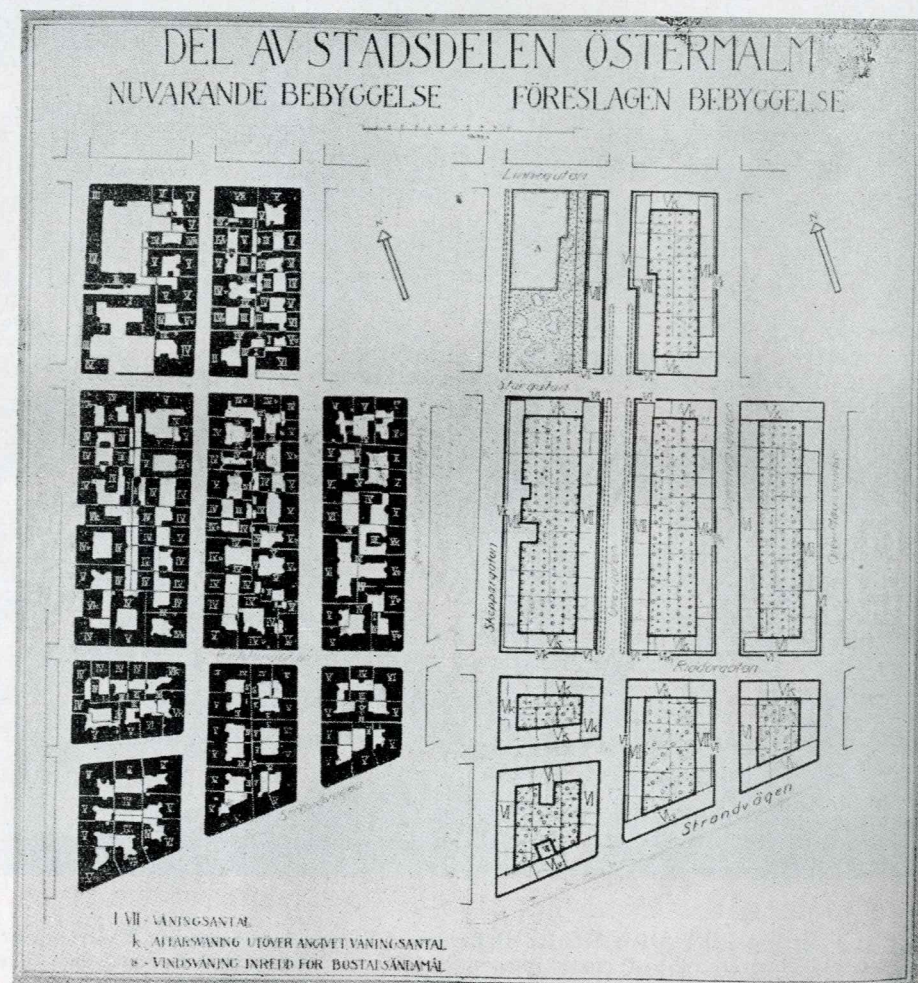
BOVEN : Na de uitvoering van het sa-
neeringsplan te Oud-Scheveningen.
(cliché Dienst der Stadsontwikkeling
en Volkshuisvesting te Den Haag).

ONDER : Nieuwe uitbreidingen te Tra-
neberg (Zweden). (cliché ontleend aan
« Habitations pour familles nombreu-
ses » A. B. Stockholmshem).

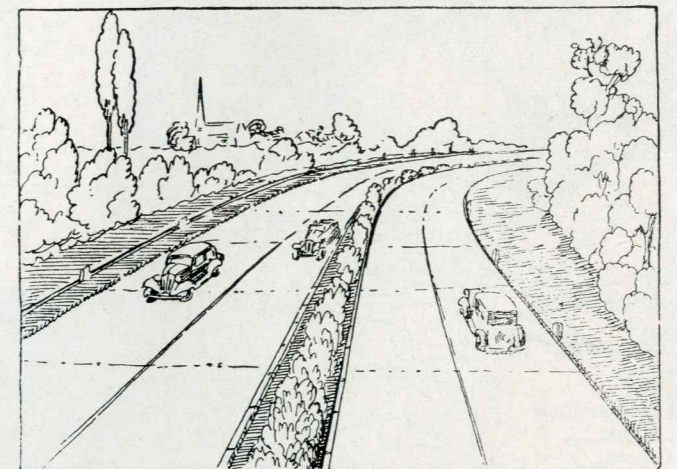
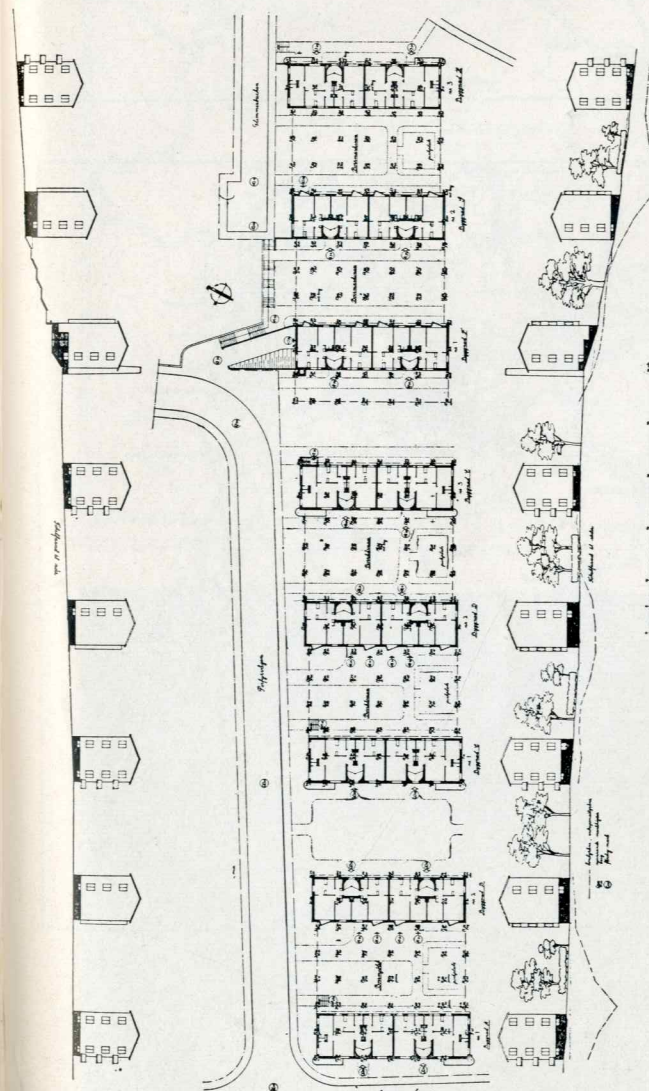


BOVEN : Algemeen zicht op Turnhout in de tweede helft der 17e eeuw (cliché stadsarchief Turnhout).

ONDER : Saneering der wijk Oestermalm te Stockholm. Bestaande toestand en ontworpen saneeringsplan. (cliché ontleend aan « Catalogue de l'exposition des pays Nordiques. Dix-septième Congrès International de l'Habitation et de l'Urbanisme à Stockholm »).



Schetsontwerp van Arch. Ritzen voor de uitbreiding der Stad Turnhout.



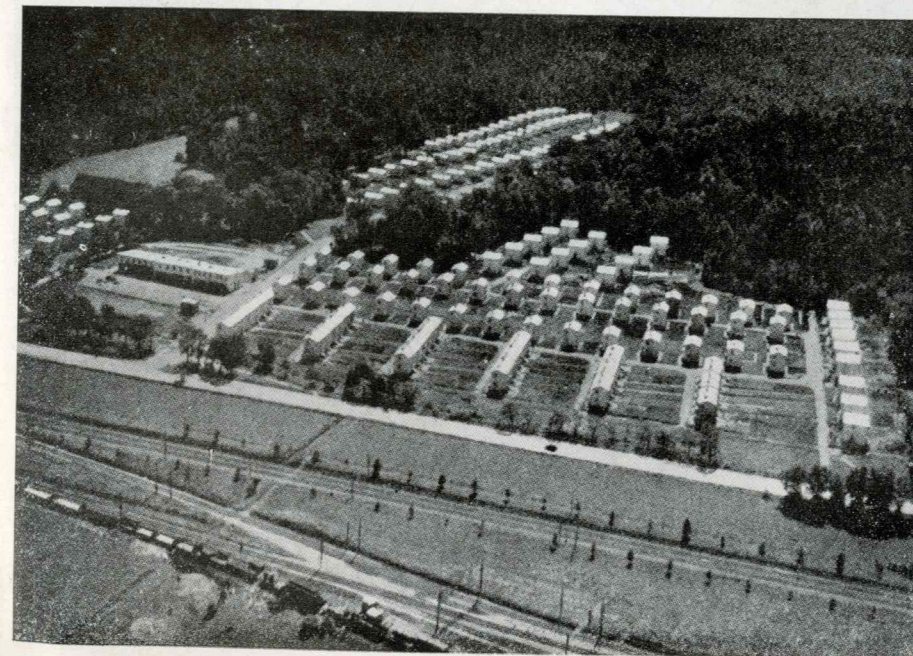
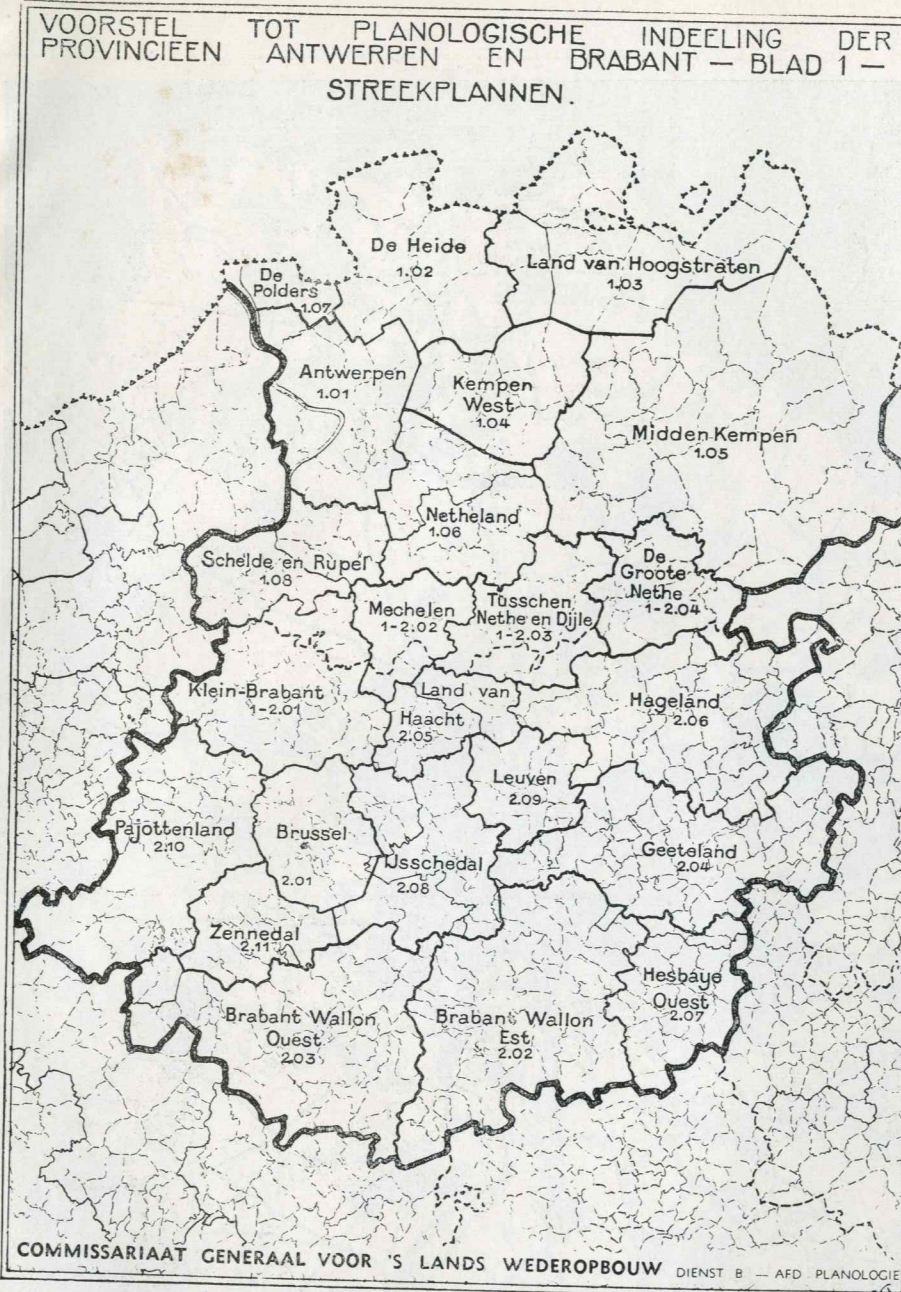
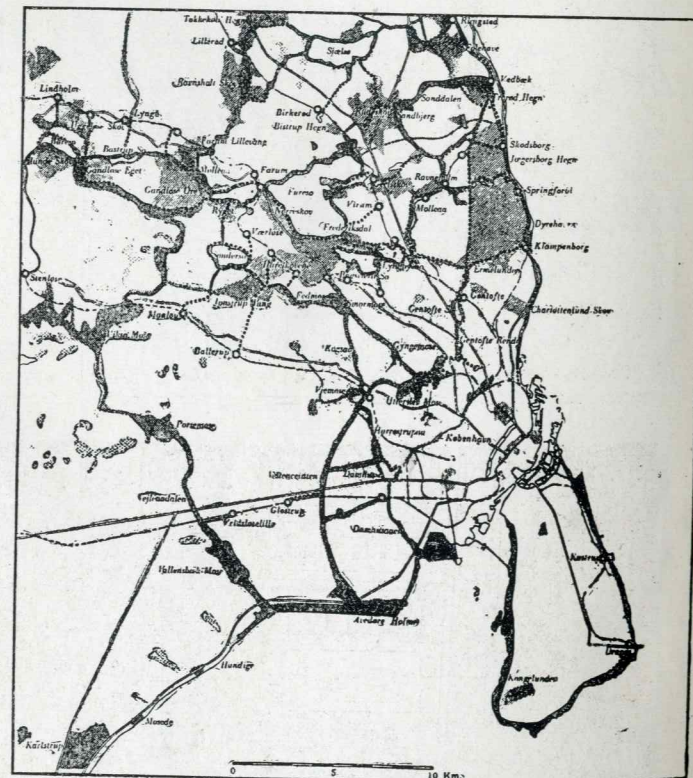
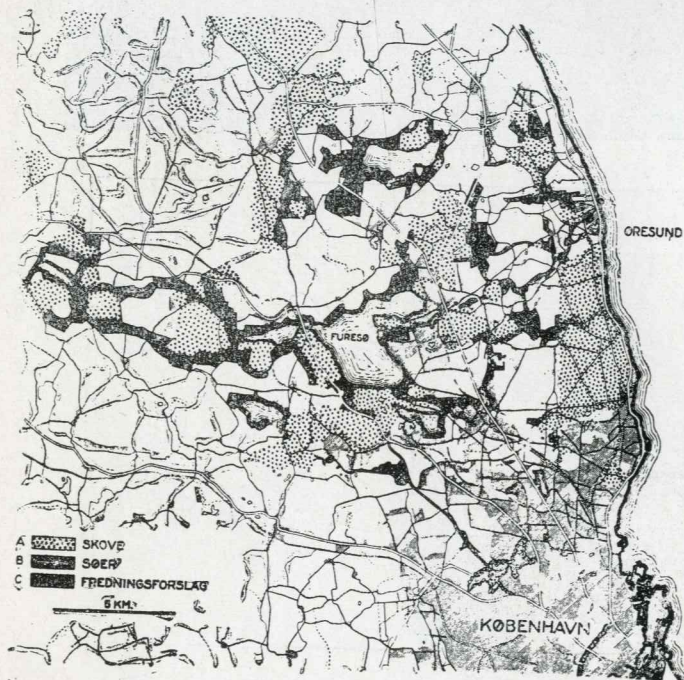
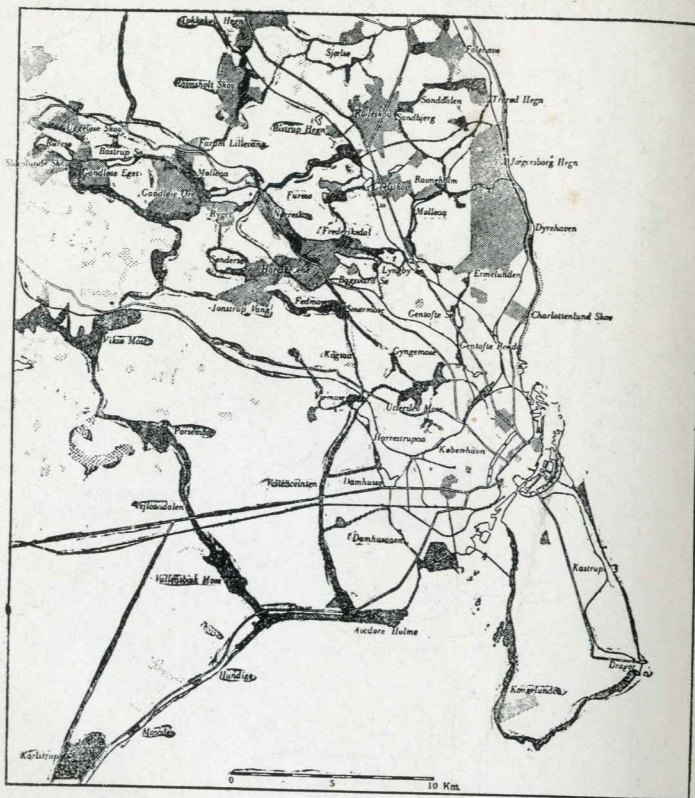
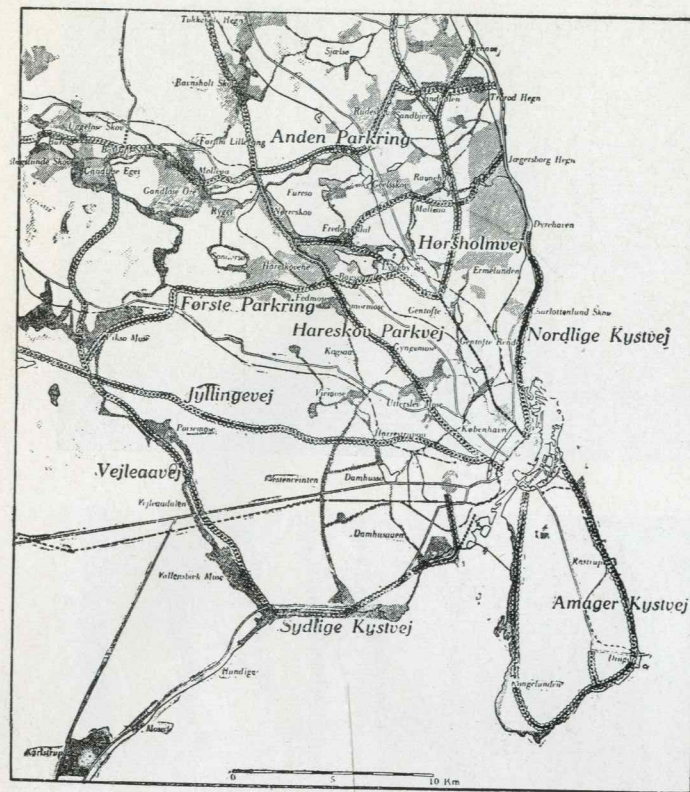
BOVEN LINKS : Streekplannen in Duitsland (cliché « Bouw-kunst en Wederopbouw »).

BOVEN RECHTS : Verschillen in belichting der wegen schep-pen elementen van schoonheid (cliché ontleend aan het tijdschrift « Wegen »).

MIDDEN RECHTS : Sterk in het landschap sprekende beplanting langs wegen, die het landschap zeer verlevendigt (cliché ontleend aan het tijdschrift « Wegen »).

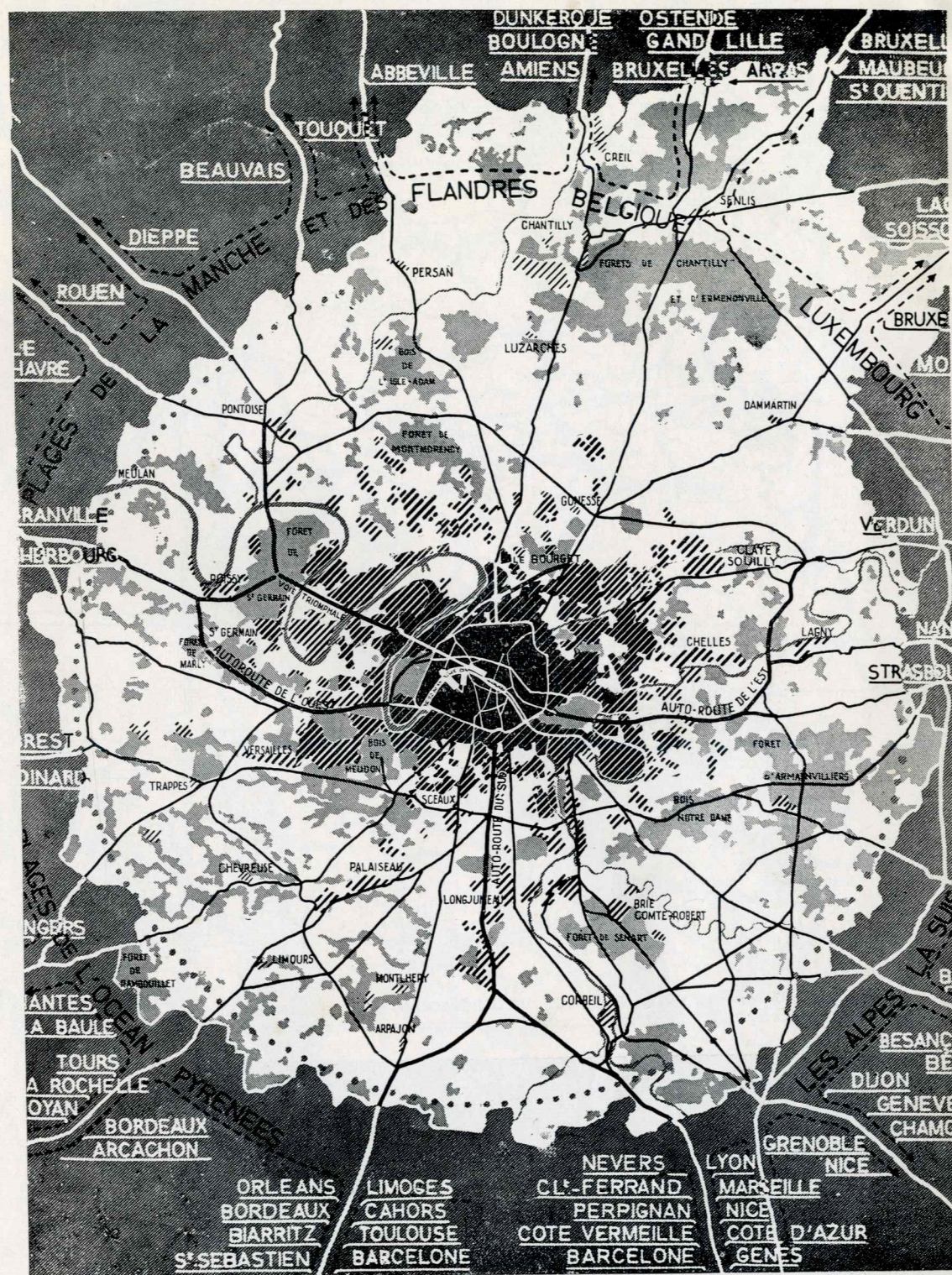
ONDER LINKS : Bebouwing te Traneberg (Zweden) (cliché ontleend aan « Habitations pour familles nombreuses » A. B. Stockholmshem).

ONDER RECHTS : Een autosnelweg met vier rijbanen en be-plante middenweg (cliché Vlaamse Toeristenbond).



BOVEN : Planologische indeeling van Antwerpen-Brabant, opge-
maakt door « Dienst Architec-
tuur en Stedebouw » van het
Commissariaat-Generaal voor
den Wederopbouw (cliché
« Bouwkunst en Wederop-
bouw »).

ONDER : Kleinwoning te Fräntorp
in Gothenburg (Zweden). (cli-
ché ontleend aan de « Catalo-
gue de l'Exposition des pays
Nordiques. Dix-septième Con-
grès International de l'Habita-
tion et de l'Urbanisme »).



HET STREEKPLAN PARIJS (cliché « Bouwkunst en Wederopbouw »).