

# Stad Limburg

## baanbreker in de ruimtelijke

Schets van de  
Stad Limburg door  
Architectuurwijzer

De aangekondigde sluiting van Ford Genk is in Limburg hard aangekomen. Toch hoeft dat niet te betekenen dat de provincie op een catastrofe afstevent. Je kunt het ook positief bekijken: de ontmanteling van het industriële complex dwingt de Limburgers nieuwe antwoorden te formuleren op ruimtelijke vraagstukken. Architectuurwijzer neemt met Atelier Limburg Europa de proef op de som.

# ontwikkeling van Vlaanderen

Gideon Boie BAVO

## Geen V<sup>2</sup>O zonder ruimte

Met de aangekondigde sluiting van Ford Genk verliest de provincie Limburg het sluitstuk in haar belangrijkste waardeketen. Daarom werd een ministeriële werkgroep in het leven geroepen met de opdracht een Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK) uit te werken. De basisidee van dat plan ligt in 'versnellen, versterken en ontwikkelen' – samengevat in de formule V<sup>2</sup>O. Een brede consultatie leverde niet minder dan 800 projectfiches op. Na strenge selectie, onderhandeling en uitwisseling koos de werkgroep daaruit een twintigtal projecten, waaronder een IKEA in Hasselt, het kenniscentrum Energyville in Genk, een nieuwe gevangenis in Leopoldsborg en het recreatiegebied Ter Hills in Maasmechelen. Men had daarbij vooral oog voor werkgelegenheid en economisch herstel.

Maar hoe zit het met de impact van al die projecten op de Limburgse leefomgeving? Die is bijzonder groot. Het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen die niet alleen een grote ecologische voetafdruk hebben, maar ook een directe belasting vormen voor de omliggende verkeersinfrastructuur, openbaar vervoer, huisvesting, enzovoort. Van het ambitieuze SALK had men daarom mogen verwachten dat het een formule naar voren zou schuiven die richting geeft aan de ruimtelijke relance van Limburg. Maar het ruimtelijke facet van SALK beperkt zich tot ontsluiting. En daarmee basta.

De Limburgse gouverneur Herman Reynders had als lid van de ministeriële werkgroep nochtans een gouden idee in handen. Tijdens de Staten-Generaal van de Limburgse architectuur (Architectuurwijzer, november 2012) herhaalde de gouverneur zijn oproep om de 44 steden en gemeenten van zijn provincie te laten opgaan in 'Stad Limburg'. Het idee is even eenvoudig als briljant: het biedt een denkraam waarbinnen alle andere particuliere ontwikkelingsprojecten – IKEA, Energyville, gevangenis, Ter Hills, ... – in één verband samengebracht worden.

## Productieve stad

Het voorstel van de gouverneur spoort met het toenemende belang van de stedelijke ruimte in tijden van de-industrialisatie. Generaties lang werd het leven in de stad bepaald door de noden, het ritme en de sociale organisatievorm van de fabriek. Vandaag liggen de kaarten anders. De stad is het knooppunt in de activiteiten die bedrijven en

personen dagelijks ontplooiën. Het vestigingsklimaat en de levenskwaliteit van een stad zijn doorslaggevend voor het behoud van deze activiteiten en verrijken die bovendien door concentratie, nabijheid en participatie. Op die manier vormt de stad de sleutel om de dagelijkse transacties en contacten in Limburg te 'versnellen, versterken en ontwikkelen'.

Al deze facetten van de stad komen in het SALK nauwelijks aan bod. Ontsluiting en verbinding blijven de ruimtelijke speerpunten – al sluiten deze beter aan op het oude paradigma van de industriële stad. Het verbinden van attractiepolen is vandaag een belangrijk element, maar ook niet meer dan dat. Dat geldt ook voor de ontsluiting van Limburg door middel van snelle verbindingen met Nederland – met onder andere de Noord-Zuidverbinding (vandaag vastgelopen in Houthalen) en het Spartacusplan<sup>1</sup>. De vraag is of interventies in het infrastructuurvraagstuk volstaan om bedrijven en personen duurzaam aan Limburg te binden. Of staan ze garant voor een snelle doortocht? De beoogde nieuwe bedrijvigheid en tewerkstelling zijn moeilijk haalbaar als niet eerst de juiste ruimtelijke mogelijkheden-voorwaarden worden gecreëerd.

## Een eigen waarde

Met ongeveer 850.000 inwoners is Stad Limburg van hetzelfde niveau als Stad Antwerpen, maar het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn een concurrentieslag met Antwerpen te ontketen, waarbij dwangmatig wordt gezocht naar een kwantitatief verschil op hitlijsten (wie is de grootste, wie haalt de beste omzet?). Waar het om gaat is dat Stad Limburg een eigen plek op de kaart claimt. Kwalitatieve verschillen zijn hierbij doorslaggevend, hoewel kwaliteiten in principe autoreferentieel zijn. Zo wordt de onmiskenbare kwaliteit van Antwerpen stevast vanuit de stad zelf gedefinieerd: de haven, de Schelde, de straten om in te verdwalen, de trots van de inwoners, de Werf van de Eeuw. Alles draagt het logo met de stralende A. Opvallend is dat binnen deze dynamiek het onderscheid tussen 't Stad en de Provincie Antwerpen voor buitenstaanders onduidelijk is. En geen mens die zich in het hoofd zal halen de waarde van Antwerpen af te meten aan het grensverkeer met Nederland.

<sup>1</sup> Een project van De Lijn: sneltramverbindingen vanuit Hasselt naar Maastricht, het Maasland en Noord-Limburg, die aangesloten worden op een knooppuntennetwerk.

De brug van Vroenhoven,  
ontwerp Ney + Partners