



# SPITSREGIO

Het arrondissement Leuven 1965-2015



Kristof Smeyers en Erik Buyst

Op 8 juli 2015 werd Interleuven vijftig jaar. Dat gouden jubileum biedt bij uitstek de mogelijkheid om terug te kijken op de vele transformaties die het arrondissement Leuven in die halve eeuw heeft doorgemaakt. De regio heeft zelfzeker de drempel van de 21ste eeuw genomen. Dit boek vertelt het verhaal van die historisch gegroeide zelfzekerheid, in zijn bevolking, in zijn instellingen maar ook in zijn karakter. De ideale gids in dat verhaal is de intercommunale Interleuven. Zij neemt ons op sleeptouw naar de landschappen en bewoners van het arrondissement, naar zijn werkers en denkers. Op sleeptouw langs pittoreske plattelandswegen en langs gewestwegen met stapvoets verkeer, naar bedrijventerreinen en wetenschapsparken. Op sleeptouw naar de spitsregio die het arrondissement Leuven is geworden.



## SPITSREGIO

Het arrondissement Leuven 1965-2015



# **SPITSREGIO**

**Het arrondissement Leuven 1965-2015**

Kristof Smeyers en Erik Buyst



**INTERLEUVEN**

ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

(ISBN etc.)

De redactie heeft ernaar gestreefd auteursrecht en beeldrecht van de afbeeldingen te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die niettemin menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, worden verzocht zich tot de redactie te wenden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt op welke wijze ook zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

# Inhoudstafel

Proloog. Een stand in het midden . . . . .	ix
Bestuursorganen van Interleuven . . . . .	xiii
Dertig gezichten. Luchtfoto's van het arrondissement . . . . .	xiv
HOOFDSTUK 1	
<b>Mens en ruimte. Geografisch en demografisch portret . . . . .</b>	<b>1</b>
Eigenheid in verscheidenheid . . . . .	1
Kaderstuk: 'Arrondissement'?	
Omnis divisa in partes tres . . . . .	4
Een Copernicaanse omwenteling? Regionale perspectieven . . . . .	12
Kaderstuk: Intercommunale	
Arm Vlaanderen . . . . .	16
De inwoners . . . . .	20
Kaderstuk: Fusie	
Kaderstuk: Armoede	
Onroerend goed . . . . .	31
Kaderstuk: Gewestplannen, RUP's en BPA's	
Kaderstuk: 'Een invretend kwaad': lintbebouwing	
HOOFDSTUK 2	
<b>Arbeidsmarkt en welvaart . . . . .</b>	<b>47</b>
Iedereen aan het werk! . . . . .	49
Kaderstuk: Netwerken	
Kaderstuk: 'Levend land' en stervend land: seizoenarbeid	
Op weg naar werk: pendel . . . . .	63
Kentering . . . . .	67
Weefsel en bovenbouw: socioculturele mobilisatie . . . . .	73
Kaderstuk: Spiraal en kringloop	

Utopie en toekomst . . . . .	77
Kaderstuk: Arbeidsproductiviteit: de keerzijde van de diensteneconomie	
HOOFDSTUK 3	
<b>Een gedaanteverandering</b> . . . . .	85
Het arrondissement in België en de wereld . . . . .	86
Kaderstuk: De derde industriële revolutie	
Indicatoren en determinanten. Economisch weefsel . . . . .	97
Kaderstuk: Families	
Transformatie . . . . .	112
Kaderstuk: Beschutte werkplaatsen	
HOOFDSTUK 4	
<b>Hefboom van de regionale ontwikkeling</b> . . . . .	117
Levensaders . . . . .	119
Kaderstuk: De Leuvense Vaartkom en het kanaal Leuven-Mechelen	
Kaderstuk: E5	
‘Ruimte voor de volte’: ruimtelijke ordening en planologie . . . . .	135
Kaderstuk: ‘Kernstad en stadsgewest’: Leuven 2000	
Kaderstuk: Homo ludens	
Nieren . . . . .	147
Ademruimte voor expansie . . . . .	154
Kaderstuk: De afwikkeling van het Hagelandse verhaal	
Wervende krachten . . . . .	168
Infrastructuur 2.0 . . . . .	173
Kaderstuk: Grenzeloze logistiek	
HOOFDSTUK 5	
<b>Vernieuwing en verbeelding</b> . . . . .	177
Fundamenteel en toegepast onderzoek? . . . . .	179
Kaderstuk: Haasrode	
Kaderstuk: Imec	

Duurzaamheid . . . . .	196
Kaderstuk: Burgemeesters in actie	
Kaderstuk: Naturalia	
Verbeelding en de kenbare toekomst . . . . .	205
Kaderstuk: Plaatsen van herinnering	
Epiloog. De hoeders van het arrondissement . . . . .	219
Eén gezicht. Luchtfoto van het arrondissement . . . . .	222
Bibliografie . . . . .	225



*Gaston Geens  
en passant*  
(Jan Rosseels en  
Maarten Ceustermans,  
2009).  
© [www.standbeelden.be](http://www.standbeelden.be)  
(Brecht Cloetens)



# Een stand in het midden

Op 30 mei 2009 onthulde Herman Van Rompuy, op dat moment eerste minister, het standbeeld van Gaston Geens op de rotonde aan de Elisabethlaan in Aarschot. Geens was in Leuven student geweest van Gaston Eyskens en had er een studie gemaakt over de onderwijs- en arbeidsmarktsituatie in het Hageland. De studie was een eerste voorzichtige regionale impuls, die de aandacht vestigde op de noden van de streek. In 1959 was die regionale impuls uitgegroeid tot een beleidshype: voor het jonge Centrum voor Economische Studiën van de universiteit van Leuven bracht Geens een heuse doorlichting van de sociaaleconomische situatie van een arrondissement dat zich op een breukvlak bevond. De titel van deze toekomstvisie was misschien weinig geïnspireerd, maar kon moeilijk worden overtroffen in duidelijkheid: *Het arrondissement Leuven: een regionaal-economisch onderzoek*.

Ook toen hij later in de hoogste echelons van de politiek terechtkwam, bleef Geens aandacht hebben voor 'zijn' regio: onder zijn voorzitterschap van de Vlaamse executieve gingen vanaf 1980 Vlaamse subsidies naar de ontwikkeling van de Demervallei, naar de uitbouw van het bedrijventerrein Nieuwland, naar scholen en sportcentra,... het leverde hem de bijnaam 'hoeder van het Hageland' op. Ondertussen was de regio beter uitgerust om een vooraanstaande rol in de nationale (en internationale) economie te spelen. Eén van de voornaamste instrumenten die daartoe bijdroegen was de intercommunale van het arrondissement.<sup>1</sup>

Interleuven is in 2015 een halve eeuw oud geworden. Dat is helemaal geen reden om terug te kijken; het zou dezelfde indruk wekken als een overzichtstentoonstelling van een nog vitale kunstenaar. Dit boek wil dan ook, zoals elk goed geschiedenisboek, het heden een spiegel voorhouden en tegelijkertijd een venster bieden op de toekomst. De verwezenlijkingen van de intercommunale zijn evenzeer steeds gedaan met de toekomst in het vizier. Zelfs het eigenlijke ontstaan van Interleuven kaderde in een toekomstgericht denken: hoe kon het

1 G. Geens m.m.v. E. Heyvaert en H. Vandeberg, *Het arrondissement Leuven. Een regionaal-economisch onderzoek* (Leuven 1959), p. 361.

arrondissement zich het efficiëntst voorbereiden op die zekere onzekerheid? De intercommunale en andere instrumenten voor een ontwikkeling van de regio gaven het arrondissement Leuven een eigen karakter. Dit boek wil de kentrekken van dat karakter schetsen.

Die eigenheid of eenheid is zeker en vast ook een verscheidenheid, en niet te verwarren met eenvormigheid. Voor een regio die zich resoluut centraal opstelt, betekent deze ‘eenheid in verscheidenheid’ een in de rondte denken. De inherente spanning tussen de regionale eenheid van het arrondissement en de subregionale eigenheden is één van de stuwende krachten voor de vorming van een identiteit. Die spanning is dus essentieel: zij is een *discordia concors*, een disharmonie tussen streken die wél op elkaar inspelen en zo in een constante dialectiek verwickeld zijn. Vanuit deze optiek is een nivellering dan ook absoluut te mijden. T.S. Eliot verwoordde het beter: ‘Verschillende culturen herkennen onderling hun verwantschap, zodat elk ontvankelijk is voor de invloed van anderen. Dit is mogelijk omdat er een (...) onderling verbonden geschiedenis van gedachte, gevoel en gedrag is.’<sup>2</sup>

Gedachte, gevoel en gedrag: zij zijn de drie rode draden in het verhaal van de totstandkoming van deze eigenheid. De identiteit van het arrondissement Leuven stamt in belangrijke mate uit die spanning en die ‘stand in het midden’, binnen Vlaanderen, maar ook binnen Europa. Die positie bepaalde vanouds ook de rol die de regio speelde op het nationale en internationale toneel. Door het arrondissement expliciet als een eenheid te benaderen, wordt het automatisch ook in een context geplaatst. Tegen deze identiteitsachtergrond krijgt de regionale visie van Geens reliëf. De positionering van het arrondissement als een centrum – of dat nu een logistiek doorvoercentrum dan wel een cultureel kruispunt is – betekent enerzijds een grote verantwoordelijkheid ten opzichte van zijn omgeving. Anderzijds maakt het van de regio een ideale bemiddelaar. Parameters als het sociale, het levensbeschouwelijke of het communautaire aspect van staatsorganisatie botsen er sneller op hun natuurlijke grenzen, waardoor het arrondissement in deze kwesties een sturende rol kan spelen voor de rest van het land.

Dit boek schrijft de vitaliteit van die identiteit: van de oude stereotypes en de clichés, over de tradities en herinneringen, tot de wil en het vermogen om zichzelf steeds opnieuw uit te vinden. In een eerste hoofdstuk toont het arrondissement zich in zijn fysische vorm. We volgen de meanders van zijn rivieren langs weiland en dorp, langs zandduin en bos. Onderweg wordt ook het profiel van zijn inwoners

2 T.S. Eliot, *Notes towards the definition of culture*, p.19. Vergelijk met de poëtische benadering van de Nederlandse historicus Huizinga: ‘Even the smallest facets in the many-sided whole may sometimes catch the light and reflect it’ (*Vw*, II, p. 283).

duidelijk: hun vestigingspatronen, maar ook hun aangroei en hun beweegdrang. Het volgende hoofdstuk bekijkt deze bevolking vanuit het perspectief van de arbeidsmarkt. Waar werken de bewoners van het arrondissement Leuven? Hoe geraken zij daar? Hoe welstellend is de regio eigenlijk? Die vragen worden in het derde hoofdstuk in de bredere context van een grillige economie geplaatst, waarin het arrondissement de voorbije vijftig jaar naar zijn gezicht zocht – en dat ook vond.

Daarin werd de regio geholpen door de uitbouw van een infrastructureel weefsel. Het vierde hoofdstuk beschrijft hoe het landschap in groeiende mate in functie van zijn economische karakter veranderde: transportwegen strekten zich uit, gemeenten reorganiseerden hun kernen, industrie- en bedrijventerreinen werden de knooppunten in een geprofessionaliseerde samenleving in volle versnelling. Het laatste hoofdstuk houdt het licht boven die stroomversnelling en gaat in op de accentverschuivingen in de laatste jaren. Tegelijkertijd werpt dat licht enkele verschillende schaduwen uit over de toekomst van het arrondissement: waar de vorige hoofdstukken nog de *Bildung* van de regio schetsten, komt hier ten slotte de *Einbildung*, de verbeelding van de regio, aan bod.

De ‘stand in het midden’ van het arrondissement kreeg vijftig jaar geleden, onder het regionaal beleid, een ideëel fundament. De regio heeft zo een bemiddelaarspositie ingenomen, niet alleen politiek-geografisch maar ook en vooral economisch en sociaal. Dat is een uitgesproken open positie. ‘In het midden’ impliceert immers ook het overzicht kunnen bewaren en alle kanten uit kunnen. Daartoe biedt onder andere Interleuven essentiële ondersteuning en visie. De blik resoluut vooruit: het standbeeld van Geens op de rotonde in Aarschot is daarvan de ideale belichaming.



## **Bestuursorganen van Interleuven**

### RAAD VAN BESTUUR

Gemeenten

Provincie

Leden met raadgevende stem

### DIRECTIECOMITÉ

Voorzitter: Hans Eyssen

Ondervoorzitter: Eveline Madrid

Ondervoorzitter: Edmond Fillet

Bestuurder: Albert Mees

Bestuurder: Gino Debroux

Bestuurder: Manu Claes

Technisch adviseur: Louis Tobback

Technisch adviseur: Jos Vandeputte

Technisch adviseur: Tom De Saegher

Technisch adviseur: Rik Daems

Technisch adviseur: Marc Morris

Secretaris – Algemeen directeur: Patrick Willems

### VENNOTEN

De dertig gemeenten van het arrondissement

De dertig OCMW's van het arrondissement

Provincie Vlaams-Brabant

EcoWerk

IOK

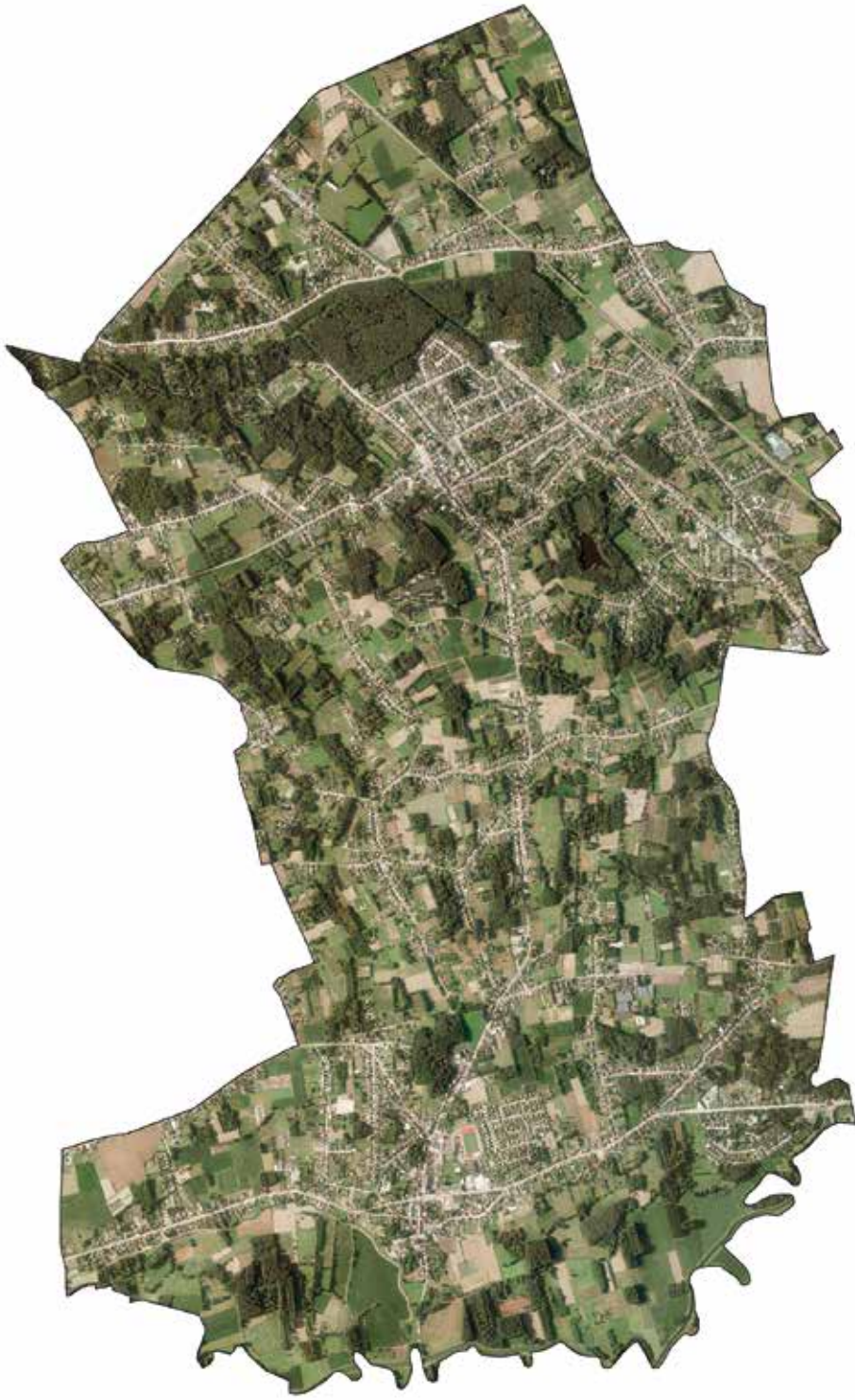
Interrand

Limburg Net

Habobib



Aarschot



Begijnendijk





Bekkevoort



Bertem



Bierbeek



Boortmeerbeek



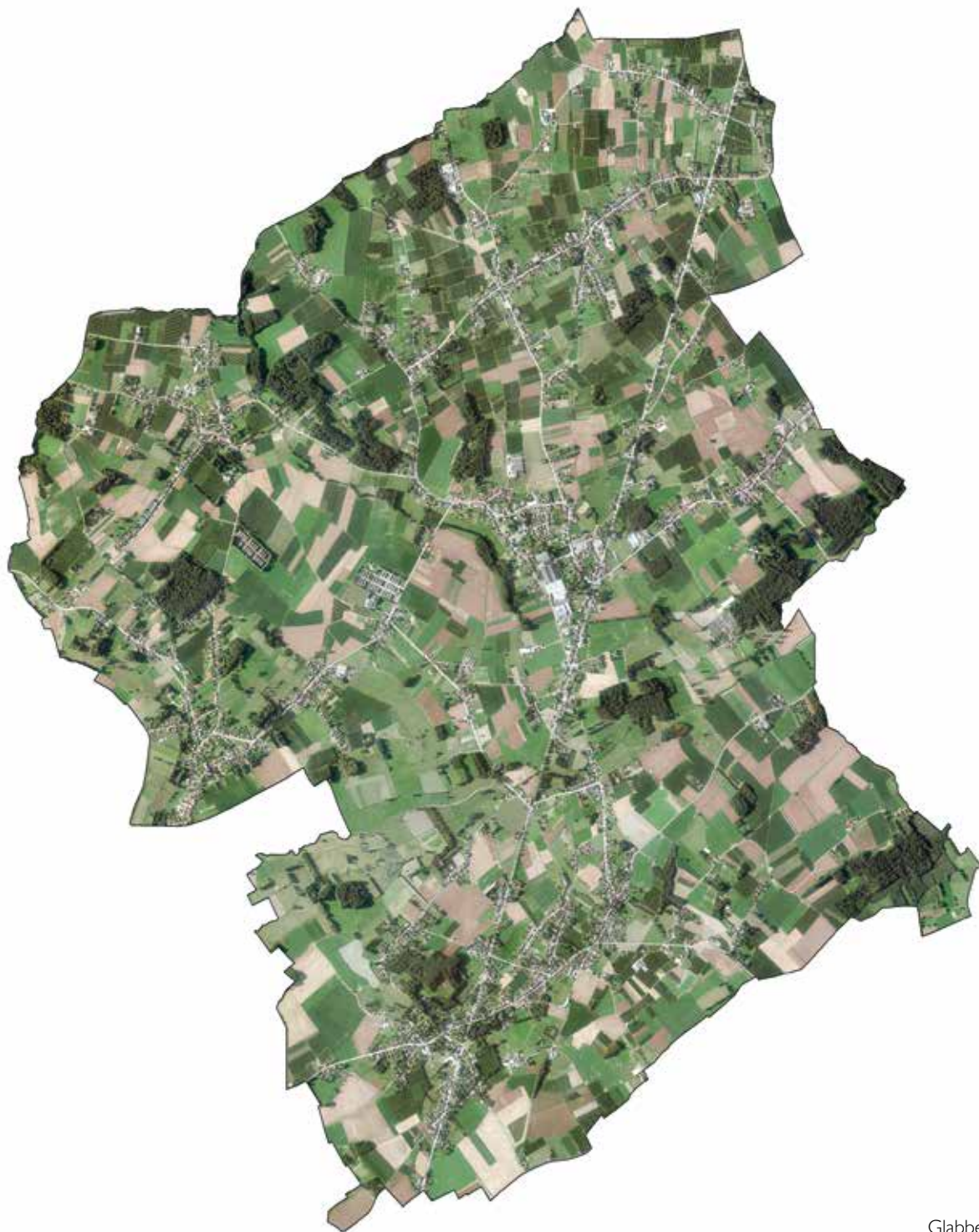
Boutersem



Diest

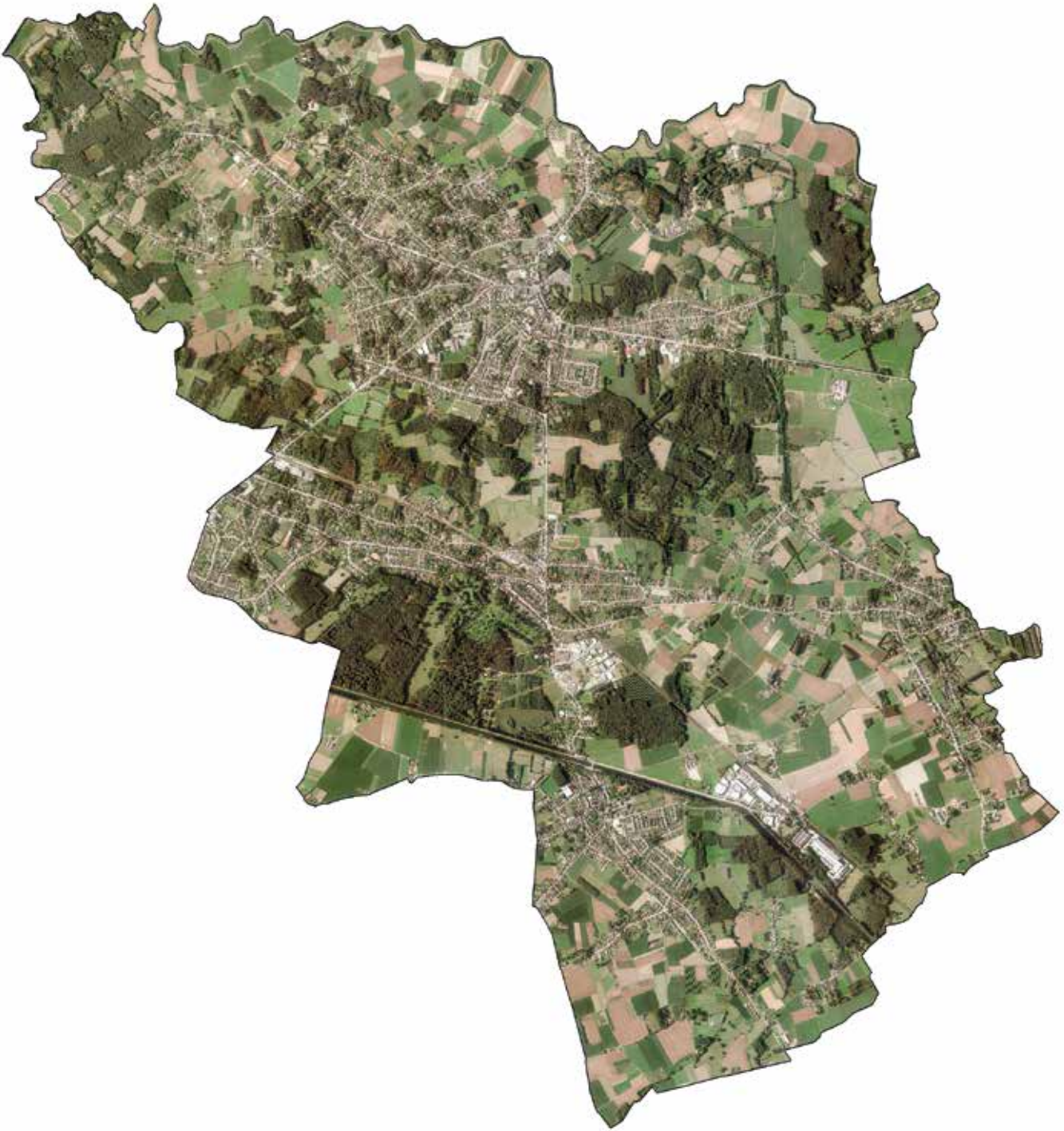


Geetbets



Glabbeek





Haacht



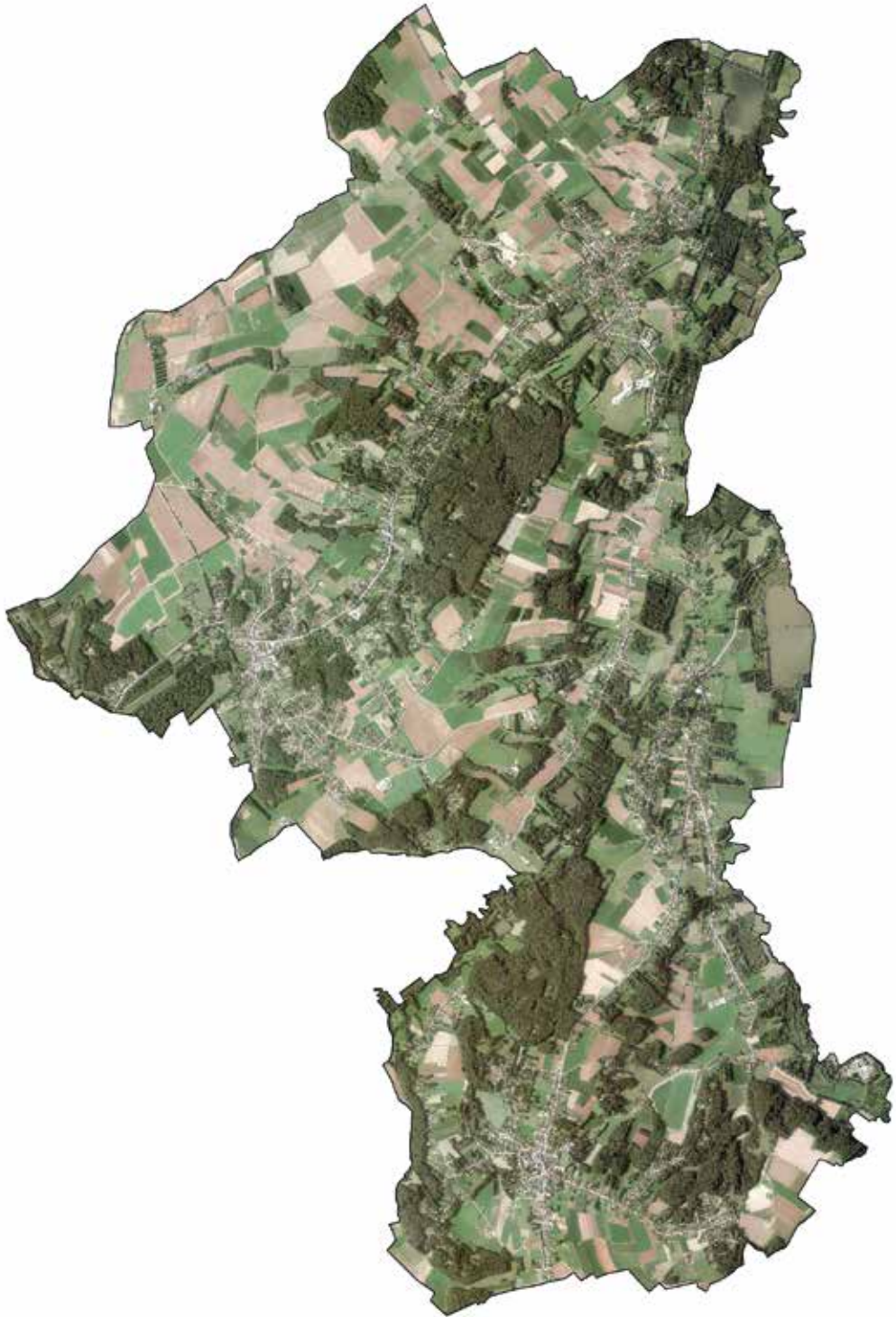
Herent



Hoegaarden



Holsbeek



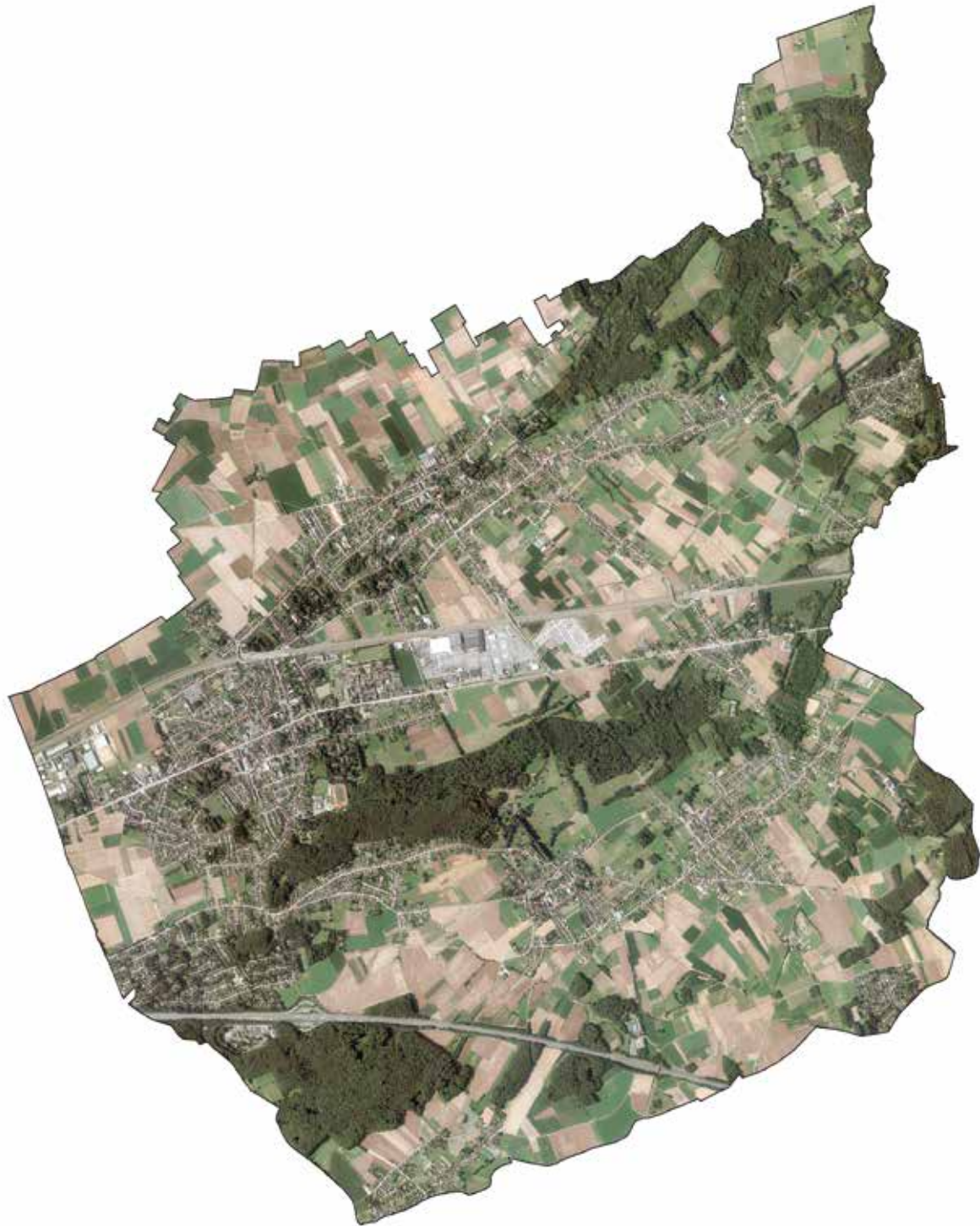
Huldensberg



Keerbergen

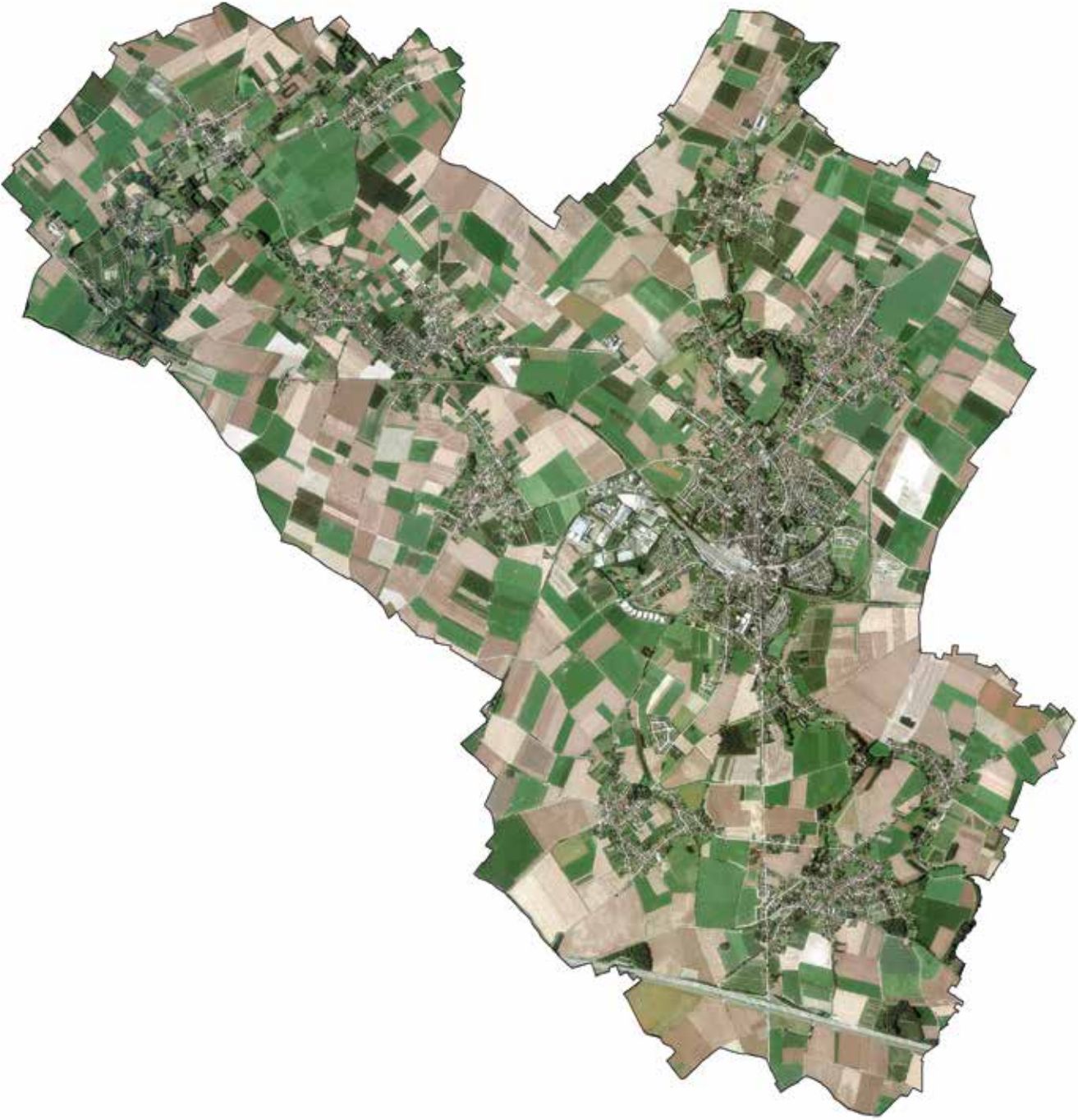


Kortenaken



Kortenberg

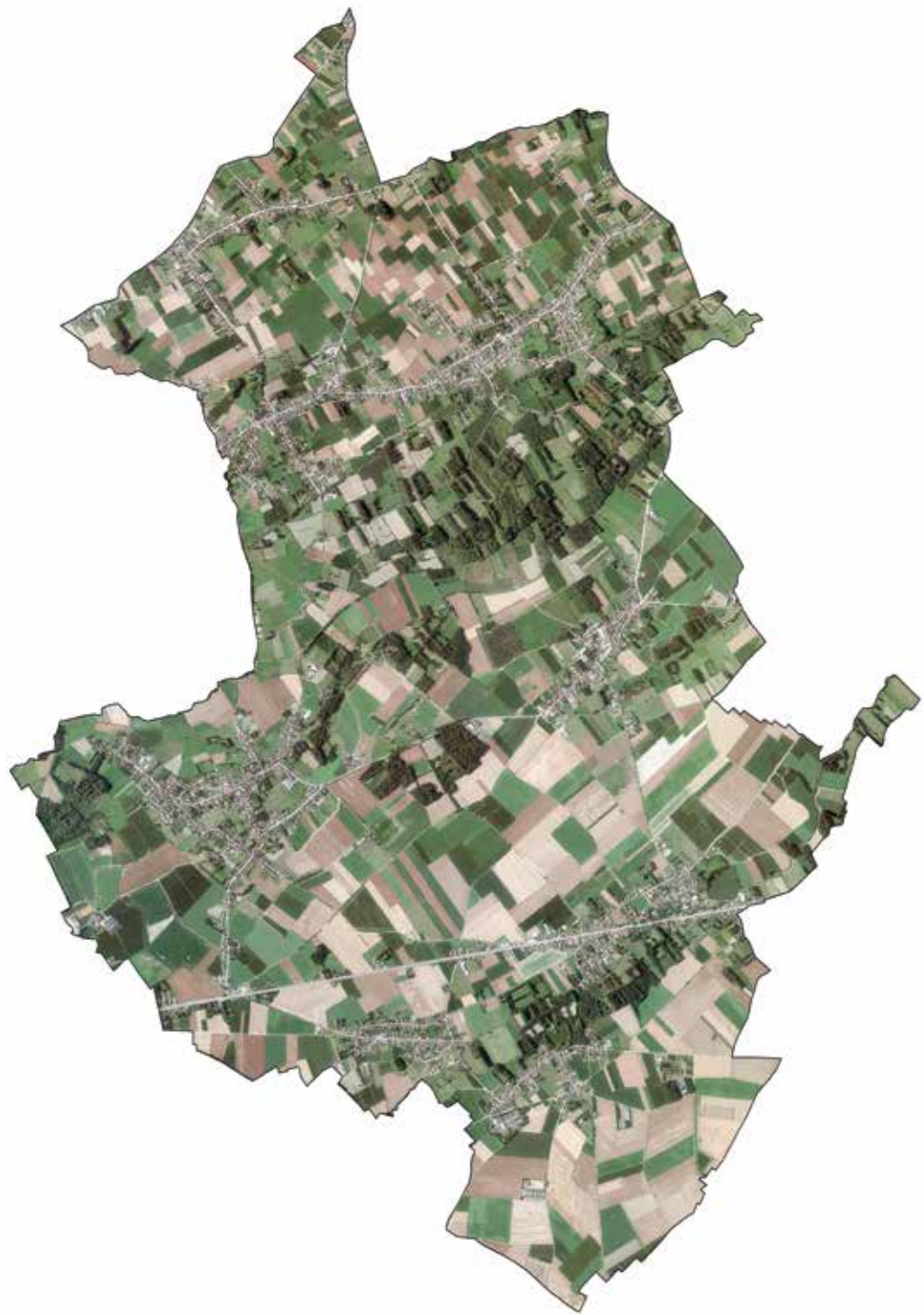




Landen



Leuven



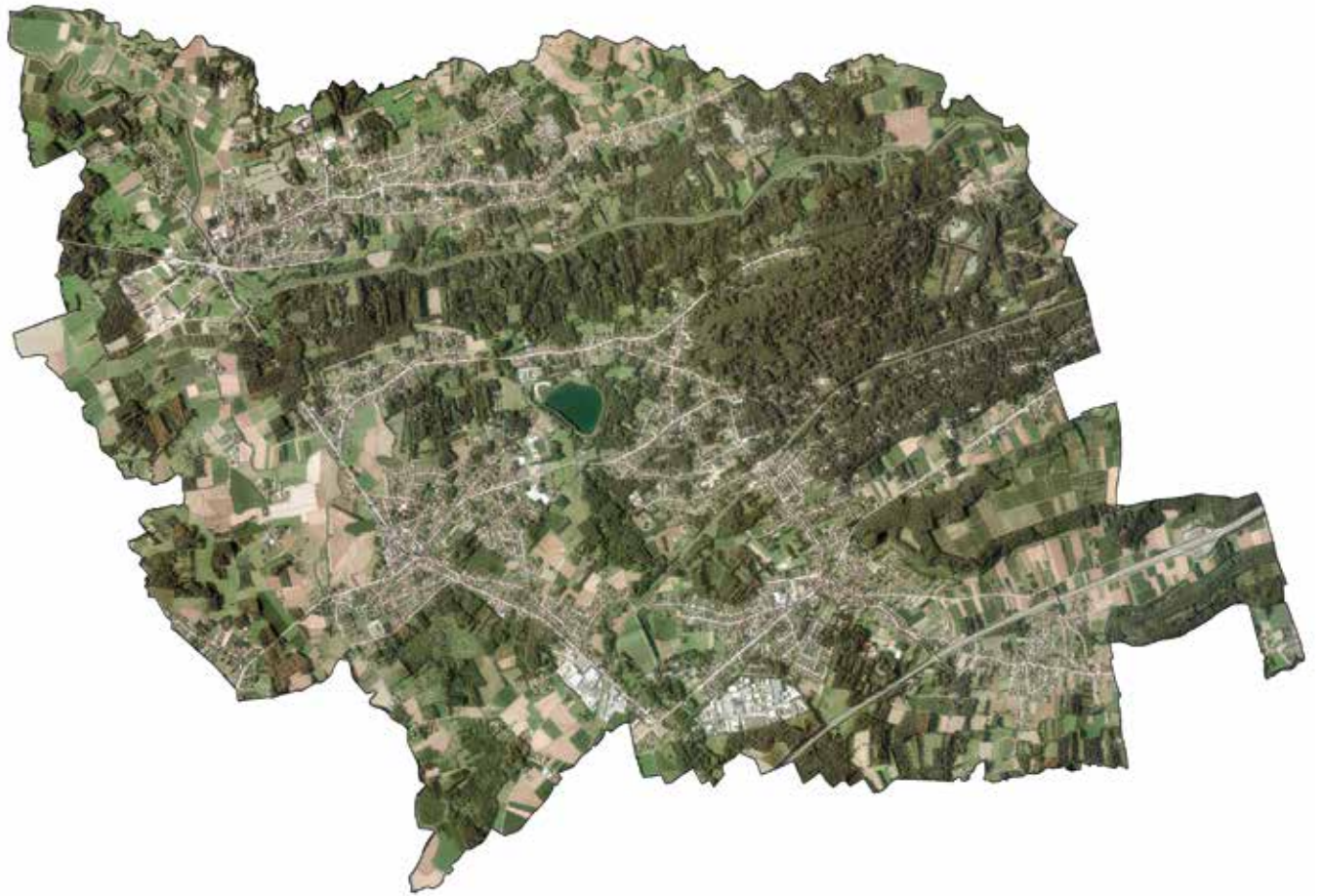
Linter



Lubbeek



Oud-Heverlee



Rotselaar



Scherpenheuvel-Zichem



Tervuren

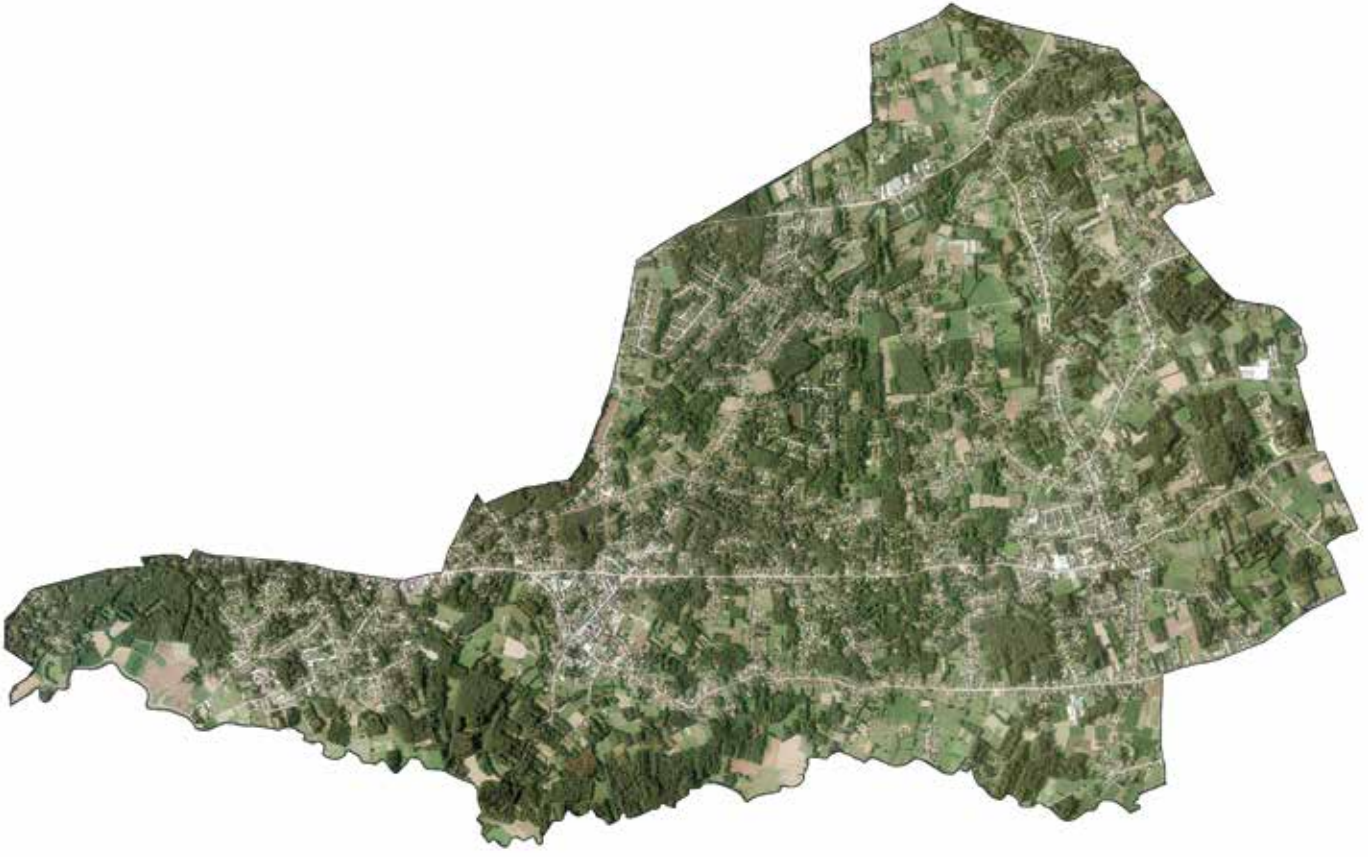




Tielt-Winge



Tienen



Tremelo



Zoutleuw



# Mens en ruimte. Geografisch en demografisch portret

## Eigenheid in verscheidenheid

Het arrondissement Leuven is geen vanzelfsprekend afgelijnde geografische eenheid. Natuurlijke grenzen scheiden de regio niet duidelijk van zijn burens en ook binnen het arrondissement is de verscheidenheid groot. Waarin onderscheidt deze regio zich van de buurstreken? Welke schakels vormen de identiteit van het arrondissement? Het eerste deel van dit boek wil een maaswerk uittekenen van eigenheden in de regionale verscheidenheid. Dat raster van knooppunten is veelzijdig: het overspant niet alleen abstracte begrippen als activiteitsgraad,

De oude trambeding van Termuntkouter in Vossem, Tervuren.  
© Regionaal Landschap Dijleland vzw.



migratiepatronen en ruimtelijke ordening van het arrondissement, maar evengoed de alledaagse praktijken van zijn inwoners. Het zijn in de eerste plaats deze knooppunten die hier worden beschreven en die de identiteit van de regio blootleggen.

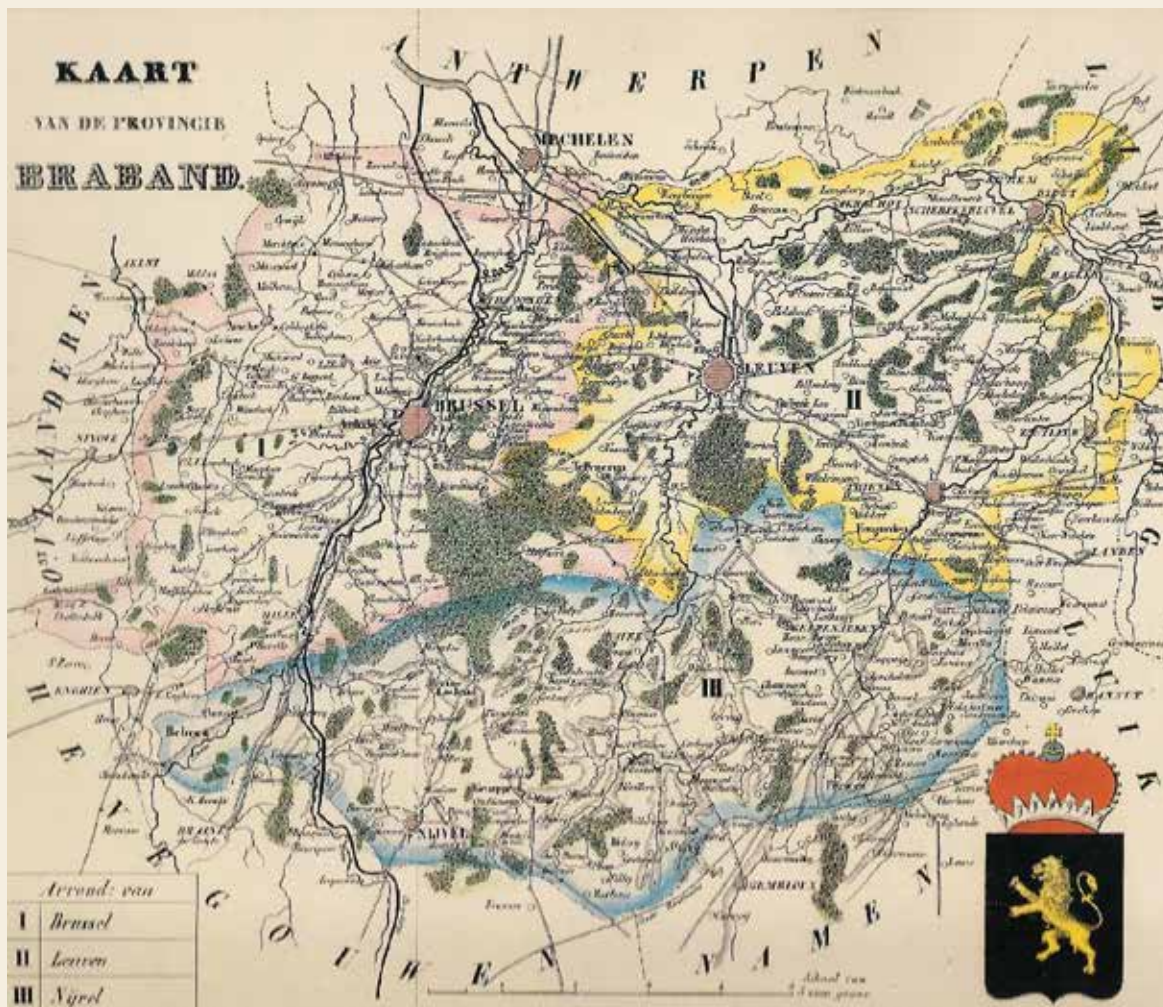
Dat horizontale maaswerk wordt op een verticale as geschraagd. De identiteit van het arrondissement wordt immers, zoals elk bewustzijn, evenzeer bepaald door de verschillende beleidsniveaus waaronder het ressorteert. Deze politieke actoren tekenden het landschap van bevoegdheden uit voor een regionaal beleid, waarbinnen de knooppunten van het raster zich konden ontwikkelen. De economische, sociale en culturele kentrekken van het arrondissementsprofiel worden zo langzaam duidelijk. In eerste instantie komt een korte geografische schets van het arrondissement aan bod. Vervolgens wordt dat landschap in de context van deze verticale as geplaatst en wordt de oorsprong van een regionaal beleid toegelicht. De tweede helft van dit hoofdstuk is gewijd aan de inwoners van het arrondissement: hun samenstelling, verspreiding, woonpatronen en huisvesting.

Deze twee assen – de regionale eigenheden en de beleidscontext – vormen samen ten slotte een canvas voor het regionale weefsel van het arrondissement. Het antropologische portret dat hierop wordt getekend, is weliswaar niet definitief. Het toont niet alle groeven in het gelaat. Maar het canvas laat wel toe om op een onbevangen manier de regionale eigenheid te schetsen, in al zijn verscheidenheid.

### **‘Arrondissement’?**

De inlijving van de Zuidelijke Nederlanden bij de Franse Republiek betekende het einde van de eeuwenoude bestuurlijke indeling in graafschappen, hertogdommen, heerlijkheden, enz. Geheel in de lijn van het positivistische denken van de late achttiende eeuw legden de Franse revolutionairen aan deze nieuwe territoria een rigide hiërarchie van bestuursniveaus op. In 1795 werd het *département de la Dyle* uitgetekend met Brussel als hoofdstad. Een verdere bestuurlijke opdeling in kleinere eenheden volgde snel: drie administratieve arrondissementen – Brussel, Leuven en Nijvel – zagen het licht, elk bestaande uit een achttal kantons. Voor het arrondissement Leuven waren dit aanvankelijk Leuven, Aarschot, Diest, Glabbeek, Graven (Grez), Haacht, Tienen en Zoutleeuw.

Ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830) werd het Dijle-département omgevormd tot de provincie Zuid-Brabant. In 1822-1823 onderging het arrondissement Leuven een belangrijke grenswijziging. Het kanton Graven (Grez) werd opgedoekt en veertien Franstalige gemeenten werden overgeheveld naar het arrondissement Nijvel. Na de Belgische revolutie verdween de nood om een duidelijk onderscheid te maken met de Nederlandse provincie Noord-Brabant: Zuid-Brabant werd kortweg Brabant. Bij de



definitieve vastlegging van de taalgrens in 1962 volgden opnieuw grenswijzigingen, deze maal met de arrondissementen Nijvel en Borgworm (Waremmе). Landen vervoegde de provincie Brabant in 1963.

Vandaag is Leuven het tweede grootste arrondissement van Vlaanderen, na Turnhout: met een oppervlakte van 1.163 km<sup>2</sup> maakt het bijna 4 procent van het Belgische grondgebied uit. Aan het hoofd van elk arrondissement stond een commissaris die als vertegenwoordiger van de provinciegouverneur optrad in zijn gemeenten. In zekere zin was de arrondissementscommissaris al vroeg de voornaamste impuls tot een regionale intergemeentelijke coördinatie, weliswaar binnen de bevoegdheden die daartoe door de centrale overheid en de provincie werden verleend.

**Kaart I.**  
'Kaart van de provincie Brabant'  
Bron: P.J. Mendel,  
*Album voor de Aardrijkskunde van het Koninkrijk der Nederlanden en de overzeesche bezittingen* (Den Haag 1841), p. 152.



## Omnia divisa in partes tres

Het arrondissement Leuven bestaat ruwweg uit drie verschillende sociaaleconomische entiteiten: (a) het Hageland, met zijn perifere positie en lokale verzorgingscentra als Aarschot, Diest, Tienen en Zoutleeuw; (b) de Leuvense agglomeratie in het westen, dicht bij Brussel en met een hoger welvaartspeil en een relatief stabiele werkgelegenheid; en (c) de zuidelijke landbouwstreek rond Tienen, waarvan extensieve landexploitatie en sterke emigratiecijfers de voornaamste kentrekken zijn.

Het arrondissement vormt dus geenszins een eenvormige sociaaleconomische eenheid. Tegelijk is de regio zeker niet afgesloten van de buitenwereld, wel integendeel. Door haar centrale geografische positie in de traditioneel zeer open Vlaamse economie vormt ze een belangrijke doorvoerzone. Voor het arrondissement bleef de stad Leuven het regionale (handels)centrum. In 1976, weliswaar vóór de gemeentefusies, omvatte het hinterland van de stad Leuven als commerciële kern meer dan veertig van de toen 123 gemeenten in het arrondissement. Ook de andere stadskernen in het arrondissement – Tienen, Aarschot en Diest – konden bogen op een eigen, weliswaar kleinere, invloedssfeer. Toch was het vooral de stad Leuven die in de regio op commercieel vlak de scepter zwaaide. Deze trend kreeg een bijkomende impuls in 1995 toen Leuven hoofdplaats werd van de nieuwe provincie Vlaams-Brabant. Samen met de administratieve diensten maakten ook de universiteit en de universitaire ziekenhuizen Leuven tot een grote aantrekkingsfactor voor de omliggende gemeenten.

Het is dan ook niet overdreven te spreken van een multikernlandschap met een grote periferie. Professor Filip De Rynck sprak in zijn studie voor Interleuven van een ‘quadripool’, een vierhoekig netwerk van met elkaar verbonden steden, waarvan elke hoek beschikte over een eigen commerciële structuur.<sup>1</sup> Omdat deze steden zich niet ver van elkaar bevonden, en omdat de bevolkingsdichtheid in de regio bovendien relatief laag lag, ontwikkelde behalve Leuven geen van hen zich tot een goed uitgeruste regiostad. Aarschot, Diest en Tienen werkten zich geleidelijk op tot morfologische zwaartepunten met een beperkte invloedssfeer. Hun meerwaarde veruitwendigde zich vooral in het kader van de quadripool: hierin fungeerden de hoeken (het stedelijk netwerk) als een vangnet voor de onevenwichtige welvaartsontwikkeling in het vlak van de vierhoek (het hinterland).

1 F. De Rynck, ‘Regionale samenwerking in het Leuvense’ (Overleg van de burgemeesters Leuven, 23 april 2012).

De uitstekende ligging in Vlaanderen, België en Europa creëerde in het arrondissement Leuven een klimaat van openheid. Strategisch gelegen tussen de zogenaamde Deltametropool (of Randstad Holland), de Rijn-Roeragglomeratie, Londen en Parijs kan het bogen op een gunstige geografische uitgangspositie als centraal doorvoerpunt. Dat netwerk wordt in groeiende mate ingebed in internationale samenwerkingsverbanden, zoals de ELAt-regio, die de driehoek Eindhoven, Leuven en Aken omvat. Daarnaast maakt het arrondissement deel uit van de Vlaamse Ruit, ligt het gebied vlakbij Brussel en de luchthaven van Zaventem, en heeft het goede verbindingen naar de Antwerpse haven.

Het arrondissement Leuven werd in de jaren 1950 ook al door Gaston Geens een 'doorgangszone' genoemd.<sup>2</sup> Dat was evenzeer het geval voor de migratiepatronen in de regio: personen uit eerder perifere provincies als Limburg en West-Vlaanderen vestigden zich in het arrondissement omwille van deze centrale ligging en de gunstige uitgangspositie richting Brussel. De uitbouw van een modern vervoersnetwerk dat een mobiele werkbevolking kon opvangen, was dan ook van vitaal belang. De massale pendel naar Brussel maakte van de bevolking in het arrondissement Leuven in eerste instantie consumenten van de regionale economie. Zij droeg relatief weinig bij tot de productiekant van deze economie.

Geens pree de ligging van het arrondissement als één van zijn voornaamste troeven. Zoals doorheen dit boek zal blijken, is die gunstige ligging echter een mes dat aan twee kanten snijdt. Jan Van Ouytsel beschreef in zijn thesis van 1975, *De industriële ontwikkeling van Aarschot*, de relatieve achterstelling van de streek die nochtans ideaal gelegen was op de verkeersassen Antwerpen-Hasselt-Luik en Brussel-Leuven-Luik. Die geografische openheid, zo besloot Van Ouytsel enigszins abrupt, betekende dat er van een functioneel geïntegreerd of homogeen geheel geen sprake kon zijn. Daardoor bleef de incentive om zich te profileren als een afgebakende regio uit, ondanks het reeds door Van Ouytsel opgemerkte toeristisch potentieel. In plaats van een doorvoercentrum was het arrondissement volgens hem een overgangsgebied. Zonder een duidelijk afgelijnde eigenheid was het ten prooi gevallen aan 'vaagheid', was het arrondissement amorf, met drie min of meer afgebakende economische subregio's.

Geens stelde boud dat het arrondissement Leuven op het eind van de jaren 1950 de facto een regio van twee snelheden was, met een westen dat qua welvaartspeil en groeitempo sterk afweek van het achtergestelde oosten. Die twee snelheden manifesteerden zich op velerlei vlakken: de bevolkingsgroei was

2 Geens, p. 27.

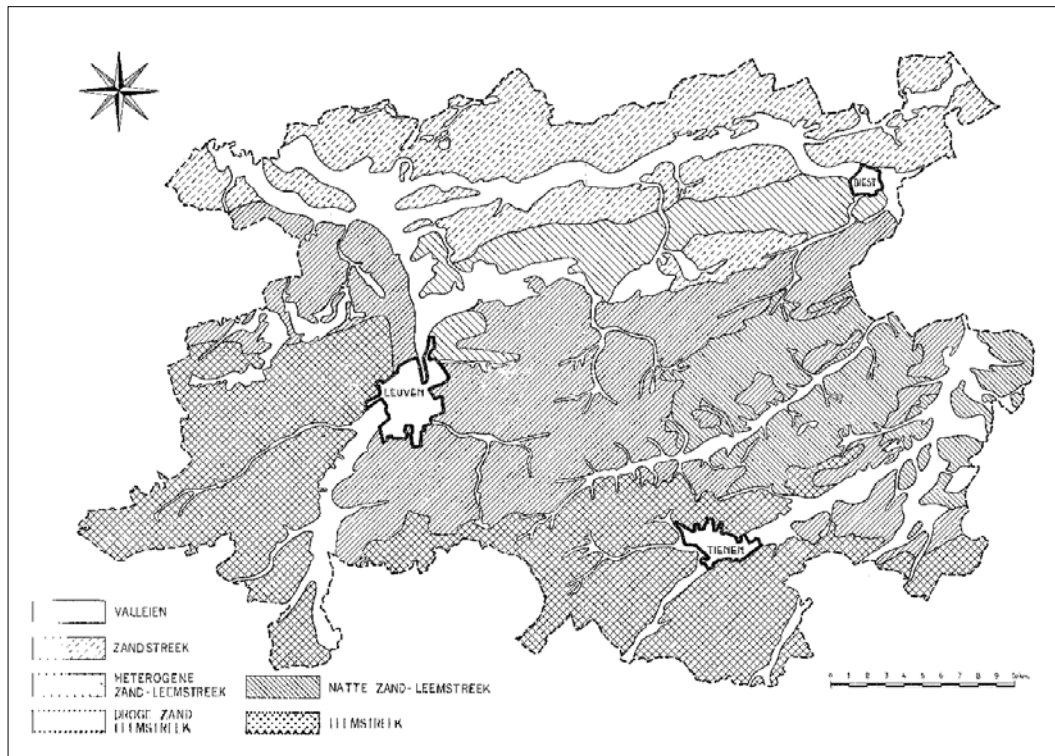
traditioneel sterker rond Leuven en de transportlijnen naar de kleinere regionale steden. De bevolkingsdichtheid was bovendien vooral in het verstedelijkte noordwesten van het arrondissement opmerkelijk groter. Dit betekende ook dat de kloof op vlak van werkgelegenheid en activiteitsgraad tussen de Leuvense agglomeratie met zijn hinterland enerzijds en het Hageland en Haspengouw anderzijds erg diep was. Deze verschillende snelheden stonden echter een 'regionale bewustwording' niet in de weg, zoals Van Ouytsel beargumenteerde. Er mocht dan wel geen sprake zijn van een eenvormige entiteit, de uiteenlopende ontwikkeling van de subregio's verhinderde hun onderlinge vervlechting niet: al in de jaren 1950 kon men spreken van een regionale invloedssfeer, of een nauw verbonden amalgaam van lokale invloedssferen.

Ook geologisch valt het arrondissement ruwweg in drie delen uiteen. Het karakter van het landschap is buiten de steden uitgesproken agrarisch. Akkerbouw, fruit- en groenteteelt zijn er historisch dominante activiteiten: van suikerbieten, over tarwe, witloof en perziken, tot zelfs druiven. De morfologische samenstelling van de gemeenten toont ook het sterk rurale karakter van het arrondissement.<sup>3</sup> Het Centrum voor Bodemkartering onderscheidde in de jaren 1950 drie landbouwstreken op basis van ondergrond. Het zuiden van het arrondissement en Haspengouw hebben een vruchtbare leemondergrond, maar het landschap is er grilliger dan in de rest van de regio. Met zijn hoge plateaus – de regio maakt deel uit van het Brabants Plateau – en diep uitgesleten riviervalleien leent het zuidwesten zich minder goed voor landcultivatie en akkerbouw. Het centrum van het arrondissement – het vlak tussen de hoeken van de quadripool – heeft een zandleemgrond, die vooral ten zuiden van de Demer bijzonder geschikt is voor landbouw. De veenachtige ondergrond in de Demervallei maakt akkerbouw echter nagenoeg onmogelijk.

Geens onderscheidde binnen die zandleemregio nog een droge – ten zuiden van Leuven, met een natuurlijke afwatering en ondiepe grond, waardoor de witlofteelt er kon floreren – en een natte streek – tussen Diest en Tienen, met periodieke overstromingen die het landschap eerder geschikt maakten voor veeteelt dan voor groenten of fruit. Naar het westen van het arrondissement glooit het Dijleland met in het zuiden, rond Tervuren en Huldenberg, het 'Druivenland' waar aan druiventeelt wordt gedaan.

De zandondergrond in het noorden en westen van het arrondissement, ten slotte, maakt deel uit van de Vlaamse Zandstreek: een regio gekenmerkt door zijn

3 De laatste beschikbare cijfers dateren uit 1991: [http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/gegevensinzameling/nomenclaturen/admin-geo/#\\*](http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/gegevensinzameling/nomenclaturen/admin-geo/#*)



Kaart 2.

Landbouwstreken

Bron: Geens, p. 186.

eerder arme grond, waarvan de waarde sterk afhangt van de bevoeiingsmogelijkheden. Rond Aarschot, langs de Dijle en tussen de Grote Gete en de Demer, spreekt men al van de Zuiderkempen. Met uitzondering van een kleine streek rond Keerbergen en Begijnendijk stelt de bodemkundige situatie er door een ondergrond die nauwelijks water kan vasthouden echter problemen voor landbouw.

Valleigebieden doorsnijden deze drie streken. Het reliëf van het arrondissement varieert dan ook sterk naargelang de streek. In het samenvloeiingsgebied van Demer en Dijle, bij Rotselaar, liggen begroeide rivierduinen. De meest gedifferentieerde kenmerken echter zijn de heuvelruggen in het Hageland: 'gefossiliseerde' zandbanken die soms erg geïsoleerd in het landschap opduiken, zoals de Voortberg in Testelt.<sup>4</sup> Erosiebestendige zandsteen heeft 'getuigenheuvels' opgeworpen als de Pellenberg met een imposante hoogte van 106 meter, maar ook de Schillekensberg en Scherpenheuvel. Deze heuvels, met zin voor poëtische overdrijving vaak bergen genoemd, bepaalden in het verleden niet alleen de nederzettingenpatronen, maar stuurden ook de bosvorming en het hydrografisch net in het hele arrondissement.

<sup>4</sup> Georeto, *De landschapskennmerkenkaart Vlaams-Brabant* (Leuven 2000), p. 3.

De Dijlevallei.  
Bron: Leuven 2000.



Het arrondissement zit allerminst verlegen om water. De Demer en de Dijle, de Grote en de Kleine Gete en hun zijrivieren zijn letterlijk de levensaders van het landschap: zij bepalen de mate waarin de grond kan worden bewerkt. Als de zandstreek niet beschikt over een waterhuishouding kan er van landcultivatie immers geen sprake zijn, maar ook de omgekeerde situatie is ernstig. De extreme vochtigheid van grote lappen grond maakte elke vorm van landbouw onmogelijk. De Dijle heeft een noord-zuidrichting en verdeelt het landschap verder met zijn bijrivieren, de Voer, de IJse, de Laan, de Bierbeek, de Molenbeek en de Vaalbeek. Deze bijrivieren vloeien voornamelijk ten zuiden van Leuven in de Dijle, waar zij diep in het landschap snijden en zo enkele kenmerkende plateaus, zoals de 'Dijleterrassen', hebben aangelegd. Ten noorden van Leuven is die invloed veel minder uitgesproken: de Dijle schuurt er slechts in de oppervlakte van het land, in zoverre zelfs dat het kanaal Leuven-Mechelen buiten de alluviale Dijlevlakte werd aangelegd.

Die waterhuishouding was dus essentieel voor een streek die zo op land- en tuinbouw steunde. Zij was in de naoorlogse periode bovendien uiterst problematisch. In de jaren 1960 traden de Dijle en de Demer jaarlijks ver buiten hun oevers. Interleuven zag zich dan ook van bij haar aanvang in 1965 genoodzaakt tot de

uitwerking van bodemanalyses en de uitvoering van oever- en baggerwerken. Vooral de Demer, die maar een beperkte waterafvoercapaciteit had en bovendien een erg grillig debiet, vormde een gevaar voor de economische ontwikkeling van de regio. Het valleigebied waarvoor de Demer stroomt, ten noorden van de Hagelandse Heuvelrug, liep in een regenachtige herfstweek al snel onder water. Door de brede alluviale vlaktes die de Demer, een vlaktestroom, had uitgeslepen, was het gebied dat zo overstroomde behoorlijk uitgestrekt. Het water van de Demer reikte geregeld tot Aarschot, Diest en Werchter. In september 1998 stonde de lager gelegen delen van Diest, zoals het Begijnhof en de Speelhofwijk, dagenlang onder water toen de Begijnenbeek buiten zijn oevers trad.

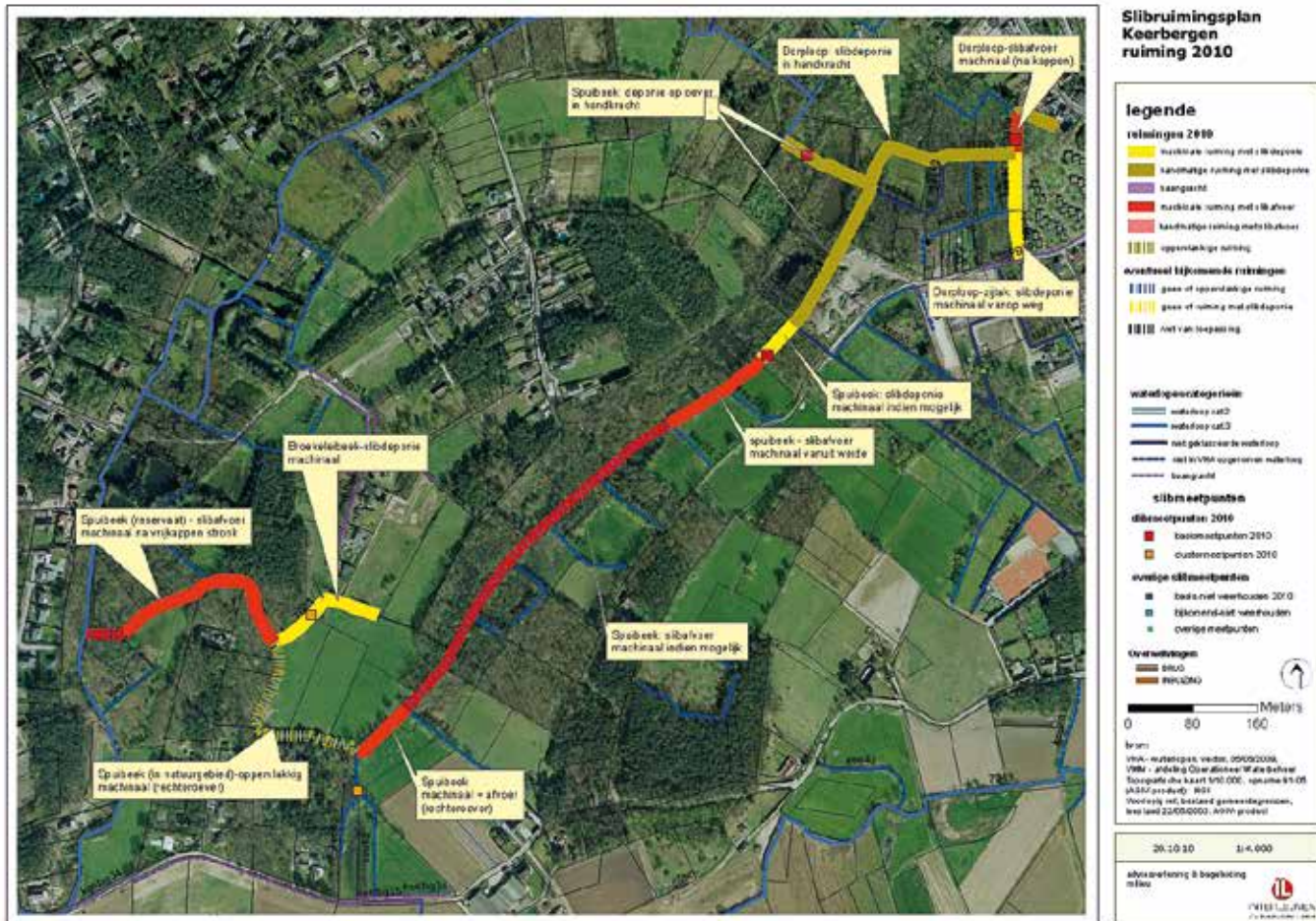
De Demer was ziek: dat was de diagnose die in de jaren 1970 werd gesteld. De economische irrelevantie van de rivier sinds het begin van de twintigste eeuw, en vooral dan na het graven van het Albertkanaal, betekende dat de Demer niet voldoende was onderhouden. Bovendien was hij erg bezoedeld. Geens suggereerde de aanleg van enkele overstromingskommen die de wateroverlast zouden kunnen opvangen. De gezondmaking van de IJse, de Velp,



De restauratie van de watertoren te Landen in 1976.



**Kaart 3.** Overstromingsgebied van de Demer  
Bron: Provincie Vlaams-Brabant, *Analysenota 'Herontwikkeling bedrijventerreinen Aarschot'* (Aarschot 2013).



maakte deze projecten vaak omslachtig. Bovendien waren waterlopen bij uitstek een intergemeentelijke aangelegenheid. Voor de sanering van de Voer in de jaren 1970 bijvoorbeeld coördineerde Interleuven de gemeenten Tervuren, Heverlee, Duisburg, Bertem, Wezembeek-Oppem en Vossem bij de voorbereiding van de aanleg van collectoren en een zuiveringsinstallatie.

De intercommunale bereidde ook andere saneringsplannen voor: de IJsevallei en het Velpedal zouden de Voervallei opvolgen. Al begin jaren 1980 waren een waterzuiveringsstation en een collector voor de Leuvense agglomeratie geïnstalleerd. Er werd zelfs aan een optimalisatiestudie voor de hele Demervallei begonnen. Al deze projecten moesten echter per decreet worden overgedragen aan de daartoe in 1981 opgerichte Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij. Ook deze Maatschappij had de handen vol.

Nog in de 21ste eeuw vormt erosie een reëel gevaar voor de landbouw in de heuvels van het Hageland. Verschillende gemeenten tekenden een erosiebestrijdingsplan uit, dat de knelpunten in kaart bracht.



Het beluchtingsbekken van het waterzuiveringsstation bij Leuven. © Aquafin.



## Een Copernicaanse omwenteling? Regionale perspectieven

Naarmate de Belgische economie zich uit het slop van de Tweede Wereldoorlog trok en een verregaande reconversie en modernisering zich opdrongen, werd het duidelijk dat sommige regio's uit deze maalstroom waren gebleven. Vooral de landbouw kreeg het moeilijk: in het arrondissement werd de agrarische sector nog steeds gekarakteriseerd door kleinschaligheid. Schaalvergroting was er moeilijk, enerzijds door de relatieve armoede van de boeren, anderzijds ook door een structureel gebrek aan ruimte. Het arrondissement had daarenboven de boot van de industrialisatie gemist.

Het besef rees bij de overheid dat de verschillende regio's in België een verschillende aanpak vereisten. Daarmee kon België inhaken op internationale tendensen: de jaren 1950 zagen een groeiende belangstelling voor regionaal-economisch onderzoek. Deze *geographical turn* verstevigde zich nog na de mijnrampen in Wallonië en de aanzwellende steenkolen crisis. In 1959 vaardigde de regering een eerste regionale expansiewetgeving uit die de scheefgetrokken spreiding van de welvaartsontwikkeling in België moest helpen nivelleren. De ideeën hiervoor werden aangereikt door het jonge Centrum voor Economische Studiën (CES), dat door Gaston Eyskens en Karel Pinxten was opgericht in 1955. Dat was eerder uitzonderlijk voor België: beleidsinmenging vanuit academische middelen werd in regeringskringen vaak geringschattend onthaald. Hierin speelde Eyskens vanzelfsprekend een cruciale rol: het is alleszins weinig verwonderlijk dat het CES op een gewillig oor kon rekenen in een regering geleid door één van zijn oprichters.

Investeringen in een minder ontwikkelde regio zouden worden aangemoedigd door een breed gamma van overheidsmaatregelen. Aan de hand van subsidies, kapitaalpremies, staatswaarborgen en fiscale voordelen wilde de regering een meer evenwichtige verdeling van de welvaart stimuleren. Die gelijkstelling wilde zij, op het eerste zicht misschien paradoxaal, onder andere bekomen met de toekenning van de status van 'ontwikkelingsgewest' aan achtergestelde gebieden. In het arrondissement Leuven werd zo het gebied Zuiderkempen-Hageland tot ontwikkelingszone afgebakend, een 'testgebied' voor de regionaal-economische politiek.<sup>5</sup> De pendant van deze herwonnen aandacht voor de regionale dimensie was, voor dit arrondissement meer nog dan voor andere regio's, een decentralisatiebeleid dat tot doel had de ontwikkelingsgewesten los te weken van de uitdijende Brusselse

<sup>5</sup> Het Hageland was het kiesgebied van Gaston Eyskens, wat zijn parlementaire tegenstrevers deed spreken van een *electorale* economie in plaats van een *regionale* economie.

olievlek. Vanuit institutioneel oogmerk was de decentralisatie de aanloop naar een economisch federalisme.<sup>6</sup>

Zeven jaar later, bij de uitvaardiging van de tweede expansiewet in 1966, maakte de Kredietbank in zijn *Weekberichten* de balans op van de eerste wet voor de Zuiderkempen-Hageland: 1.845 miljoen frank aan kredietinjecties en 3.379 miljoen frank aan investeringen waren te danken aan de status van ontwikkelingsgewest.<sup>7</sup> De tweede regionale expansiewetgeving wilde verdere financiële prikkels geven aan de regio's: zij voorzag in fiscale voordelen – bijvoorbeeld een vrijstelling van inkomstenbelasting onder bepaalde voorwaarden –, faciliteerde goedkope kredietverleningen door rentetoelagen op leningen die werden aangegaan bij erkende kredietinstellingen zoals de NMKN of de ASLK, en zij bood kapitaalpremies aan voor ondernemingen die bijdroegen tot innovatieve economische activiteit. Dit leidde tot een toevloed aan buitenlandse investeringen. Het regeringsontwerp voor decentralisatie leidde in 1969 voorts tot de oprichting van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen (GOM), die een 'homogeen institutioneel kader' wilden bieden waarin regionale en lokale noden konden worden uitgewerkt, onder andere door de intercommunales.<sup>8</sup>

### Intercommunale

Ondertussen was in 1965 een intercommunale voor het arrondissement opgericht. Dat was eerder laat. Al in 1922 werden de krietlijnen voor intergemeentelijke samenwerking in de grondwet uitgezet: 'Verscheidene provincies of verscheidene gemeenten mogen zich met elkaar verstaan of zich verenigen (...) om zaken van provinciaal belang of gemeentelijk belang gemeenschappelijk te regelen en te beheren.'<sup>9</sup> De eigenlijke organisatie en werking van zulk een samenwerking werd de volgende dertig jaar in kaderwetten uitgewerkt. Zeker met de intrede van regionale expansiepolitiek nam de regering de touwtjes in handen: een koninklijk besluit uit 1959 voorzag elke intercommunale van een regeringscommissaris, die de samenwerking van 'vriendjespolitiek' en 'cumul' moest vrijwaren en het algemeen belang behartigen. Regionale samenwerking werd door de overheid aan bepaalde voorwaarden onderworpen, maar werd ook sterk gestimuleerd en vormgegeven in de ruimtelijke expansiewet van 1959.

Het begin van de jaren 1960 zag dan ook de geboorte van intercommunales in het land: Leiedal, het Kortrijkse bijvoorbeeld, werd opgericht in 1960. De relatieve vertraging waarmee de Brabantse intercommunales ten tonele verschenen, was te wijten aan de communautaire tegenstellingen in een tweetalige provincie die verlamd werkten. In

<sup>6</sup> Gesprek met Mark Eyskens, 25 maart 2015.

<sup>7</sup> *Weekberichten van de Kredietbank* 22 (1 juli 1967), p. 251.

<sup>8</sup> 'Decentralisatie' in *De Financieel-economische Tijd*, 4 februari 1969.

<sup>9</sup> G.W., art. 108, 2<sup>e</sup> lid.

1965 werden in het Nederlandstalige deel van Brabant dan toch drie startschoten gegeven voor intergemeentelijke samenwerking: Haviba, Interfixt en Interleuven. Die schoten waren een ‘gewestvorming *avant la lettre*’: de Brabantse eenheidsprovincie werd de facto al gewestelijk opgedeeld. De intercommunales van deze provincie waren dan ook niet, zoals Leiedal, opgericht met een specifieke termijn of taakstelling voor ogen, maar zij moesten het veld ruimen voor een institutionele opsplitsing.<sup>10</sup>

Op 8 juli 1965 hield de Brabantse gouverneur Jean de Néeff een toespraak bij de oprichting van de ‘Intercommunale Maatschappij voor de Ruimtelijke Ordening en de Economisch-Sociale Expansie van het Arrondissement Leuven’, kortweg Interleuven. de Néeffs toespraak toonde enerzijds de noodzaak van dit samenwerkingsverband, maar legde anderzijds ook de grootse en tegelijk vage verwachtingen bloot die met zulk een organisatie gepaard gingen. De intentieverklaring somde op: ‘de ontwikkeling, vooruitgang, ordening, dienstenerationalisatie, nutsvoorzieningen en kernfuncties (...), de vuilverwijdering, de vervollediging van de nutsvoorzieningen voor alledaagse noodwendigheden, de vrijwaring van het grondgebied voor de toekomst bij wege van aanlegplannen, het grondbeleid, de huisvesting, de gezondmaking der waterlopen en de daarmee gepaard gaande oprichting van zuiveringsstations, de sociale en economische opwerking van minderbedeelde gebieden, de sanering van zieke gronden, de uitschakeling van periodieke overstromingen en zo meer’, maar ook ‘de oprichting van recreatieve centra met sociale en culturele afdelingen, de verbetering van het menonwaardige lot der senielen, kinderbewaring voor buitenshuis werkende moeders, de vrijetijdsbesteding en de huisvesting der bejaarden, de grondvalorisatie voor de openbare besturen en het besnoeien der onbegrensde en ongegrendelde grondspeculatie, de industriële ordening, het tegengaan van de landvlucht, het complementair vervoer, het weg- en grachtenonderhoud, de haagsnoei langs openbare wegen, enz...’

De taakstelling van Interleuven waaierte dus breed uit. ‘Ruimtelijke ordening en economisch-sociale expansie’ besloeg zowat het hele spectrum aan maatschappelijke organisatie, zodat het noodzakelijk was de eerste jaren enkele prioriteiten naar voor te schuiven. Een eerste bekommernis werd de werving van alle 123 arrondissementsgemeenten, waarvan de meerderheid niet ontvoogd was: dat betekende dat het de arrondissementscommissaris (en dus ook de voorzitter van Interleuven) was die hun begrotingen goedkeurde en bijstuurde. Zo werd de intercommunale niet alleen één van de voornaamste instrumenten voor een regionaal beleid, maar ook van een regionale bewustwording.

De balans van de regionale expansiewetten werd niet door iedereen als louter positief ervaren. De inschakeling van overheidstussenkomsten en overheidssteun kon volgens critici de marktlogica ontwrichten en zo een conflict creëren met de ‘economische realiteit’ van investeringsprojecten.<sup>11</sup> Vooral de door de regering-Eyskens gegarandeerde staatswaarborgen konden op verzet rekenen van andere

<sup>10</sup> Gesprek met Louis Tobback, 16 april 2015.

<sup>11</sup> *Weekberichten van de Kredietbank*, 22 (1 juli 1967), p. 254.

partijen en werden gepercipieerd als een overdrijving van regionale politiek, als een al te paternalistische lokale ‘ontwikkelingssamenwerking’ maar ook als een ‘cadeau aan het groot kapitaal’.<sup>12</sup> De aanleg van een instrumentarium om dat regionaal beleid te vergemakkelijken was evenmin vanzelfsprekend. De oprichting van de Nationale Investeringsmaatschappij (NIM) en de grotere armslag voor de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (NMKN) werden als symptomen van een verregaande verstaatsing bestempeld.

Wanneer in de jaren 1990 werd teruggekeken naar de impact van de expansiewetten op het Hagelandse testgebied, concludeerde men dat aan het wezen van de regiowetten, namelijk een focus op de specifieke lokale speer- en pijnpunten, was voorbijgegaan. Regionale economische expansie was te zeer gelijkgesteld met regionale industrialisatie. Men had niet voldoende ingezet op de troeven en handicaps van regio’s met weinig industriële aantrek. Dat betekende ook dat de overheidsmaatregelen onvoldoende waren toegespitst op deze lokale karakteristieken. Symptomatisch voor de expansiewetgeving was de aanpak van de ontwikkelingsgebieden. Het Hageland had bijvoorbeeld een sterk toeristisch potentieel en de mogelijkheid tot ontplooiing van de tertiaire en quataire sectoren, maar de uitbouw ervan werd niet bevorderd.<sup>13</sup>

In de praktijk kwam het er op neer dat het pakket aan maatregelen voor de regio’s simpelweg werd geïntensiveerd voor de ontwikkelingsgewesten. Deze aanpak werd in de volgende expansiewetten nauwelijks bijgestuurd. De wet van 14 juli 1966 verleende ook aan Tienen de status van ontwikkelingsgewest, zodat in de daaropvolgende jaren werd gewerkt aan de uitbouw van een industrieterrein. Ondanks de goede verkeersontsluiting – de E40 ging langs Tienen en enkele belangrijke spoorlijnen deden ook het Tiense station aan – was het er echter niet het geschikte tijdstip voor: de Luikse industrie, waaraan Tienen nauw was verbonden, gleed steeds dieper weg in een structurele crisis en Tienen kwam met zijn industrieterrein in concurrentie met Leuven. De sterk uiteenlopende groeiritmes van economische ontwikkeling in het arrondissement maakten een aangepaste en flexibele welvaartsbeleid noodzakelijk, die dus moest worden toegepast op de verschillende behoeften van elke regio en subregio. Net de heterogeniteit van het Leuvense arrondissement zorgde ervoor dat die breakdown idealiter bijna op gemeentelijk niveau zou moeten gebeuren.

De toon was echter gezet. Ook na het feitelijke hoogtepunt van de *geographical turn* in de jaren 1970 verschenen doctoraatsproefschriften en studies die het

12 Gesprek met Mark Eyskens, 25 maart 2015.

13 Gesprek met Guido Deblaere, 6 maart 2015.

regionale aspect van economisch beleid verder uitdiepten en moderniseerden. In toenemende mate was dit onderzoeksgebied niet langer het monopolie van economen. Steeds nieuwe facetten van de impact van deze Copernicaanse omwenteling werden zo aangekaart. In 1978 stelde de geograaf Christian Vandermotten bijvoorbeeld vast dat het historische referentiekader in het onderzoek naar vestigingsgedrag van ondernemingen vaak ontbrak. Vandermottens macrogeografie van België voor de periode 1846-1970 lanceerde daarom het concept 'industriële regio', dat de lacunes van de vroegere expansiewetten blootlegde. Guido De Brabander bestudeerde nog in 1981 de wederzijdse beïnvloeding van werkgelegenheid, economische groei en regionale specialisatie in een historisch kader.<sup>14</sup>

Met een uitdijende inbedding van intermediaire instellingen werd de regionale fakkel brandend gehouden. Intercommunales zagen hun werkterrein bevolkt door nieuwe spelers: door de Gewestelijke, later Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen (GOM en POM), door Resoc, door initiatieven tot samenwerking van onderuit en van middenstandsorganisaties, maar ook door de Europese belangstelling voor regio's. Deze instellingen en hun projecten wakkerden een regionale bewustwording verder aan, die uiteindelijk ook een mentale emancipatie moest worden: de verbrokkelde identiteit van het arrondissement werd daarvoor het uitgangspunt.

## Arm Vlaanderen

Een landschap dat zo verscheiden is, had al vroeg een aantrekkingskracht voor Belgische toeristen die in eigen land op tocht gingen. Het pelgrimsoord Scherpenheuvel was de vroegste en voornaamste attractie. Maar ook het oude centrum van Diest, de stad Leuven en het museum in Tervuren waren vanouds populaire trekpleisters. Zoutleeuw vond in zijn streekcentrum een belangrijke impuls voor dagtoerisme. Residentieel toerisme in eigen streek was sinds de jaren 1970 in opkomst: gemeenten als Averbode, Tremelo of Keerbergen werden een populaire bestemming voor uitstappen in eigen land.

De herwaardering van het platteland kwam echter pas laat op gang, maar had wel een gedaantewisseling tot gevolg. Het agrarische karakter van Haspengouw en het Hageland had de regio's in sociaaleconomisch opzicht parten gespeeld in de tweede helft van de twintigste eeuw: zoals later nog uitgebreid aan bod komt, werd het platteland maar in zeer beperkte mate meegetrokken in de grote stuwbewegin-

<sup>14</sup> G. De Brabander, *Regional specialization, employment and economic growth in Belgium between 1846 and 1970* (New York 1981).



Het park van de Oude Abdij te Kortenberg is een populaire bestemming voor daguitstappen in elk seizoen.  
© Evgenia Belyaeva.<sup>15</sup>



De kerk van Zoutleeuw in vol herstel.  
© vzw De vrienden van Zoutleeuw;  
Guido Coninx.

15 <https://www.facebook.com/pages/Evgenia-Belyaeva-Photography/234619063215629>

Het kasteel van Horst.  
© Herita, foto:  
Daniel De Kievith.



De molen van  
Loonbeek, bij  
Huldenberg.  
Daguitstappen zaten  
vanaf de jaren 1960  
in de lift. De streek,  
met zijn lokaal erg  
uiteenlopende beziens-  
waardigheden, leende  
zicht daartoe  
uitstekend.



gen van de regio. Deze isolatie, en het besef dat de regio een economische achterstandspositie innam, werkten een minderwaardigheidsgevoel in de hand, een perceptie van een ‘arm Vlaanderen’ die niet alleen buiten de regio leefde maar ook onder zijn eigen inwoners. Die idee handhaafde zich ook na het geleidelijke herstel van de jaren 1990.

Het duurde tot laat in dat decennium voordat er aan de hand van enkele herbestemmingsprojecten vrede werd gevonden met dat landelijke karakter. Dat lag ten dele ook aan het gebrek aan middelen: voor de periode 1975-1985 investeerde het Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme 1,7 miljard frank in toerisme, waarvan 0 frank naar het arrondissement ging.<sup>16</sup> Regionaal Landschap Hageland wilde de streek een nieuw gezicht geven. Dat gebeurde met behulp van streekgidsen voor Oost-Brabant en streekatlassen, maar ook aan de hand van een uitgewerkt structuurplan voor het Hageland dat restauratieplannen en fietsroutes uittekende. In 2007 werd de regio zo een LEADER-gebied, wat een samenwerkingsverband biedt voor plattelandsontwikkeling aan de hand van projecten. Zij kunnen in het LEADER-kader rekenen op cofinanciering (tot 60 procent) van de provincie, Vlaanderen en de Europese Unie. Deze projecten willen het platteland in zijn verscheidenheid tonen, aantrekkelijk maken en het zo onder andere inpassen in een recreatie-economie.

De troeven daarvoor had de regio zelf in handen. Van de 's Hertogenmolens aan de Demer en het Vinne van Zoutleeuw, over de pittoreske fietsroutes door de Dijlevallei tot de Hagelandse wijnproeverijen: de regio was divers en aantrekkelijk genoeg om een toeristische trekpleister te worden. Dat duurzame plattelands-toerisme kon zich ontplooiën in de schoot van een economische opleving. Het deed bovendien de trots op het eigen, unieke karakter van het landschap terug opflakkeren. Zij het met een wrange ironie: net nu het streekkarakter werd geherwaardeerd, moest het aan landelijkheid inboeten door de aanleg van de E40/A3 en de E314/A2. Desalniettemin werd het Hageland als een ‘merk’ opgewaarderd. Van ‘arm Vlaanderen’ ging het naar ‘proef het Hageland’ en ‘het Hageland, waar anders?’



De Rubensiaanse toegangspoort naar het begijnhof van Diest. Het begijnhof staat op de UNESCO-lijst van het wereld-erfgoed.  
© Toerisme Diest.

<sup>16</sup> ACV, *De erkenning van NO-Hageland als ontwikkelingsgebied* (Leuven 1986), p. 19.



'Hageland', een lied van toondichter Armand Preud'homme met een tekst van J. Valvekens, uitgegeven in 1966 in de bundel *Heimwee doet ons hart verlangen*.

**HAGELAND**

J. VALVEKENS                      A. PREUD'HOMME

*Moderato*                      E<sub>5</sub>

Van 't ou-de Bra-hant, kroon-ju- weel,  
En van gans Vlaendren, 't Hefste deel, Dat  
is ons Ha-ge-land! Zeg waar g'eenzach-ter  
heimat weët Dan 'tdal van Demer, Dij-le en  
Geet, ge-ze- gend door Gods hand, De  
Ha-ge-land-der zingt ook mee. Met

28

ei-gentied, in strijd en vree, In vreeg-de  
ramp en rouw, Hij heeft aan 't lie-ve Ha-ge-  
land, Zijn hart, en hand, en eer ver- pand:  
De Ke-zel, houw en trouw!

=

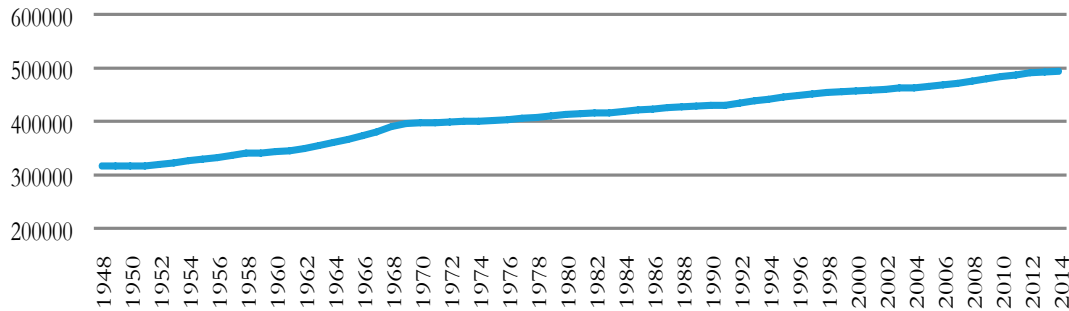
En klim dan eens de heuveln op  
Wanneer de zonne rijst in top:  
Wat heerlijk vergezichts!  
De doopen, in hun schijns gevat  
De torenn boven d'oude stad,  
Ze zingen van het licht!

Roeland-uitgaven, Bergerhout-Antwerpen

29

## De inwoners

Traditioneel waren de inwoners van het arrondissement erg verscheiden. De kleinere gemeenten in het rurale noorden en oosten werden bevolkt door vitale Hagelanders: relatief jonge, doorgaans eerder arme gezinnen die voor hun inkomen afhankelijk waren van de grond en de pendel naar nabije regio's. De centrumsteden zagen een grotere in- en uitstroom van hun bevolking. Zij waren weliswaar populair voor inwijkelingen uit de rest van het land, maar de stadskernen liepen evengoed geregeld leeg. De stadsvlucht van de jaren 1950 bijvoorbeeld betekende een demografische explosie in de randgemeenten. Ten slotte toonde vooral de Leuvense agglomeratie een grote diversificatie in haar inwoners. In tijden van hoogconjunctuur voltrok zich een landvlucht uit het naburige hinterland, waardoor de stad aanzwol tot buiten zijn grenzen. Daarnaast nam de migratie uit de Brusselse rand de laatste vijftig jaar sterk toe. Ook voor EU-inwijkelingen toonde de Leuvense invloedssfeer zich een aantrekkelijke pool. Naarmate de universiteit ten slotte uitbreidde, expandeerde het aantal studenten gevoelig (grafiek 1).

**Grafiek 1.**

Aangroei van de bevolking arrondissement, 1948-2014 (in absolute getallen).  
Bron: NIS.

De bevolking is in het arrondissement op minder dan zeventig jaar met bijna 65 procent toegenomen. Dat is uitgesproken sneller dan in de rest van Vlaanderen (en België). De kaap van een half miljoen inwoners werd in 2015 genomen. De demografie in het arrondissement was dus onderhevig aan sterke fluctuaties, die zich soms in de korte cyclus van een academiejaar voltrokken. Het moge dan weinig verbazen dat de bevolkingstoename sinds de Tweede Wereldoorlog grotendeels te verklaren is door migratie en slechts in veel mindere mate door een natuurlijke aangroei.

Het arrondissement was immers ook een doorvoerzone op demografisch vlak, met traditioneel grote in- en uitwijkingsschommelingen. Als Geens het arrondissement een doorgangszone noemde, bedoelde hij daarmee enerzijds dat de regio een aantrekkelijke zone was voor Belgen uit de periferische uithoeken van het land, anderzijds dat een relatief groot aandeel van de plaatselijke bevolking uitweek naar grotere kernen in het land. Het arrondissement Leuven vrijwaarde zijn sterk agrarische karakter. In de jaren 1950 viel het verband dan ook op: de voornaamste emigratie gebeurde in het zuiden van het arrondissement en in het Hageland. Het noorden van het arrondissement ving deze emigratie op door zijn sterke geboortecijfers.

De Nationale Bank berekende dat voor het laatste kwart van de twintigste eeuw migratie bijna 69 procent van de aangroei uitmaakte, terwijl dat voor Vlaanderen maar 40 procent was.<sup>17</sup> Migratie gold ook al na 1945 als de meest doorslaggevende factor: de regio was toen al erg aantrekkelijk voor inwijkelingen. Dat lag in de eerste plaats aan de strategische ligging. Zoals al herhaaldelijk aangehaald, was het arrondissement een kruispunt tussen economische kernen. Het tewerkstellingscentrum Brussel lag vlakbij. Hiervan profiteerde logischerwijze vooral het westelijke deel van het arrondissement, waar de inwijkingsoverschotten nog hoger

17 NBB Leuven, 1975-2000. *Macroregionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant* (Leuven 2000), p. 5.

**Kaart 4.**  
Migratiesaldo (2014)  
per 1.000 inwoners  
Bron: SVR, lokale  
statistieken.



lagen dan in de rest van de regio. Ook binnen het arrondissement zelf was deze opdeling duidelijk. Het centrum van de regio, binnen de stedelijke vierhoek, kende een bijna totale woonstabiliteit: mensen verhuisden er nauwelijks.

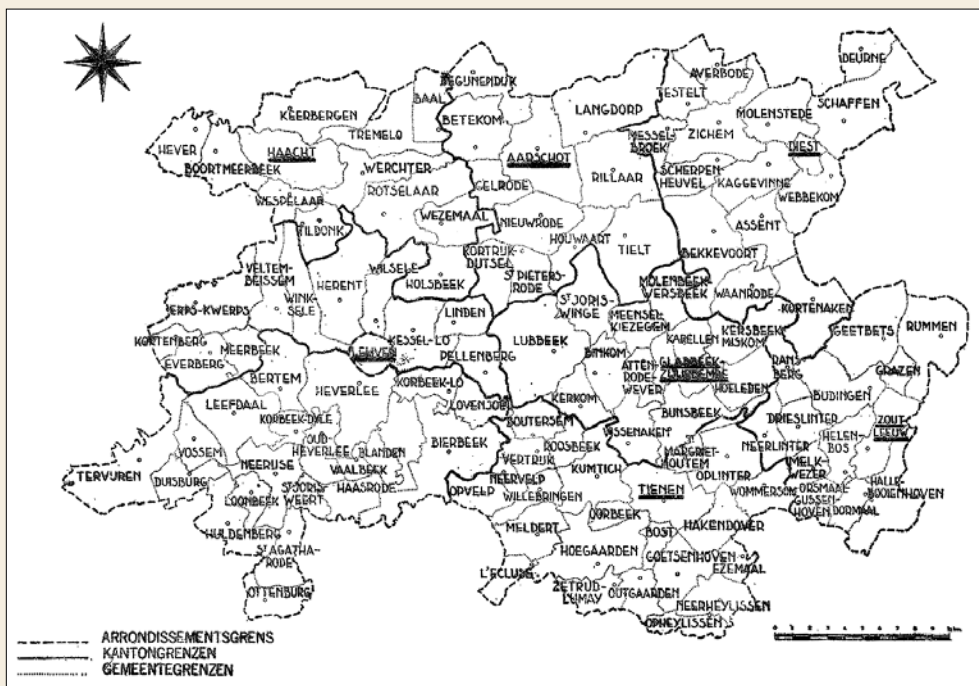
Inwonersaantallen waren van cruciaal belang op het niveau van de gemeenten, temeer omdat middelen en voorzieningen werden toegekend naargelang de 'grootte' van de gemeente. Leuven was de enige stad in het arrondissement die werd erkend als centrumstad.<sup>18</sup> Naarmate de verdichting van woonkernen en het verstedelijkingsproces aanhielden, hinkten de bijzonder kleine gemeenten meer en meer achterop. De these dat ontwikkeling een doorsijpelmethode volgde en dat stedelijke processen hun weerslag zouden vinden op kleinere gemeenten, had een specifieke problematiek tot gevolg. Het gebrek aan een incentive leidde ertoe dat dorpen eenvoudigweg niet de noodzakelijke middelen toebedeeld kregen. Daardoor waren zij niet bij machte aan te sluiten op de regionale impulsen en groeide hun isolement. Vanuit die optiek kon het belang van de gemeentefusies van 1976-1977 moeilijk worden overschat.

<sup>18</sup> Kind en Gezin, *Omgevingsanalyse voor een sociaal beleid Vlaams-Brabant* (Leuven 2010), p. 7.

## Fusie

Naarmate een regionale politiek zich ontplooidde, werd de nood om gemeenten meer bestuurskrachtig te maken zichtbaar. De Eenheidswet van 1960 voorzag alvast fusies op vrijwillige basis. De rooms-rode coalitie Gaston Eyskens V (1968-1972) had een reorganisatie van de gemeenten in zijn regeringsverklaring opgenomen, die verder werd voorbereid onder Eyskens VI en Tindemans I (1974-1977). De verkleining van het aantal gemeenten zou een functionele schaalvergroting teweegbrengen die het regionale beleid scherp kon stellen. Gemeenten zouden op deze manier ook een relevant bestuursniveau kunnen blijven. Het werd een moeizame zoektocht naar de ideale schaalgrootte van gemeenten. De kaart werd grondig hertekend.

Het lokale draagvlak voor deze van bovenaf opgelegde hertekening was echter klein. Veel (kleinere) gemeenten zagen hun autonomie bedreigd en boden weerwerk, en ook in de gemeenteraden was er commotie en politiek getouwtrek. Interleuven, en dan vooral in de persoon van voorzitter Victor Vercruyse, zette zich in om het draagvlak bij de gemeenten te verbreden. Lokaalpolitieke motieven verschilden sterk van (deel-)gemeente tot (deel-)gemeente. De fusie van gemeenten betekende immers het samenvoegen van verkiezingslijsten en de incorporatie van politici uit de deelgemeenten in de nieuw samengestelde raden. Dat wilde zeggen dat er voor deze 'nieuwe' gemeenten een fusiecentrum (en een gemeen-



Kaart 5.

Het arrondissement voor de fusie

Bron: Geens, kaart 1.

tehuis) moest worden bepaald. Deze keuzes waren niet altijd onomstreden. Daarnaast speelden ook electorale motieven: de gemeenteraadsverkiezingen van 10 oktober 1976 verliepen tumultueus en hadden vaak zeer lokale belangen als inzet. Zij werden bovendien organisatorisch bemoeilijkt door de recente fusieoperatie, wat soms resulteerde in ware vaudevilles in de gemeenteraden. De zetelverdeling voor schepenen in de 'nieuwe' gemeenten moest nauwkeurig worden uitgebalanceerd.

Deze omstandigheden tekenden een vreemde kaart: sommige kleine gemeenten werden niet gefuseerd met andere, terwijl bijvoorbeeld Herent, dat steeds sterk vervlochten was met Leuven, niet samenvloede met de stad. Andere eigenaardigheden, zoals de overdracht van een deel van het grondgebied van Blanden en Haasrode naar Leuven, kaderden duidelijk in andere strategieën: in dit geval stuurde de ontwikkeling van het industrieterrein Haasrode de fusie. De kaart zag er in 1977 fundamenteel anders uit. Voor de fusie was het arrondissement een lappendeken van 123 erg uiteenlopende gemeenten, waarvan in Haspengouw en het Hageland sommige minder dan 2.000 inwoners telden. Deze demografische druk, of liever gezegd, dit gebrek aan een demografische druk op de gemeentelijke ontwikkeling, verklaart ten dele de afwezigheid van impulsen voor deze gemeenten in de jaren 1950 en 1960. De gehele streek bleef de facto een periferie, waarin zich geen bevolkingskernen bevonden waarop het wegennet, dat in volle uitbouw was, kon aansluiten. Na de fusie bleven

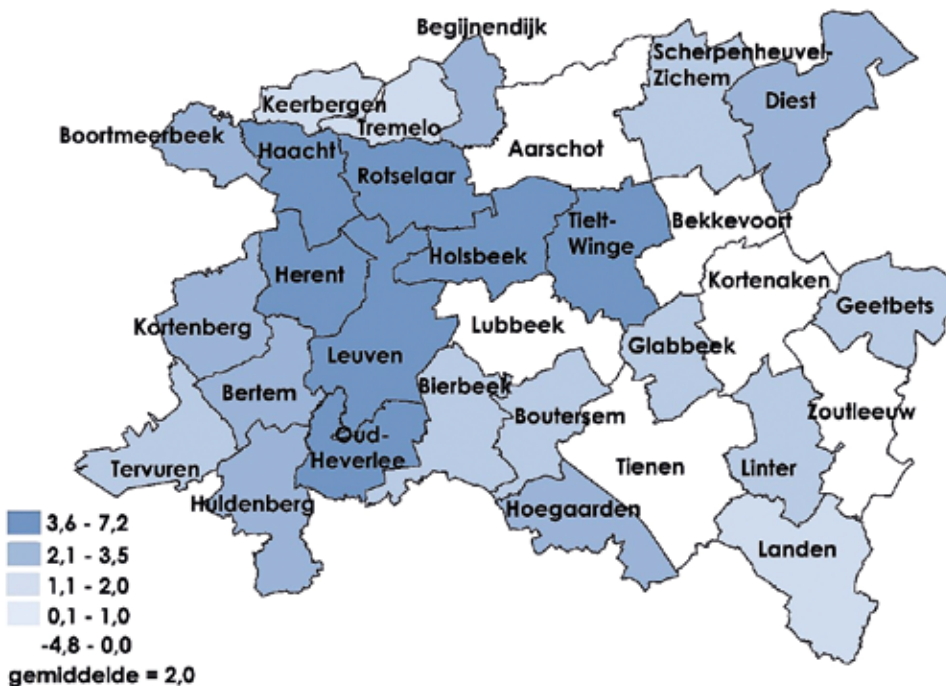
**Kaart 6.**  
Het arrondissement  
na de fusie.



in het arrondissement 30 gemeenten over. In België werd het aantal gemeenten gereduceerd van 2.359 tot 596. Was hiermee een eind gekomen aan de centralisatie? Bijna veertig jaar na de fusie van 1976 wordt de denkoefening opnieuw gemaakt: de regering-Bourgeois voorziet, net als met de Eenheidswet 55 jaar geleden, in fusies 'op vrijwillige basis'. Opnieuw is dat niet vanzelfsprekend.

Plaatselijk liep de evolutie van de bevolking dan ook sterk uiteen. De grote divergenties in de aangroei waren ook al in 1959 duidelijk. De tewerkstellingsproblematiek lag aan de basis van een substantiële emigratie vanuit de rurale gebieden. In het noorden en het oosten van het arrondissement werd die emigratie enigszins opgevangen door hoge geboortecijfers: het Hageland en Haspengouw kenden een grote nataliteit en beschikten dus ook over een veerkrachtige bevolking. Deze natuurlijke bevolkingsgroei was zoals gezegd echter niet voldoende om de landvlucht naar de geïndustrialiseerde Leuvense agglomeratie te compenseren.

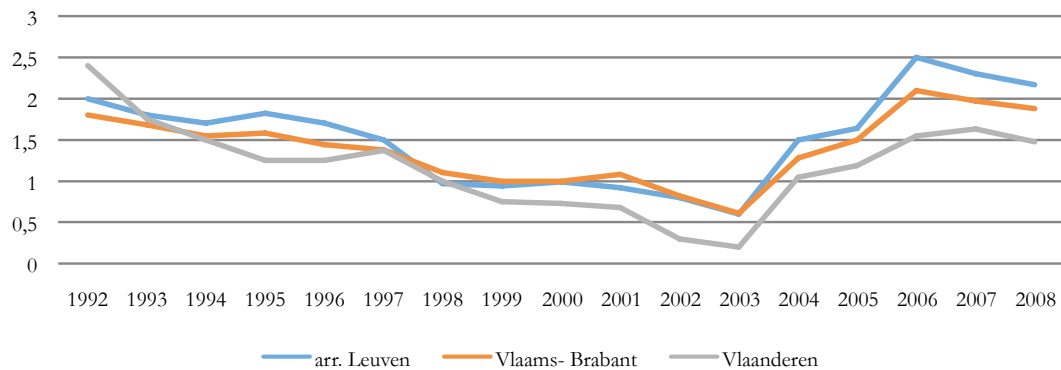
Deze historisch hoge geboortecijfers in het Hageland hielden niet aan. Op kaart 7 is duidelijk te zien dat het zwaartepunt van natuurlijke aangroei niet langer in het oosten van het arrondissement ligt, maar zich nu in Leuven en de



**Kaart 7.**  
Natuurlijke aangroei per 1.000 inwoners (2014).  
Bron: ADSEI, FOD Economie.  
Bron: NIS.

omringende gemeenten concentreert. Gemeenten die zich in de jaren 1950-1960 profileerden als sterk groeiende bevolkingskernen, zoals Aarschot, Tienen, Zoutleeuw en Haspengouw, hebben nu te kampen met een negatieve natuurlijke aangroei. In de jaren 1990 was de natuurlijke aangroei in het arrondissement geslonken, min of meer in gelijke mate met Vlaanderen. In 2003 bereikte zij een absoluut dieptepunt: met een toename van nauwelijks 0,6 per duizend inwoners schurkte ze dicht tegen het nulpunt aan. Vanaf 2003 zwaaiden deze cijfers in ijlt tempo helemaal om, zodat de aangroei in het arrondissement tegen 2006 aan 2,5 per duizend inwoners reikte (grafiek 2).

**Grafiek 2.**  
Evolutie van de natuurlijke aangroei sinds 1992 (per duizend inwoners).  
Bron: NIS.



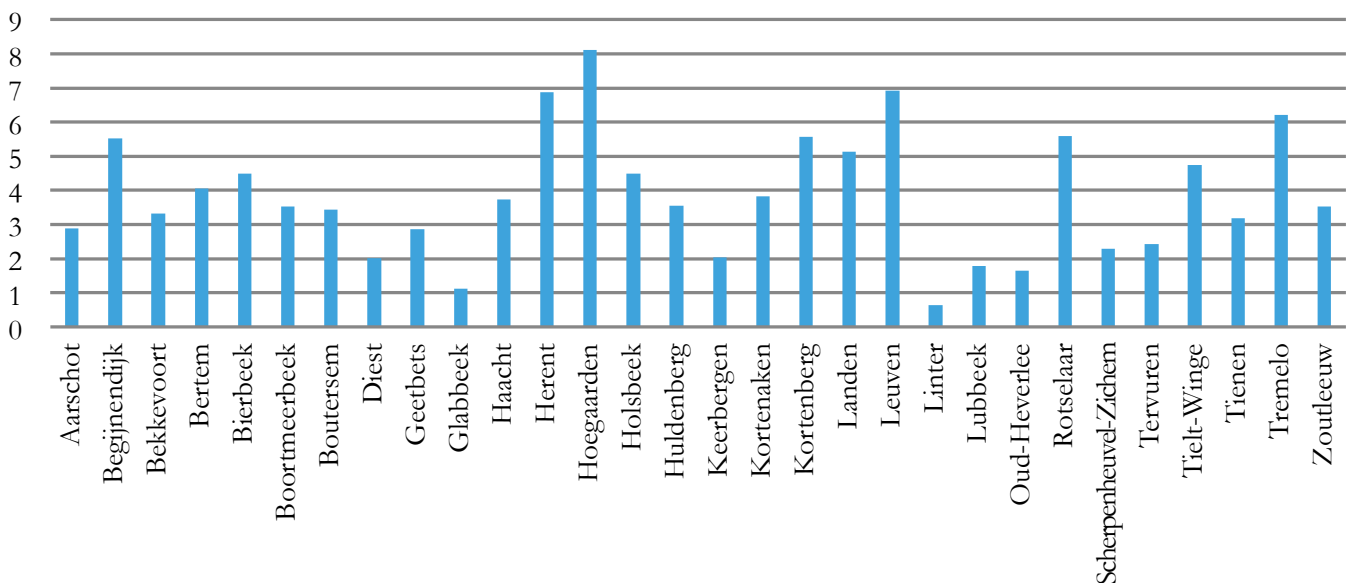
Kan men spreken van een geboorteconjunctuur? Deze heropleving in de natuurlijke aangroei was immers vooral te danken aan een grote stijging van het aantal geboortes en niet zozeer aan een dalende mortaliteit. De migratie-influx die vanaf de opening van de eurozone op gang kwam, speelde hierin zeker een rol.

Beide factoren, migratie en natuurlijke aangroei, droegen er toe bij dat de bevolking in het arrondissement sinds 1975 sneller is aangegroeid (13,3 procent) dan in België (4,3 procent) en in Vlaanderen (7,2 procent), maar ook dan in het arrondissement Halle-Vilvoorde (11,7 procent). De demografische stijging was vanouds het sterkst op de as Diest-Aarschot-Leuven, met twee uitsprongen langs de aders Leuven-Tienen en Leuven-Namen (met Tervuren als knooppunt). Die aders bleven de levenslijnen van de regionale bevolkingstoename. Het arrondissement Leuven was ook in het laatste kwart van de twintigste eeuw een aantrekkelijke groeipool. In de jaren 1990 nam de bevolking gemiddeld toe met 6,5 promille, te vergelijken met 4,3 promille in Halle-Vilvoorde.

Opvallend is de stadsvlucht in dat decennium. De bevolkingstoename was vooral waarneembaar in de kleinere gemeenten in de periferie van Leuven: in Holsbeek, Keerbergen en Boutersem bijvoorbeeld nam de aangroei een hoge vlucht met wel meer dan 10 promille. De meest uitgesproken bevolkingsgroei concentreerde zich in de kleinere, residentiële gemeenten zoals Kortenberg, Lubbeek, Oud-Heverlee en Huldenberg. In de laatste jaren, sinds 2006, werd de sterkste bevolkingsgroei waargenomen in Hoegaarden (meer dan 8 procent), Leuven en Herent (beide circa 7 procent). Aan het andere eind van het spectrum bevonden zich gemeenten als Lubbeek, Linter en Oud-Heverlee, maar ook Diest (minder dan 2,5 procent).

De bevolkingsdichtheid in het arrondissement is steeds op een lager peil gebleven dan het Vlaamse gemiddelde. Het sterk agrarische karakter van de regio speelde daarin een grote rol. De hoogste concentraties waren beperkt tot de stedelijke kernen. Vooral Leuven en enkele noordelijke gemeenten kenden een hoge bevolkingsconcentratie. In 2013 lag het Vlaamse gemiddelde op 472 inwoners per km<sup>2</sup>. Daar bleef het arrondissement met 423 inwoners per km<sup>2</sup> nog steeds onder. Het concentratiepeil van Leuven stak daartegen scherp af met wel 1.686 inwoners per km<sup>2</sup>.<sup>19</sup> In het rurale Hageland, waar de bevolkingscijfers sowieso al laag waren, lag vanzelfsprekend ook de concentratie op veel bescheidener niveaus.

**Grafiek 3.**  
Aangroei bevolking  
2006-2014  
(in procent).  
Bron: ESRV Streekpact,  
eigen berekening.

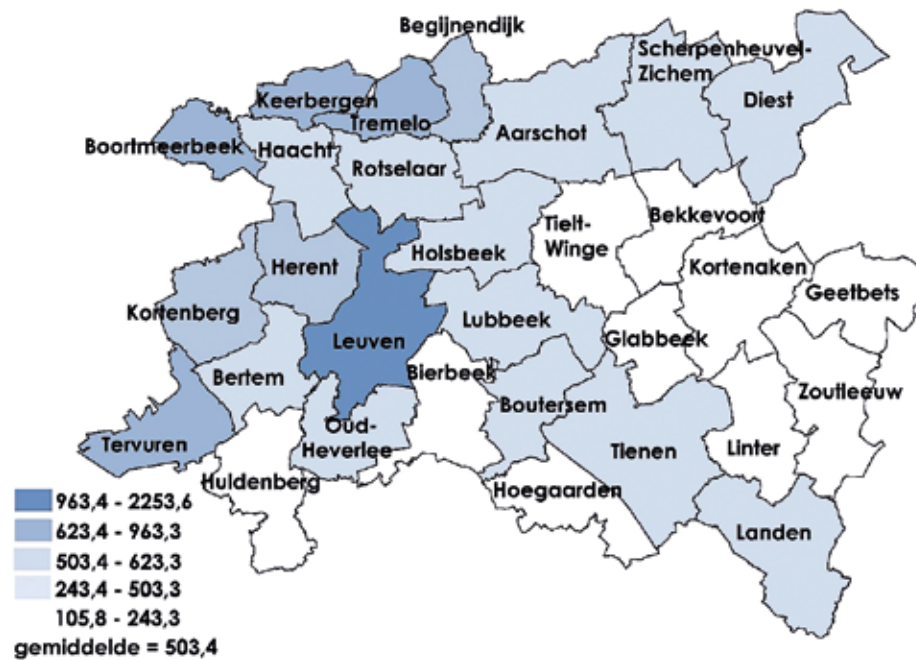




Kaart 8.

Bevolkingsdichtheid,  
inwoners per km<sup>2</sup>  
(2014).

Bron: ADSEI,  
FOD Economie.



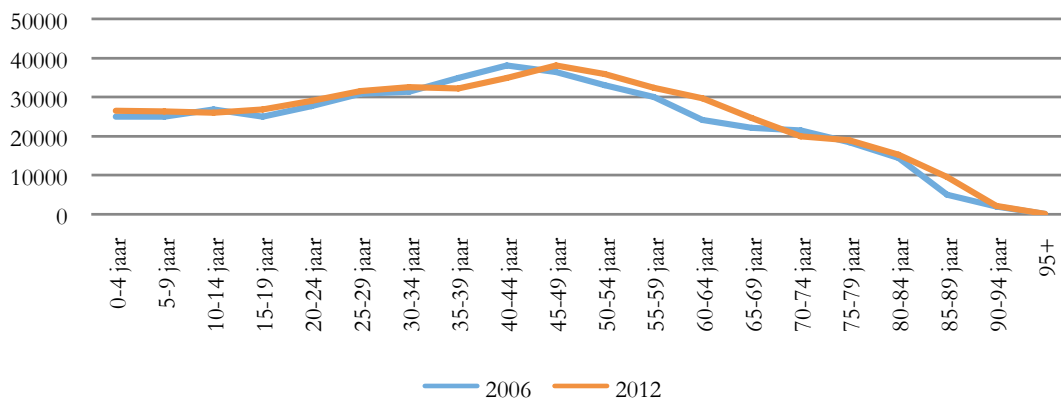
Sinds de jaren 1960 kenmerkte het Leuvense arrondissement zich door het overwegende aandeel van een demografische middengroep (20 tot 35 jaar), deels te verklaren door de woonfunctie van het arrondissement voor Brussel, deels door de eigen, Leuvense dynamiek. De bevolkingsopbouw in het Leuvense werd voor een aanzienlijk deel gedetermineerd door de aanwezigheid en aantrek van de universiteit en de ziekenhuizen: studenten bleven vaak ook na het afstuderen in Leuven wonen, al dan niet dagelijks pendelend naar hun werk. Deze dynamiek verklaart ten dele de jeugdige kernbevolking in de stad Leuven. De Tiense demografie bijvoorbeeld fluctueerde veel minder en concentreerde zich vooral in de leeftijdsgroep 40 tot 60 jaar. Op subregionaal niveau viel een differentiatie op: de volkssamenstelling verschilde sterk van gemeente tot gemeente. Het demografisch rapport van de overheid uit 1981 gaf twee voorbeelden:

‘Lubbeek heeft de typische opbouw van een suburbane gemeente met een sterke bevolkingsgroep tussen 30 en 40 jaar en met een maximum kinderaantal rond tien jaar. De aanwezigheid van een paar relatief belangrijke verkavelingen voor Leuvense kaders verklaart dit. Het veel landelijker gebleven Geetbets bezit als gevolg van zijn kleine bevolking niet alleen een onregelmatige opbouw maar vertoont ook duidelijk sporen van een vertrekoverschot in de groep van 25 tot 40 jaar.’<sup>20</sup>

20 Ministerie van Economische Zaken, *Statistische atlas volks- en woontelling 1981* (Brussel 1981), p. 53.

De verschillende profielen van de lokale bevolking liepen inderdaad sterk uiteen. Geens legitimeerde zo zijn oproep voor een regionaal toegespitst beleid dat rekening hield met de noden van de lokale bevolking. In zijn studie beschreef hij deze bevolking op een zo gevarieerd mogelijke wijze, door ze te categoriseren naar leeftijd, geslacht, en gezinssamenstelling. Deze analyse verschaftte hem een startpunt om een beleidsinstrumentarium samen te stellen. Al in 1959 bleek de evolutie van een verouderende demografie problematisch; in de eerste plaats voor de arbeidsmarkt, in de tweede plaats voor de jonge welvaartsstaat.

Die evolutie heeft zich in de 21ste eeuw geïntensiveerd. Hoewel zij vooral een nationaal probleem stelt, heeft de vergrijzing wel degelijk ook op het arrondissement Leuven een zware impact (grafiek 4). Vergrijzing was ook voor het arrondissement Leuven een kwestie die steeds luider om aandacht riep. De verschillen tussen 2006 en 2012 waren opmerkelijk. In een periode van amper zes jaar was de top van de leeftijdscurve opgeschoven van 40-44 jaar naar 45-49 jaar. Bovendien was het aandeel van 45-70 jarigen sterk gegroeid. De groep van tachtigplussers was ook substantieel groter geworden. Pas als we deze leeftijdscijfers op een kaart zetten, worden de lokale en regionale verschillen merkbaar.

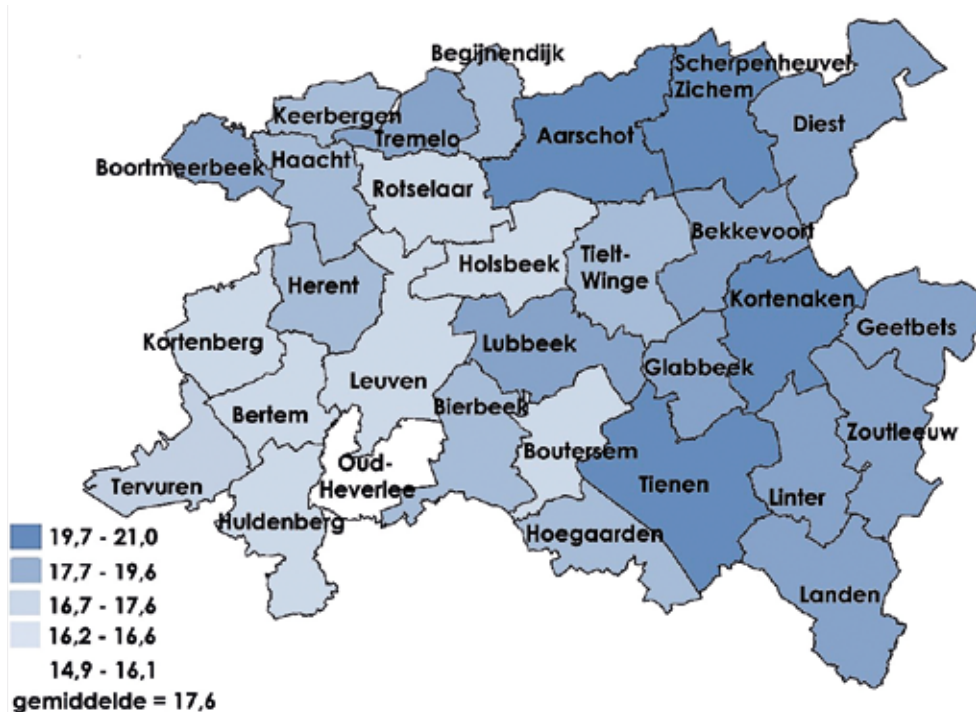


**Grafiek 4.**  
Leeftijdscurve  
arrondissement  
(in absolute getallen).  
Bron: ESRV 2013  
Streekpact,  
eigen berekening.

De vergrijzing is vooral in het oosten van het arrondissement een probleem van formaat. De zogenaamde 'grijze druk', het aandeel van zestigplussers in de actieve bevolking, is in de Leuvense agglomeratie bijzonder laag, zeker vergeleken met de rest van Vlaanderen. Maar de gemiddelde vergrijzingsfactor voor het arrondissement wordt door het oosten sterk naar omhoog getrokken.

**Kaart 9.**

Vergrijzing  
in % van 65+  
ten opzichte van de  
totale bevolking  
Bron: Rijksregister.



## Armoede

Het arrondissement Leuven heeft de reputatie een rijke regio te zijn. In de laatste vijftig jaar is inderdaad een heuse inhaalbeweging gemaakt. De laagste inkomens van België, zoals die vroeger in het Hageland waren te vinden, zijn grotendeels genivelleerd. De armoededossiers van de provincie tonen hoe tot aan de vooravond van de economische crisis van de jaren 1980 de kloof van de inkomensongelijkheid in het arrondissement werd gedicht.<sup>21</sup> De laagste inkomensgroepen zagen hun inkomen het sterkst stijgen, de inkomens van de hoogste inkomensgroepen stegen weliswaar ook, maar zeer zwak. De crisis keerde die evolutie abrupt om. Sindsdien werd het inkomenslandschap meer diffuus: hoge inkomens stegen snel, lage inkomens stagneerden of daalden zelfs. De inkomens in het Hageland waren in 2014 weliswaar tot aan het Belgische gemiddelde geklommen, maar bleven ver achterop vergeleken met het westen van het arrondissement. Ook de stadskernen kenden een ommekeer: waar in de jaren 1960 nog sprake was van een hoge concentratie aan hoge inkomens in de centra, trokken deze vanaf de jaren 1970 weg uit de stad. Deze tendens van suburbanisatie culmineerde in een hertekening van de kaart: de hoogste inkomens zijn tegenwoordig te vinden in de randgemeenten van Leuven, Diest, Aarschot en Tienen, terwijl in die steden de inkomens gevoelig zijn verlaagd.

21 Steunpunt  
Sociale planning,  
*Dossier armoede in  
Vlaams-Brabant*  
(Leuven 2011).

Bovendien zijn bepaalde groepen van de bevolking kwetsbaarder dan andere. De hoge concentratie ouderen (vooral in het Hageland) en hun precare situatie op de arbeidsmarkt hebben een negatieve invloed op de armoedequotiënt. Het overwegend agrarische karakter in het oosten van het arrondissement betekende daarenboven ook lagere pensioenen voor die oudere bevolking. Ondanks deze lokale handicaps heeft de strijd tegen armoede enkele klinkende overwinningen behaald.

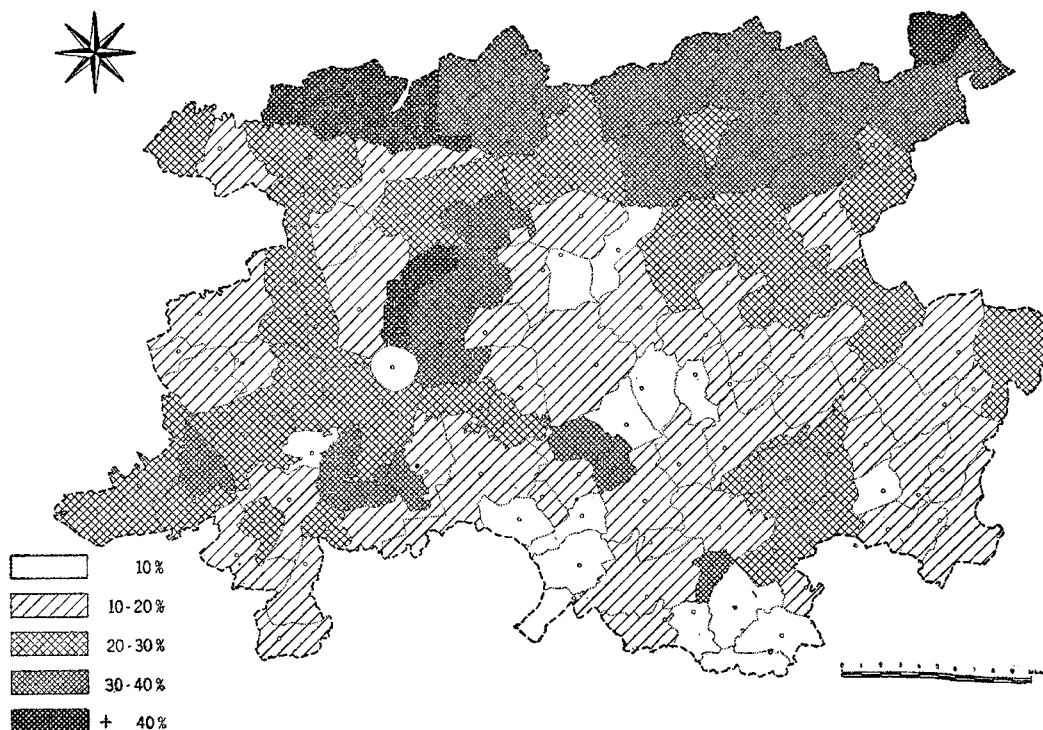
Toch is de situatie ver van rooskleurig. De uitbouw van de welvaartsstaat heeft de levensstandaard naar ongekende hoogten gelanceerd, maar de mazen van dat vangnet zijn vaak niet fijn genoeg. In de 21ste eeuw is armoede van karakter veranderd. Zij centreert zich meer dan voorheen in stadskern en -agglomeratie. Net in de bestrijding daarvan spelen lokale besturen een pivotale rol: het zijn de gemeentebesturen die het best de specifieke armoedeprofielen en oorzaken aanvoelen. Een intercommunale als Interleuven kan daarin een coördinerende rol spelen door gemeenten met gelijkaardige armoedeprofielen bij elkaar te brengen, door de participatie aan gemeentelijk beleid aan te moedigen met sensibiliseringscampagnes, en door het adviseren van de stedelijke werkgroepen. Zo zou de intergemeentelijke werkgroep Diest-Scherpenheuvel-Zichem verder kunnen worden geïntegreerd in het sociale weefsel van de regio.

## Onroerend goed

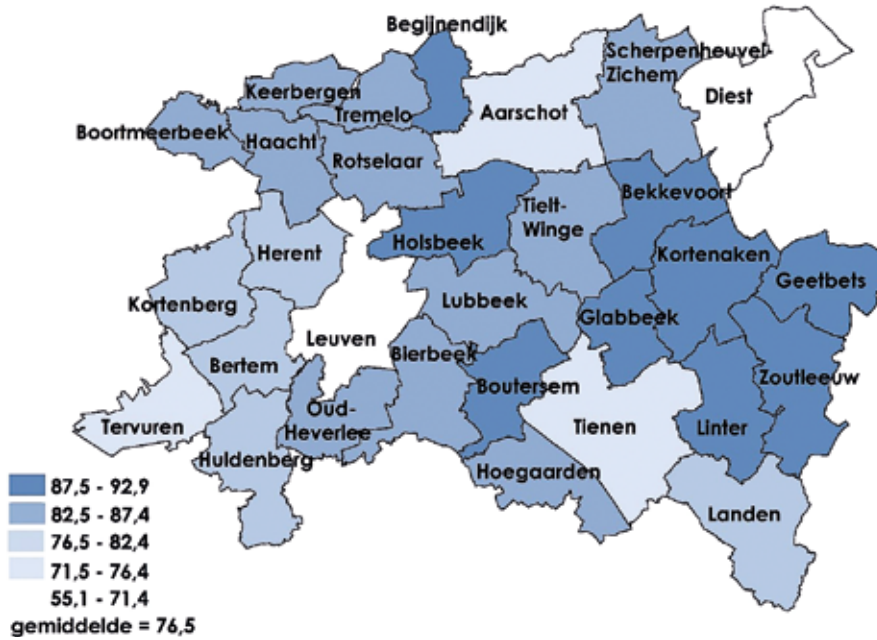
De grote bevolkingsdichtheid en het aantrekkelijke karakter van het arrondissement dwongen al vroeg een rationeel woonbeleid af. De nood aan een ruimtelijk beleid was groot. De wet op ruimtelijke ordening van maart 1962 was een eerste aanzet tot een gemeentelijke omwenteling op vlak van ruimtelijke structuur. Een balanceeroefening zou verschillende factoren in rekening moeten nemen: structuurplannen dienden woonkwaliteit te garanderen in een regio waar de bevolking in toenemende mate met plaatsgebrek te kampen kreeg en waar woonprijzen lokaal sterk konden verschillen. Daarnaast breidde de universiteit gedurig uit in de Leuvense agglomeratie, waardoor ook voor de groeiende studentenpopulatie een oplossing moest worden gezocht. Het woonaanbod in het oosten van het arrondissement moest dringend aan de levensstandaard van na de Tweede Wereldoorlog worden aangepast. Interleuven had in zijn vijfjarige lustrum in 1970 de aandacht gevestigd op de urgentie voor een regionale ruimtelijke ordening die met al deze elementen in de mate van het mogelijke kon rekening houden.

**Kaart 10.**

Huizenaantal per  
gemeente 1957  
(in % van het aantal  
huizen eind 1947)  
Bron: Geens, p. 107.

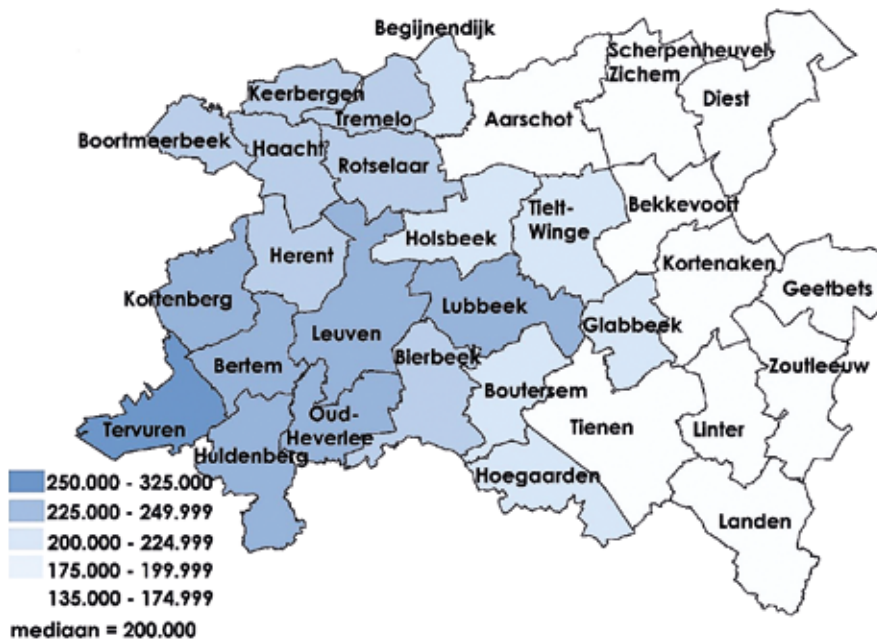


Een gerationaliseerde woonpolitiek betekende echter niet alleen de efficiënte invulling van de beschikbare ruimte. Omdat het aanbod niet kon voldoen aan de vraag, rees de gemiddelde woningprijs navenant. Al in de jaren 1970 waren de huisprijzen in Vlaams-Brabant de hoogste van Vlaanderen. Hoewel de duurste gemeenten zich stevast in het arrondissement Halle-Vilvoorde bevonden, viel ook het westen van het Leuvense arrondissement bijzonder duur uit. Het relatief goedkope gemiddelde was vooral te danken aan de lage prijzen in het Hageland. Daar was de mobiliteit van de inwoners gering: enerzijds net door het aantrekkelijke prijzenlandschap, maar vooral omdat net in het Hageland het aandeel van eigenaars het hoogst was – eigenaarsbewoners verhuizen vanzelfsprekend minder. De inwoners van het Hageland waren ook verknocht aan hun streek: ondanks de traditioneel zwaardere omstandigheden was er sprake van een grote lokale verbondenheid.



**Kaart 11.**  
Woningen bewoond door de eigenaar in % van de woningen waarvan de bewoningstitel bekend is (2014).  
Bron: ADSEI, Socio-economische enquêtes.

De hoge koop- en huurprijzen neigden dus naar het westen van het arrondissement. Die geografische opdeling hield stand. In 2013 zag het prijzenlandschap er als volgt uit:



**Kaart 12.**  
Mediaanprijs gewone woonhuizen in euro (2014).  
Bron: ADSEI, FOD Economie.

Woonpolitiek hield dus ook een uitgesproken sociaal aspect in. Om in een betaalbaar regionaal woonaanbod te kunnen blijven voorzien, werden al vroeg in de jaren 1970 middelen vrijgemaakt. Al van bij aanvang van de welvaartsstaat waren de sociale huisvestingsmaatschappijen opgericht onder een koepelorganisatie – vandaag de Vlaamse Maatschappij voor Sociale Woningen – die een betaalbaar huurwoningbeleid uitstippelden voor minder gegoede bevolkingsgroepen. Deze maatschappijen verspreidden zich tot in alle uithoeken van de regio: Diest Uitbreiding, Gewestelijke Samenwerkende Maatschappij voor de Huisvesting, Heuvelhof, Sociale Woningen van Landen, Sociale Woningen Arrondissement Leuven, Huisvesting Tienen,... zij boden allen een zo divers mogelijk aanbod aan van huurwoningen. Vooral in het Hageland waren sociale verkavelingen ingekaderd in een strategische politiek. In de jaren 1970 waren er immers gemeenten die langzaam leegliepen. Een sociaal huisvestingsbeleid zou die ontvolking moeten omkeren.<sup>22</sup>

Toch bleef het aanbod aan sociale woningen laag. Nog in 2010 maakten sociale huurwoningen amper 3,4 procent van het totale woonaanbod in het arrondissement uit, te vergelijken met 3,7 procent in Halle-Vilvoorde en wel 5,5 procent in

Woonproject  
Opstreek in Bertem.



<sup>22</sup> *De erkenning van N.O.-Hageland als ontwikkelingsgebied*, p. 14.

Vlaanderen.<sup>23</sup> Dat aanbod was weliswaar groter in Leuven, Landen en Diest, maar daartegenover stonden gemeenten als Geetbets, Kortenaken, Glabbeek en Hoegaarden, waar ook in 2010 nog geen enkele sociale huurwoning beschikbaar was. De wachtlijsten groeiden logischerwijze aan en mensen waren aangewezen op de private huurmarkt.

In mei 1971 verdeelde de bestendige deputatie van de provincie Brabant 100 miljoen frank onder haar drie intercommunales. Interleuven gebruikte dat bedrag om net deze lacunes in het sociale woonbeleid op te vullen. Op vraag van gemeenten ondernam de intercommunale woonbehoeftestudies, die een gerationaliseerde grondregie voorbereidden. De strikte voorwaarden van de sociale huisvesting hadden ervoor gezorgd dat sommige hulpbehoevenden uit de boot vielen. In eerste instantie wilde Interleuven gronden uitrusten, bouwklaar maken, verkavelen en goedkoop beschikbaar stellen. Naast het bedrag dat door de provincie was toegekend, werden voor de financiering leningen afgesloten bij het Gemeentekrediet met een kredietopening van 10 naar 50 miljoen frank. Daarnaast verzekerde de provincieraad van Brabant een krediet tussenkomst van 7 miljoen frank in de rentelast.



Woonproject  
Werchter in Rotselaar.

23 Steunpunt Sociale planning, *Omgevingsanalyse voor een sociaal beleid Vlaams-Brabant 2010* (Leuven 2010), p. 43.



Villawijk  
in Oud-Heverlee.



Zo beschikte Interleuven over de nodige middelen om gronden aan te kopen en met een regionaal beleid te beginnen. Dat grondbeleid moest worden afgestemd op de aanpak van zijn gemeenten-vennoten. Daartoe was de intercommunale al in 1965 begonnen met de aanleg van een grondinventaris en -reserve, eerst voor zijn eigen dienst Grondbeleid, maar geleidelijk aan stroomden ruimtelijke opdrachten binnen voor gemeenten. Interleuven maakte daarnaast een studie op van sociale verkavelingen die in de volgende tien jaar moesten worden gerealiseerd om aan de woningbehoeften te voldoen. Die behoefte werd geraamd op 25.016 percelen. Met 7.505 sociale kavels zou aan circa 30 procent ervan kunnen worden verholpen.

De voorkeur hiervoor ging naar achterin gelegen gronden, die aan een gunstige prijs konden worden aangekocht, bouwrijp gemaakt en snel verkaveld. Al in 1967, dus voordat de provincie haar budget verdeelde, gaf een eerste gemeente de aanzet. In Averbode verkocht de Commissie voor Openbare Onderstand – nu OCMW genaamd – 3,5 hectare aan Interleuven. Zo werden 41 percelen ingeplant. Deze percelen vonden snel een koper. De voorwaarden die aan kandidaten werden opgelegd verzekerden een optimale invulling. Zo mocht de koper geen eigenaar zijn op het ogenblik van de notariële akte en moest hij de bouw aanvangen binnen de drie jaar na aankoop. Voor minstens tien jaar verplichtte hij er zich toe de kavel niet verder te verkopen of te verhuren. Er mocht bovendien geen drankgeleg-



De inkomensgrenzen die voor bouwpremies en sociale woningen waren gelegd, lieten een substantieel deel van de bevolking, dat noch zelf de middelen had om te bouwen noch aanspraak kon maken op sociale huisvesting, in de kou staan. Gesubsidieerde kavelwoningen wilden ook hen de mogelijkheid bieden op een eigen woning. Op deze foto het in 1970 net aangelegde Park Ter Heide in Averbode.

heid op het perceel worden gebouwd. De bouwvoorschriften werden in de verkavelingsvergunning vastgelegd. Een studie in de vroege jaren 1980 toonde aan dat het merendeel van de kopers jonge gezinnen onder 30 waren.

Deze initiatieven, of zij nu van de gemeenten of van de intercommunale kwamen, waren weinig van hogerhand gecoördineerd. De overheid spoorde weliswaar de lokale besturen aan een grondreserve aan te leggen, maar bood daartoe geen richtlijnen. Om een reserve op te bouwen, was nochtans een meerjarenprogramma noodzakelijk. Daarvoor botste men echter op de weerbarstigheid van de bevolking. Het uitblijven van een gecentraliseerde ruimtelijke ordening was lang te wijten aan het verzet van grond- en huisbezitters tegen een 'planning van bovenaf'. De lokale besturen stonden zij aan zij met hun achterban. De plannen waren weliswaar ontwikkeld door de overheid, maar door de afwezigheid van een juridisch kader bleef hun implementatie lang onvervuld.

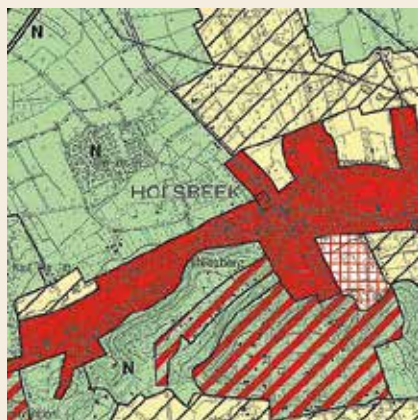
Het zou nog tot eind jaren 1970 duren vooraleer de eerste gewestplannen werden gepresenteerd. Interleuven zou erop aandringen aan de opstelling van deze plannen mee te werken. Tot dan schakelden gemeenten vaak de intercommunale in als een advies- en overlegorgaan bij het opstellen van structuurplannen en planningsmodellen. De stedenbouwkundige studie die Interleuven eind jaren 1960 voor het Diestse

stadsbestuur deed, legde bijvoorbeeld de basis voor een strategische stadssanering. In het structuurplan werden de verwachtingen van de stad en haar inwoners getoetst aan de stedelijke ordening, de handelsorganisatie in de kern en aan de inventaris van gebouwen. De ruimtelijke weergave van deze resultaten, gepresenteerd in kaarten, vormde de fundering van de stedelijke ontwikkelingsplannen.

In de praktijk moest de regio zich behelpen met de beschikbare middelen.

### Gewestplannen, RUP's en BPA's

Detail van het gewestplan van 1977 voor Holsbeek en omstreken. Het wit-rood gerasterde gebied was bestemd voor woonuitbreiding.



Toen in de jaren 1970 de institutionele motor achter ruimtelijke ordening op gang kwam, werden in een ijtempo plannen uitgetekend. Tot dan toe overheerste de tendens tot onoordeelkundige en speculatieve uitzwerming: woningbouw was erg ongelijkmatig en verspreid doorheen het arrondissement. De koninklijke besluiten van 7 april 1977, 24 maart 1978 en 7 november 1978 keurden de gewestplannen voor Leuven, Tienen-Landen en Aarschot-Diest goed. In deze gewestplannen werden gebieden bestemd voor woonuitbreiding aangeduid. Op basis daarvan kon een

exhaustieve inventaris van de grondreserve worden aangelegd. 170 terreinen, in totaal 1.829 hectare, werd door Interleuven in kaart gebracht.<sup>24</sup> Vooral voor de kleine gemeenten waren deze gewestplannen cruciaal: zij beschikten slechts over een beperkt woongebied, dat nu werd uitgebreid met gebieden die als primaire bestemming de aanleg van sociale wijken kregen.

Gewestplannen waren door de Vlaamse overheid opgesteld. Zij waren echter niet de enige instrumenten voor een gerationaliseerd woonbeleid. Al snel volgden ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), die de wetgeving verder verfijnden en de voorwaarden voor woningbouwprojecten scherper uittekenden. Daarnaast fungeerde Interleuven vaak als adviesorgaan bij de gemeentelijke Bijzondere plannen van aanleg (BPA's). De dienst ruimtelijke ordening van de intercommunale ontwierp studies voor een betere kavelverdeling en -bezetting, vooral voor de landelijke gemeenten.

Op het kluwen van plannen en reglementeringen wordt in het hoofdstuk 'Infrastructuur' dieper ingegaan. Hier volstaat het ze kort aan te stippen, om zo aan te tonen hoe moeizaam het proces was dat naar een bijgestuurde huisvesting streefde. Deze evolutie betekende ook dat het voor huisvestingsmaatschappijen en andere spelers op het woonbeleidstoneel steeds complexer werd om een project snel af te handelen en korter op de noden van de bevolking in te spelen.

<sup>24</sup> In 40 jaar Interleuven, 40 jaar in de weer wordt gemeld dat van deze 1.829 hectare in 1978 echter al 390 hectare was verkaveld of bebouwd en 436 hectare niet geschikt was voor sociale koopwoningen. Interleuven raamde de uiteindelijke beschikbare oppervlakte op 1.089 hectare.

De verstrengde wetgeving op woonuitbreiding zorgde indirect ook voor een diversificatie van de sociale woonexpansie: Interleuven ging zich meer en meer toeleggen op de aankoop en renovatie van krotwoningen en inbreidingsprojecten in de gemeentekernen.

Een ander positief effect was de intensievere samenwerking tussen de intercommunale, de bouwmaatschappijen en de sociale huisvestingsmaatschappijen in sommige gemeenten. Tot 1975 beperkte Interleuven zich tot het beschikbaar stellen van bouwkvavels. De toenemende bouwkosten, verstrengde kredietbeperkingen en de verhoging van de hypothecaire rentevoeten bemoeilijkten echter de realisatie van heel wat bouwplannen. Deze factoren, en een geraamde woonbehoefte van meer dan 7.500 woningen voor de periode 1973-1983, leidden tot nieuwe initiatieven. Deze gemengde projecten, waarbij de maatschappijen sociale huurwoningen aanboden en Interleuven vooral koopwoningen klaarmaakte, creëerden bovendien minder gestratificeerde sociale patronen daar verschillende inkomensgroepen in eenzelfde wijk terecht kwamen. Groepsbouwprojecten



Woonproject Betekom  
in Begijnendijk.

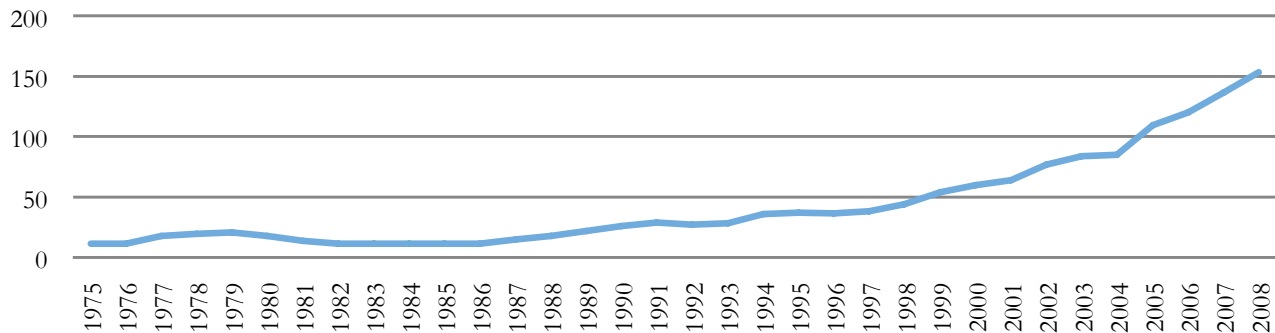


Verkavelingen te Molenstede (Diest) en Neervelp (Boutersem) in de jaren 1980. Grond werd in het arrondissement steeds meer een schaars goed.

kenden een succes in de tweede helft van de jaren 1970. Interleuven mikte op de middenklasse voor zijn bouwgronden en ruimere woningen, en beperkte zich dus niet langer tot premiegerechtigden. Het eerste project werd in 1976 in Diest aangevangen. De balans na tien jaar grondbeleid was positief: in 1975 waren reeds in 26 gemeenten gronden verworven voor sociale verkavelingen. Met 39 andere gemeenten werden gesprekken gevoerd. 78 procent van de te koop aangeboden loten waren aan sociale voorwaarden verkocht.

Grond is echter eindig. Het succes van sociale verkavelingen kon dan ook niet blijven aanhouden. Aan de vooravond van de crisisjaren 1980 ging de prijs voor bouwgrond in het arrondissement fors omhoog. De impact van de gewestplannen, die het bouwareaal gevoelig beperkten, was daar niet vreemd aan. Lokaal konden die prijsstijgingen sterk uiteenlopen. De gemiddelde bouwgrondprijs in het arrondissement lag in 1979 op 836 frank per m<sup>2</sup>, maar Leuven overschreed dat gemiddelde: voor één m<sup>2</sup> betaalde men al snel meer dan 1000 frank (grafiek 5). Ook de openbaar verkochte bouwgronden in bijvoorbeeld Diest, Haacht of Glabbeek werden opvallend duurder: in Glabbeek waren zo stijgingen opgetekend van wel 40 procent. De stijging van bouwgrondprijzen lag 1 procent hoger dan de procentuele stijging van de index van consumptieprijzen, wat de klap extra hard deed aankomen.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Landbouwgrondprijzen bleven wel stabiel en schommelden in de jaren 1980 rond 65 frank per m<sup>2</sup>.



De intercommunale en de gemeenten zagen hun kavelprojecten dan ook in aantal verminderen. Met sensibiliseringscampagnes over leningen en bouwpremies en met uitgebreide verkoopvoorwaarden trachtten zij ondanks de negatieve prijsevolutie een immobiliënvangnet te bieden voor de lagere inkomensgroepen. Niet alleen het aanbod aan uitbreidingsgrond slonk, ook de beschikbare grondreserves raakten uitgeput. De malaise van de jaren 1980, met hoge rentevoeten op hypothecaire leningen en grote inkomensonzekerheid, resulteerde vaak in uitstel van verkavelingsprojecten. De crisis in de bouwsector toonde zich nog het duidelijkst in de bouwvergunningen: in 1980 kelderde het aantal toegekende vergunningen met 15 procent en het jaar daarop volgde nog eens een daling met 25 procent. Relancemaatregelen van de regering, zoals een vereenvoudiging in de verlening van bouwpremies, een tijdelijke btw-verlaging van 17 procent naar 6 procent en een tussenkomst in de rentetarieven, baatten weinig. De wanverhouding tussen gezinsbudget en kostprijs hield stand met alle gevolgen van dien. In Landen was 13 procent gedwongen afstand te doen van de gekochte grond of woning, in Kuntich liep dat op tot 18 procent.<sup>26</sup>

Toen op het eind van de jaren 1980 de prijzen weer enigszins normaliseerden (met uitzondering van de prijzen in Aarschot, Zoutleeuw en Diest), was het sociale woonlandschap van het arrondissement hertekend. De vraag naar bouwkavels steeg weer, maar deze kon niet door de beperkte reserve worden opgevangen. Vooral rond Leuven was die grondreserve fors geslonken, zodat de bouwgrondprijzen naar Brussel toe zeer hoog opliepen. Maar de geografische prijskloof verkleinde wel: de 'achteropgelopen' regio's waren aan een inhaalmanoeuvre begonnen, daarin gestimuleerd door de steeds verdergaande ontsluiting van de wegen, de uitbreiding van bedrijvigheid in het arrondissement en de intrek van mensen die dichterbij Brussel of Leuven wilden wonen.

**Grafiek 5.**

Evolutie van bouwgrondprijzen arrondissement Leuven 1975-2008 in euro per m<sup>2</sup>.  
Bron: jaarverslagen Interleuven.

<sup>26</sup> 1981 en 1982 waren niet alleen in België slechte bouwjaren: in Frankrijk daalde de verkoop van nieuwbouw met 30 procent; bouwbedrijven gingen en masse failliet in West-Duitsland; in Nederland bereikten de bouwcijfers een dieptepunt.

De verkaveling  
*La Vignette* aan de  
oude Vel-site  
in Leuven.



De verkaveling Bruul  
in Lovenjoel  
(Bierbeek).



In 1990 werd, mede onder impuls van Interleuven, een studiegroep sociale huisvestingsproblematiek opgericht voor de provincie. Een gezond huisvestingsbeleid zou van dan af aan moeten worden gestoeld op een betere vervlechting van de drie pijlers: sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en sociale bouwgronden. Interleuven wilde de regionale vastgoedmarkt zo mogelijk stabiliseren. Dat deed ze onder andere door aan te sturen op een standaardisering van huurcontracten. Ruimte werd echter steeds schaarser. In 1996 was de grondreserve van Interleuven quasi uitgeput: er restte nog 37 hectare. Een rationalisering van de invulling van de beschikbare ruimte drong zich dan ook op, waarbij rekening werd gehouden met een optimale ruimtelijke planning, maar ook met gemeenschappelijke zones, wooncomfort en groenvoorzieningen. Woonuitbreiding en -verdichting werden, naar de letter van het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, geconcentreerd in de stedelijke gebieden, met grote verkavelingsprojecten in Leuven en Tienen. Sinds 2009 implementeert Interleuven voor haar woningen en kavels het decreet voor grond- en pandenbeleid, dat aanstuurt op een standaardisering van sociale woningobjectieven in gemeenten.

### **‘Een invretend kwaad’: lintbebouwing**

Het arrondissement Leuven is, meer nog dan de rest van Vlaanderen, getekend (of gelittekend) door lintbebouwing. De late totstandkoming van een gecoördineerd ruimtelijk beleid speelde daarin zeker een rol van formaat. Een andere aanleiding vindt men in het pendelkarakter van de regio. Zoals Kim Wouters in haar thesis beschreef, organiseerde lintbebouwing zich in Vlaanderen hand in hand met de industrialisering: de aanleg van een druk spoorwegennet en een zich navenant ontwikkelend vestigingspatroon naast transportlijnen zorgden voor een optimale economische rendabiliteit.<sup>27</sup> Waar in andere landen planmatig met beperkte bouwoppervlakten werd omgesprongen, ontaardde hier de lintbebouwing in de twintigste eeuw.

Dat lag deels aan een kortetermijndenken: voor gemeenten was het vaak het efficiëntst en het goedkoopst om huizen te laten bouwen aan verharde wegen omdat de infrastructuur er al voorhanden was. De baksteen in de maag werd door de sociale partners gepropageerd als een ideaal. Dit ad-hocbeleid liet in de jaren 1950 en 1960 een ongebreidelde bouwlust toe. De gewestplannen van de jaren 1970 institutionaliseerden deze lintbebouwing nog, stelt Wouters. Met de uitbreiding van stadsagglomeraties werd bovendien een impuls gegeven aan de stadsvlucht. Vooral jonge gezinnen trokken naar de uitwaaiende woonlinten.

<sup>27</sup> K. Wouters, *In de ban van het lint. Lintbebouwing in Vlaanderen*, onuitgeg. eindverhandeling (Diepenbeek 2012), p. 23-24.



**Kaart 13.** Detail van de Ferrariskaart anno 1770. Lintbebouwing is duidelijk een proto-industrieel fenomeen in de regio, getuige de uitvalswegen vanuit het Leuvense centrum naar de stadsomwalling op deze detailopname van de Ferrariskaart.  
Bron: Koninklijke Bibliotheek van België.



Detail van het gewestplan Tienen-Landen, waarop de 'oevers' van drukke wegen als woongebied werden aangeduid.



De bevolkingstoename concentreerde zich vanouds langs de verkeersaders van het arrondissement. Naarmate deze aders dichtslibden, weken de inwoners verder uit, waardoor het landschap verdichtte tot een fijnmazig net van bebouwde linten.

De concentratie van lintbebouwing varieerde vanzelfsprekend sterk van regio tot regio. Vooral in het noorden van het arrondissement bereikte zij extreme dichtheden.

Zelfs in het dunbevolkte Hageland wordt het landschap getekend door de linten. De negatieve economische impact van zulke versnippering op een regio die, zeker in het oosten,

De Tervuursesteenweg vlak buiten Leuven: druk verkeer en dichte bebouwing.  
© Google Streetview.



nog zo afhankelijk is van tuin- en landbouw, is moeilijk te onderschatten.



Begijnendijk en Tremelo vormen samen met Aarschot de dichtst verlinte streek van Vlaanderen.  
© Google Earth.

De schaalvergroting, die deze sector de laatste dertig jaar in toenemende mate karakteriseerde, is in een druk lintbebouwd gebied nauwelijks mogelijk. Bovendien lijdt de woonkwaliteit onder dit woonpatroon: geluidshinder en luchtvervuiling zijn er legio. De baksteen lag in het arrondissement Leuven zwaar op de maag.



# Arbeidsmarkt en welvaart



OP DE ARBEIDSMARKT GELDEN DE wetten van vraag en aanbod even absoluut als op de productmarkten. De snelle demografische aangroei in bijvoorbeeld het noorden en oosten van het arrondissement Leuven liep niet parallel met de jobcreatie. Al in de jaren 1950 vestigde Geens de aandacht op deze gelokaliseerde problematiek en tekende hij een strategie uit om een uitgeknipte welvaartspolitiek in de steigers te zetten. Na de initiële heropleving van de Belgische economie onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog raakte deze vanaf de late jaren 1940 in het slop. België had zwaar ingezet op de traditionele, arbeidsintensieve industrieën maar deze waren verouderd. De mijnsluitingen op het einde van de jaren 1950 beten de spits af. Werkloosheidscijfers namen vooral een vlucht in de regressieve sectoren – de textielnijverheid, de zware metaalsector, de bouwnijverheid en de mijnen. De oplopende structurele werkloosheid was voornamelijk te wijten aan een tekortschietende industriële expansie: regressieve sectoren namen ongeveer 60 procent van de gehele stijging van de werkloosheid voor hun rekening.<sup>1</sup> De overheid leerde hieruit enkele lessen en begon de voorbereiding van een expansiewetgeving.

Het streefdoel, een arbeidsmarkt in evenwicht, was weliswaar utopisch. Idealerweise werd gezocht naar een manier om vraag en aanbod van jobs op elkaar af te stellen, zodat het werkloosheidspeil quasi naar nul kon worden teruggebracht en elke vacature kon worden ingevuld. De vraag naar arbeid zou dan naadloos aansluiten bij de scholingsgraad en de kwaliteiten van de arbeidskrachten. Hierbij stuitte het beleid echter op enkele voor de regio specifieke problemen die structureel waren en bijgevolg hardnekkig aansleepten. Zoals gezegd, maakte de ongelijke demografische evolutie het moeilijk een georiënteerd beleid scherp te stellen. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog was er bijvoorbeeld sprake van een woelig gaan en komen van de bevolking. De crisis van de jaren 1950 noopte de

<sup>1</sup> Nationale Bank van België, 'Structuur en verloop van de werkloosheid in België', in *Tijdschrift voor documentatie en voorlichting* 35 (1960) 2, p. 104-105.

inwoners echter tot voorzichtigheid, waardoor migraties naar binnen en buiten het arrondissement eerder stabiliseerden.

Een tweede structureel probleem vond zijn oorsprong in de ligging van het arrondissement. De centrale positie van de regio in de Belgische (en Europese) economie was een enorme troef. Deze positie legde echter ook een druk op het Leuvense arrondissement. Het arrondissement had de boot van de naoorlogse investeringsimpulsen gemist. Als belangrijk knooppunt van de economische aders in West-Europa – niet in het minst door de nabijheid van de Antwerpse haven en Brussel – werd er op het arrondissement gerekend om de intense vervoerstromen op te vangen. Dat vergde een moderne, uitgewerkte infrastructuur. Het betekende ook dat de regio zich, om zijn inwoners optimaal in te zetten in ondersteunende activiteiten, diende te ontsluiten. Vooral de relatief afgelegen streken waren daarbij over het hoofd gezien, waardoor een aanzienlijk deel van de bevolking genoodzaakt was dagelijks naar het werk te pendelen. De gebrekkige verkeersinfrastructuur had daarbij tot gevolg dat de reistijd dikwijls in de uren liep.

In een aan verandering onderhevige economie bleek de idee van een volledige tewerkstelling en nul openstaande vacatures inderdaad een utopie. Naarmate de regio zijn economie herdefinieerde in functie van zijn sterktes, spitsten vacatures zich in groeiende mate toe op hoogopgeleide arbeidskrachten. De mismatch tussen werkzoekenden en vacatures was ten dele te verklaren door de wispelturige conjunctuur van de arbeidsmarkt, waaraan werkzoekenden zich niet snel genoeg konden aanpassen. De steeds verdere specialisatie van marktsectoren werkte een snellere levenscyclus in de hand: een sector maakt opgang, vacatures worden ervoor uitgeschreven, het onderwijssysteem heroriënteert zich en gidst na verloop van tijd arbeidskrachten in de richting van de doelsector. Deze raakt door het overaanbod aan gespecialiseerde arbeidskrachten voldaan, waardoor werkzoekenden met een diploma op een verzadigd deelsegment van de arbeidsmarkt terecht komen. Deze kringloop geldt in extremis voor het arrondissement Leuven. De tewerkstelling is er kwetsbaar omdat zij zo afhankelijk is van de economische activiteit van buiten de regio. Bijgevolg kan zij slechts inspelen op de wijzigingen in die activiteit als het arbeidsmarktreliëf reeds is veranderd. Van bij zijn oprichting onderkende Interleuven de tewerkstellingsproblematiek dan ook als één van de twee voornaamste fundamenten waarop de welvaart werd gestut.

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de evolutie van deze vraag- en aanbodstructuur. Eerst wordt de aard van de werkloosheid geanalyseerd: welke oorzaken

kende zij? In welke mate bemoeilijkten de sterke subregionale verschillen een doortastende aanpak? Met welke instrumenten trachtte de overheid de regionale arbeidsmarkt te genezen? Vervolgens staat dit hoofdstuk stil bij de kentering in het tewerkstellingslandschap. Hoe evolueerde het karakter van de arbeidsmarkt? Hoe divergent waren vraag en aanbod? In een derde onderdeel verbreedt het perspectief. Welvaart houdt immers ook een sociaal engagement in. Welke initiatieven werden genomen om de inwoners van het arrondissement in te schakelen in een ‘opbouwwerk’? Ten slotte maken we de balans op van de voorbije vijftig jaar. Hoe zijn vraag en aanbod op elkaar afgestemd, en hoe is het arbeidsprofiel daardoor veranderd? Welke zijn de grootste bedreigingen voor de arbeidsmarkt? Is ‘iedereen aan het werk’ echt een utopisch ideaal?

## Iedereen aan het werk!

De uitbouw van de welvaartsstaat na 1945 toonde zich in de eerste plaats in de Belgische steden. Traditioneel hanteerde de overheid een doorsijpelfilosofie: de echo’s van maatschappelijke veranderingen in stedelijke centra zouden na verloop van tijd ook in dorpskernen te horen zijn. Op die manier kon het beleid worden geconcentreerd op de steden als commerciële en dienstcentra. Dezelfde filosofie gold voor de problematiek van de welvaartsverdeling. Aan deze benadering werd vanaf de crisis van de jaren 1950 gesleuteld. Gaston Eyskens richtte zoals eerder vermeld aan de Leuvense universiteit het Centrum voor Economische Studiën op, dat van bij het begin regionaal-economisch onderzoek uitvoerde. Deze geleidelijke mentaliteitswijziging kaderde in de – in België dominant christendemocratische – zwenking naar een regionalisering van de economie. Een schaalverkleining zou het beleid beter aanpassen aan de sterk uiteenlopende regionale profielen. De eerste stap naar een meer rechtvaardige verdeling van de welvaart zou de verbetering van de arbeidsmarkt worden.

### Netwerken

Een politiek en economisch beleid dat op regionale leest werd geschoeid, kon slechts nuttig zijn als het werd ingebed in een breed kader, met een brede maatschappelijke basis. De instrumenten die van hogerhand ter beschikking werden gesteld, waren dan ook het resultaat van onderling overleg tussen de verschillende maatschappelijke actoren. Het



Centrum voor Economische Studiën (CES), dat onder Gaston Eyskens een uitbouw kende, wierp zich op als één van de pijlers voor de uitwerking van dit instrumentarium en werd daarin gesteund door de regering, vanaf 1958 geleid door niemand minder dan Gaston Eyskens zelf. De aanbevelingen, zoals die in de CES-studies – met inbegrip van het werk van Geens – waren uitgelijnd, konden echter slechts in de praktijk worden gebracht als daarvoor ook het nodige enthousiasme kon worden gekweekt op elk beleidsniveau. De regionale samenwerking vroeg dus een (partij)politiek parfum.

Netwerken speelden daarin een belangrijke rol. Eyskens en Geens maakten beide deel uit van een cirkel van pragmatische en vastberaden beleidsmakers, wier agenda niet alleen Vlaams maar ook regionaal was ingevuld. Zij waren de voortrekkers van een regionaal sociaaleconomisch bestel. Het was dan ook weinig verrassend dat de leiding van de intercommunale Interleuven in 1965 in handen werd gegeven van iemand die niet alleen qua beleidsvisie maar ook qua karakter thuishoorde in dit netwerk. Het voorzitterschap ging naar de toenmalige arrondissementscommissaris Victor Vercruysse. Hij was in 1951 Jean de Néeff opgevolgd als arrondissementscommissaris, toen die gouverneur van de provincie Brabant werd. Vercruysse was een adept van de regionalisering en decentralisering van het economisch beleid. Hij had in de jaren 1950 samen met het CES gewerkt aan een sociaaleconomische analyse van het arrondissement en was in 1958 door premier Eyskens op diens kabinet tewerkgesteld, specifiek met de taak om het testgebied Hageland-Zuiderkempen in de praktijk te brengen.



Het netwerk waarover Vercruysse beschikte, was professioneel maar daarom nog niet formeel. Zijn sociaal kapitaal was weliswaar zorgvuldig en systematisch opgebouwd, maar het netwerk was niet geïnstitutionaliseerd. Zijn uitgebreide contacten hadden de regio als epicentrum, maar waaierden uit over alle beleidsniveaus: van nationale (Eyskens) en gewestelijke (Geens), over provinciale politiek (de Néeff), tot de gemeenten waarover hij eerder als arrondissementscommissaris toezicht hield. Ook in de bedrijfswereld vond hij een luisterend oor. Toen hij in 1965 aan de wieg van Interleuven stond, was het voor Vercruysse dan ook duidelijk dat zijn netwerk een toegevoegde waarde kon en moest betekenen voor de intercommunale. Dat netwerk had overigens geen onbelangrijke rol gespeeld in de keuze voor Vercruysse als voorzitter.

De doelstellingen van de intercommunale maakten van hem de geknipte persoon: Vercruysse's netwerk maakte een aanzet tot intergemeentelijke samenwerking mogelijk, waardoor regionale belangen konden worden verenigd en door Vercruysse hogerop worden verdedigd. De voorzitter diende zijn overredingskracht in twee richtingen aan te wenden: de gemeenten moesten immers overtuigd worden van het nut van zulk een samenwerking; en België en Vlaanderen moesten voor de financiering worden meegetrokken in het regionale verhaal van economische expansie en welvaart. Niet alle gemeenten waren even gemakkelijk overtuigd. Nog in 1968 hadden zeventien van de 123 gemeenten zich niet aangesloten bij Interleuven.

Het directiecomité van Interleuven anno 1977.



Zijn netwerk faciliteerde weliswaar de communicatie op alle niveaus, maar die niveaus moesten dus nog steeds worden overtuigd van het nut van de jonge intercommunale. Het ecosysteem van deze habitat werd immers bevolkt door gelijkaardige sterke karakters. Eyskens, Geens, maar ook veel van de burgemeesters hadden een duidelijke visie op het te voeren beleid. Vercruyssen was daarin niet anders. Zijn stijl als netwerker was doortastend en autoritair. Dat sociale kapitaal werd geleidelijk bestendigd binnen de structuren van de intercommunale. Zo werd de raad van bestuur samengesteld uit de burgemeesters van de participerende gemeenten. Interleuven organiseerde themadagen en rondleidingen, toonde diareeksen. Met een uitgesproken pedagogische en mobiliserende motivatie trok zij de horten op. Een netwerk veronderstelde een zekere openheid. Zo werden banden verstevigd en plaatste Interleuven zichzelf op de kaart.

Op die manier veranderde dat netwerk ook langzaam van gezicht. Het professionaliseerde en institutionaliseerde zich. De gemeenten, ook de 'niet-ontvoogde', werden ingelijfd. In 1968 sloot Interleuven zich aan bij de Coördinatie Dienst der Intercommunalen van de Provincie Brabant (CIPB), die de drie intercommunalen verenigde in de coördinatie van hun activiteiten. Naarmate de regionalisering aan luister won (mede door de staatshervormingen) en gewestelijke, provinciale en regionale instellingen werden opgericht, werd dat gezicht formeler. Het netwerk raakte ingebed in koepelorganisaties zoals Vlinters, het netwerk van intercommunales. Interleuven zag zo ook zijn doelstellingen gedeeld met deze instellingen: naarmate Resoc, GOM, POM en de gewestelijke economische raden hun expertise op regionale economische expansie gingen toespitsen, onderscheidde de intercommunale zich in groeiende mate als een mediator.

Het belang van intraregionale netwerken voor de verwezenlijking van Interleuven's beleidspeerpunten kon moeilijk worden onderschat. In recente jaren kon aan de agenda een speerpunt worden toegevoegd. De netwerken tussen gemeenten onderling en met andere beleidsniveaus werden in toenemende mate overwoekerd door een wildgroei aan instellingen en adviesorganen. Interleuven kon hierin een meerwaarde bieden, zo stelde ook Filip De Rynck in zijn studie naar aanleiding van het burgemeestersoverleg in april 2012, door zich te profileren als *enabler* tussen deze spelers.<sup>2</sup> Bovendien kon de intercommunale ook klaarheid bieden in dit institutioneel kluwen, waar bevoegdheden elkaar overlappen en de subsidiereglementering niet altijd even duidelijk is. Het burgemeestersoverleg is daarvoor een treffende illustratie: enkele keren per jaar komen de dertig arrondissementsburgemeesters 'in de schoot van Interleuven' samen om over een vooraf vastgelegd thema de gemeenschappelijke en uiteenlopende belangen te bespreken.

In wezen verschilden deze kennisnetwerken niet van Vercruyssen's sociale kapitaal. De morele gezagspositie die hij handhaafde over de gemeenten, is weliswaar veranderd in een formele hiërarchie, waarbij Interleuven niet langer de enige intergemeentelijke speler is. Toen Vercruyssen in 1988 de fakkel moest doorgeven en met hem de cirkel van regionale 'netwerktijgers' het toneel verliet, waren de fundamenten daarvoor al gelegd.

2 F. De Rynck, *Regionale samenwerking in het Leuvense* (Leuven, 23 april 2012).

Op 18 juli 1959 kwam zo onder impuls van Eyskens, die toen reeds eerste minister was, en in samenwerking met het CES de regionale economische expansiewetgeving op gang. Deze had impliciet de bedoeling het ondermaats geïndustrialiseerde Vlaanderen klaar te stomen voor participatie in de Europese Economische Gemeenschap. Dat zou ‘van onderuit’ gebeuren, op het niveau van de regio’s en arrondissementen. Voor Eyskens betekende een economische politiek immers een welvaartsverhoging die het louter economische oversteeg. Net zoals andere christendemocratische politici profileerde Eyskens zich als een beleidsman met ‘sociale voeling en christelijk medeleven’.<sup>3</sup> De overheid moest zich daartoe niet opstellen als een bezorgde ouder maar als een leraar, met volksverheffing tot nobel doel. Het sleutelplan waarmee CVP in 1958 naar de kiezer trok, tekende verder het beleid van de ‘volksverheffende leraar’ uit.

De expansiewetten van 1959 (en later van 1966 en 1970) kaderden in die filosofie. De wetten dienden de regionale beleidsniveaus van een instrumentarium te voorzien waarmee zij de structurele problemen op de arbeidsmarkt konden aanpakken. Een verbetering van de tewerkstelling zou een positieve invloed hebben op het loonpeil en dus ook op het regionaal inkomen en het welvaartspeil. De voornaamste strategie hiertoe was het aantrekken van nieuwe ondernemingen op daarvoor bestemde industrie- en bedrijvenszones. In 1977 waren op deze terreinen, ondanks hun slechts gedeeltelijke afwerking, al 4.663 nieuwe jobs gecreëerd, wat neerkwam op 48 procent van de totale aangroei van de werkgelegenheid in het arrondissement Leuven.<sup>4</sup>

Met deze regionaal-economische benadering werd de ‘structurele werkloosheid’ van regio’s blootgelegd. In lijn met Keynes’ idee van *depressed areas* en binnen het kader van de expansiewetten ontwikkelde zich het concept van ‘ontwikkelingszones’. Voor het arrondissement Leuven beantwoordde vooral het Hageland aan de karakteristieken van zo’n zone van structurele werkloosheid. De sterke natuurlijke aangroei van de bevolking ging er niet hand in hand met een gelijkwaardige jobcreatie, wat leidde tot werkloosheidscijfers die op het eind van de jaren 1950 opliepen tot het dubbele van het Vlaamse gemiddelde. De noodzaak van een oplossing voor het Hageland, waar ‘de demografische druk het sterkst gevoeld wordt (...) en de uitwijking vrij aanzienlijk is ingevolge het tekort aan werkgelegenheid ter plaatse; zij zal in de toekomst wellicht nog verder toenemen, indien de creatie van nieuwe arbeidsplaatsen en de verkeerseeconomische ontsluiting van dit gebied niet spoedig worden verwezenlijkt’, drong zich dan ook op.<sup>5</sup>

3 G. Eyskens, *Ekonomische theorie en economische politiek. Ekonomische politiek ter bevordering van de volkswelvaart* (Leuven 1956), p. 1-2.

4 M. Barbé, *Evaluatie van de expansiewetgeving in het arrondissement Leuven* (Leuven 1977), p. 68.

5 Geens, p. 41.

Een Rerum Novarum optocht door de Bondgenotenlaan in Leuven in de jaren 1960. Het was in eerste instantie de christelijke arbeidersbeweging die zich het lot van de seizoens- en pendelarbeiders aantrok en pleitte voor jobcreatie in eigen streek.  
Bron: KADOC KU Leuven.



Ook voor Eyskens vertoonde het Hageland prangende problemen voor de welvaart. Het gemiddelde bruto dagloon van een mannelijke arbeider in de industriële bedrijfstak bedroeg er in 1957 207 frank, te vergelijken met 229 frank voor België.<sup>6</sup> Het Hageland was zo zelfs het absolute dal in het Belgische loonlandschap. De minderheidsregering onder Eyskens riep het Hageland uit tot één van de twee Belgische testgebieden voor de tweede fase van een regionaal-economische politiek.<sup>7</sup> Om tot ontwikkelingsgewest te kunnen worden benoemd, moest een regio volgens het Belgisch Staatsblad van 29 augustus 1959 voldoen aan minstens één van de volgende criteria. De streek moest te kampen hebben met een omvangrijke werkloosheid of een structureel tekort aan werkgelegenheid; met een ‘demografisch deficit’ – een uitwijking die openbare en sociale dienstenhandhaving in het gedrang brengt; of met een neergang van economische activiteit.

Het Hageland voldeed aan elk van deze voorwaarden. De werkloosheidscijfers waren er van structurele en dramatische aard, van verkeersontsluiting was nauwelijks sprake, en regressieve bedrijfstakken zoals de land- en tuinbouw bleven er ondanks het sombere toekomstperspectief de lokale economie domineren.

<sup>6</sup> W. Soetewey, *De waarheid of zijn verhaal: een historische studie van de memoires van Gaston Eyskens*, onuitgeg. eindverhandeling (Leuven 2003), p. 56.

<sup>7</sup> Het tweede testgebied was de Borinage.



In de jaren 1990 werd een nieuw bedrijventerrein uitgebouwd te Molenstede (Diest).

Groeisectoren als metaalverwerking, chemie of commerciële diensten meden de streek dan ook. De achterstand van de streek overschreed ook de louter economische grenzen. Op het eind van de jaren 1950 voldeed één derde van de huizen er niet aan de normen van volksgezondheid.<sup>8</sup>

De erkenning als ontwikkelingsgewest was de institutionele bevestiging van de 'regionaal-economische politiek' zoals die in 1958 door Gaston Eyskens en het CES werd uitgetekend. Vanaf 1958 was het Hageland samen met de Zuiderkempempen een testgebied voor deze nieuwe vorm van beleid. Met vier krachtlijnen wilde men een oplossing bieden voor structurele werkloosheid in de regio. Deze initiatieven waren in eerste instantie gericht op de werkloosheid. Het eerste punt sloot aan bij de analyse van Geens: de uitbreiding van een schoolnet in de kleinere gemeenten (1) zou de scholingsgraad van toekomstige arbeidersgeneraties moeten opkrikken. De aanleg van een proeftuin en een onderzoekscentrum voor fruitteelt (2) zou de agrarische infrastructuur nieuwe impulsen moeten geven. Daarnaast zou de aanleg van industrieterreinen (3) de economische ontwikkeling moeten aanzwengelen. Ten slotte zou eindelijk werk worden gemaakt van een volwaardige 'equiperings' van de streek (4).

8 J. Smits ed., *Gaston Eyskens, de memoires* (Tielt 1993), p. 472-473.

Een eerste krachtlijn van dit aangepast beleid richtte zich op het onderwijs. Scholen, en dan vooral technische scholen, waren voor Geens, die zichzelf herhaaldelijk een 'product van de Schoolstrijd' noemde, een belangrijke voorwaarde in de sociaaleconomische opgang van het arrondissement. Er was immers veel ruimte voor – kwantitatieve én kwalitatieve – verbetering. Op het eind van de jaren 1950 waren scholen onvoldoende geografisch verspreid, met vier technische scholen: twee in Leuven, één in Diest en één in Tienen. Vooral voor Aarschot, waar technische scholing nochtans een belangrijke impuls voor de lokale tewerkstelling zou betekenen, was dit rampzalig. De regionale ontwikkelingsplannen voor industrialisering van de regio creëerden immers ook de nood aan geschoolde werkkrachten. In Aarschot kwam het Damiaan-instituut in 1959 met de opening van een technische school. Ook in lagere scholen werd de industrialisering van de Aarschotse regio voorbereid: pre-technische klassen werden er omgevormd tot volwaardige beroepsscholen, zoals de stedelijke bouwvakschool SIBA in 1960. Lagere scholen moesten dringend worden gemoderniseerd, niet alleen infrastructuurueel maar ook inzake aanbod: kinderen werden er warmgemaakt voor een professionele vorming in het secundaire onderwijs.

Gemeenteschool  
Betekom  
(Begijnendijk).



Uit onderzoek van het ministerie van Openbaar onderwijs uit 1958 bleek bovendien dat de belangstelling voor een herstructurering van het regionale schoolnet in gemeenten die relatief ver van technische scholen lagen, gering was.<sup>9</sup> Net die streken die een sterke demografische expansie kenden, zoals het Hageland en het oosten van het arrondissement, hadden te kampen met een laag scholingspeil. De infrastructurele isolatie van deze regio's maakte scholen bovendien moeilijk bereikbaar.

De nadruk lag in die jaren op de ontsluiting van het geïsoleerde hinterland. Een rationele uitbreiding van het schoolnet was echter evenzeer van belang. Gemeentescholen, die sinds de jaren 1960 een terugloop kenden, maar ook kleuterscholen als die in Meerbeek werden vanaf de jaren 1980 met ondersteuning van de intercommunale Interleuven doorheen het arrondissement aangelegd en uitgebreid. Het belang van een uitgebreid schoolnet en het aanzwengelen van scholing was reeds in volle laagconjunctuur duidelijk gebleken. Al kort na de oliecrises zette het regionaal beleid in op de uitbouw en restauratie van scholen. Scholing, en bijscholing, hadden een positief effect op de arbeidsmotivatie en dus ook op de arbeidsproductiviteit. Vooral door een verbeterde afstemming van de bijscholingen op de specifieke regionale noden werd een groter deel van de bevolking geactiveerd op de arbeidsmarkt. Een reorganisatie van het onderwijs op het platteland moest de volgende generatie landbouwers helpen heroriënteren.



De activering van Aarschotse jongeren in de regionale economie kreeg in de jaren 1960 een impuls door de oprichting van enkele technische instituten. Hier het SIMA, het stedelijk instituut voor technische beroepen, dat een sturende rol speelde in de vernieuwing van de regionale onderwijsinfrastructuur.

<sup>9</sup> Geens, p. 326.

Het specifieke scholingsprofiel van het arrondissement Leuven ontwikkelde zich sinds de jaren 1970 in overeenstemming met de uitbouw van een kenniseconomie. Naarmate het industriële karakter van de regionale economie werd vervangen door een dienstverlenend profiel, en dus naarmate de secundaire sector baan ruimte voor de tertiaire en vooral de quartaire sector, werden opleiding en diploma doorslaggevende factoren in het aanwervingsproces. Al van bij de opening op het terrein van Haasrode in 1975 was het omscholingscentrum van de RVA een succes. De enquête voor de arbeidsmarkt en het organisatielandschap, uitgevoerd door de Panel Survey of Organisation Flanders (PASO) en de Leuvense Kamer van Koophandel in 2002, wees op het overgewicht van hooggeschoolden op de arbeidsmarkt: circa 70 procent van de tewerkgestelden beschikte over een diploma hoger onderwijs.<sup>10</sup> Zij zijn nog steeds het meest gegeerd op de arbeidsmarkt: in 2012 was amper 4,5 procent van de hooggeschoolden in het arrondissement een jaar na afstuderen nog op zoek naar werk.<sup>11</sup> De keerzijde van deze evolutie was echter een lacune in de tewerkstelling voor laaggeschoolden in de regio. Ongeveer 38 procent van de werklozen in Leuven is laaggeschoold.<sup>12</sup>

Fundamenteel voor de expansie in het arrondissement was dan ook de opvoering van het scholingspeil. Daarbij stuitte de regio op zijn demografische beperkingen en de historisch gegroeide ongelijkmatige spreiding van zijn onderwijsinstellingen. Sociale organisaties en de aanverwante besturen dienden een proactieve houding in te nemen en een efficiënte beroepsoriëntering aan te zwengelen. Zo zouden zij een mentaliteitsactivisme aanmoedigen en de professionele vorming van arbeidskrachten, die op een relatief veel lager niveau dan het Belgische gemiddelde lag, stimuleren. Het onderwijs moest dan wel worden getoetst aan de noden van de lokale arbeidsmarkt. Ondanks de nabijheid van de universiteit en technische scholen waren geschoolde arbeiders dikwijls aan het werk in de Brusselse agglomeratie, omdat er bij lokale ondernemingen eenvoudigweg weinig vraag was.

Zo wisselde weliswaar het zwaartepunt binnen de structurele problemen, maar de problemen zelf werden niet opgelost. Ook de mobiliteitskwestie kende een gelijkaardige evolutie. De centrale ligging van het arrondissement zou, indien van de ontsluiting kort werk werd gemaakt, het gebrek aan werkgelegenheid kunnen compenseren door een sterke mobiliteit van zijn arbeidskrachten. Omdat dit niet het geval was, was de werkloosheid in deze streken moeilijk te bestrijden. De werkloosheidscijfers waren vanouds erg aan veranderingen onderhevig: dit was te wijten aan het grote aandeel van seizoenarbeid in het relatief agrarische arrondissement.

10 PASO-enquête 2002.

11 VDAB Schoolverlatersonderzoek 2013.

12 *Stadsindicatoren Leuven*, editie 2010.

### ‘Levend land’ en stervend land: seizoenarbeid

De seizoenarbeid in Haspengouw en het Hageland volgde cycli van intensieve tewerkstelling en werkloosheid. Zij was daarenboven niet beperkt tot werken op het eigen platteland. Al sinds de negentiende eeuw trokken de Hagelanders erop uit, vaak naar de bietenhak en -rooi in Franstalig Brabant waar de grond rijker was. Ernest Claes noemde de Zichemers die elke ochtend vertrokken in zijn *Schone herinneringen* de ‘Walenmannen’. Ook de leemgrond rond Tienen leende zich voor de bietenteelt: het Centrum voor Agrarische Geschiedenis raamt de grootte van de ‘bietentuin’ in deze regio op wel 60.000 hectare in de jaren 1960.<sup>13</sup> De bietenteelt was tot laat in de jaren 1950 zwaar werk en verliep ruwweg in twee periodes: een zaaiperiode in de late lente (de ‘kleine biet’) betekende een oogst op het einde van september (‘de grote biet’).

De voortschrijdende mechanisatie bereikte in de jaren 1950 echter een keerpunt, dat zich onder andere ook in de bietenrooi liet voelen. Bietenrooimachines en erwtenpikdorsers verdreven de seizoenarbeiders van het veld en naar de conservenfabrieken. In het arrondissement waren dat La Corbeille in Wespelaar en Marie Thumas in Wilsele. Ook voor deze fabrieksarbeid beperkten de Hagelanders zich niet tot het eigen arrondissement. De Waalse conservenfabrieken deden in het hoogseizoen eveneens een beroep op pende-laars. Bij de verwerking was snelheid steeds van belang: onmiddellijk na de bietenoogst in september moesten de bieten worden geconserveerd.



Het mannelijke karakter van de land- en tuinbouw werd uitgebalanceerd in de fruit- en groente-verwerking. Hier zijn vrouwelijke arbeiders aan het werk in de conservenfabriek La Corbeille in Wespelaar. [Jaren 1960] Bron: Seizoenarbeidersmuseum Tielt-Winge.

<sup>13</sup> CAG, *Arbeidsmigratie in het Hageland (1850-2010)* (Leuven 2010), p. 43.



Naarmate de seizoenarbeid aan belang inboette en een schaalvergroting van het landbouwbedrijf zich opdrong, voltrok zich ook een professionalisering van dit segment van de arbeidsmarkt. In de jaren 1950 werd de seizoenarbeid in groeiende mate gereguleerd door de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid (RAW). Ongeveer duizend arbeiders kregen per landbouwcampagne (dus per seizoen) een contract van de Leuvense RAW-afdeling. Ondanks deze regulering bleven de lonen in de seizoenarbeid laag. Arbeiders werden niet per uur maar per geleverde arbeidsquota betaald, of dat nu een gerooide ton bieten of een verwerkte hoeveelheid erwten was. Daarnaast dreef de seizoenarbeid de werkloosheidscijfers van het arrondissement de hoogte in omdat deze arbeiders in het kalme seizoen soms maanden zonder werk zaten. Dat had tot gevolg dat arbeiders massaal het veld inruilden voor de fabriek. De mechanisatie van de landbouw in de regio was dan ook niet de oorzaak van het verdwijnen van de bietenrooiers maar net een gevolg van het tekort aan arbeiders.<sup>14</sup>

De regulering van de sector betekende overigens niet het einde van oude tradities. In 1962 was er nog steeds één ‘wilde werver’ actief in de bietenrooi, die contracten schuwde en op basis van zijn eigen expertise mensen kon aanwerven.

De intensieve land- en tuinbouw werd in de kalme seizoenen ingeruild voor werk in de Waalse fabrieken en in de steenkoolmijnen van Limburg. In de mijnen werden ingenieurs voornamelijk aangetrokken uit Wallonië, terwijl laaggeschoolde werkkrachten uit het arbeidsreservoir van het Hageland, en dan vooral uit Diest, Aarschot, Scherpenheuvel en Rillaar kwamen. Pendel en arbeid vroegen van hen een zware tol. Arbeidersorganisaties en vakbonden kwamen echter pas laat in actie. Het ACV richtte op het eind van de jaren 1940 een secretariaat van seizoenarbeiders op. In de jaren 1950 trad een aalmoezenier in werking. In de jaren 1960 trachtten arbeidersbewegingen de last te verlichten met enkele uitstappen, zoals in 1960 naar Lourdes.

In datzelfde decennium deemsterde de seizoenarbeid onder de lokale bevolking, onder meer door de mechanisatie, langzaam weg. De instroom aan migratie-arbeiders werd ingezet in de land- en tuinbouw, en kende vooral met de ontsluiting van de Schengen-zone succes: in 2012 raamde het Vlaamse departement van Landbouw en Visserij de autochtone seizoenarbeid voor heel Vlaanderen op amper 27 procent. De nieuwe EU-lidstaten maakten bijna de helft van de seizoensgebonden tewerkstelling uit. Deze concentreerde zich vooral in de fruitteelt in Haspengouw: 71 procent van de arbeiders in de fruitteelt was van buitenlandse oorsprong.<sup>15</sup> Passen we deze Vlaamse gemiddelden toe op het arrondissement, kan het aandeel van seizoenarbeiders ‘van lange afstand’ worden geschat op ongeveer 3.000.<sup>16</sup>

14 Rijkshogere handelschool Diest, *Onderzoek naar de evolutie en arbeidersomstandigheden van de bietenstijgerarbeid in de kantons Diest en Aarschot* (Diest 1963), p. 43-44.

15 Departement Landbouw en Visserij, *Allochtonen en autochtone tewerkstelling in de Vlaamse land- en tuinbouw* (Brussel 2012), p. 5-6.

16 In 2014 waren er 4.221 seizoen- en interim-arbeiders werkzaam in het arrondissement (Bron: RSZ).

B 61/14 DIEST

Ministère du Travail  
Office national du Placement et du Chômage

Ministerie van Arbeid  
Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid

**CONTRAT**  
pour  
**Ouvriers saisonniers agricoles**

**CONTRACT**  
VOOR  
**Landbouwseizoenarbeiders**

---

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EMPLOYEUR - INLICHTINGEN BETREFFENDE DE WERKGEVER

**KERSTEN CHARLES** *1 rue des Champs, 103 HOLLIGNE-AUX-PIERRES Liège*  
nom et prénoms en caractères d'imprimerie - naam en oornamen in drukletters adresse complète - volledig adres province - provincie

**1.355.49** **ONAFETS, Liège** **80/1437**  
n° téléphone - telefoon Caisse de compensation pour all. fam. / Compensatiekas voor gezinsvergoedingen n° d'affiliation - aansluiting

**257 451216 162** **Holligne aux Pierres** **44**  
n° d'inscription à l'O.N.S.S. - n° van inschrijving bij de R.M.Z. lieu exact du travail - juiste plaats van het werk superficie totale de l'exploitation

totale oppervlakte van het bedrijf station la plus proche - dichtstbijgelegen station

engage par le présent contrat **3** travailleurs agricoles saisonniers  
 werft door onderhavig contract landbouwseizoenarbeiders aan

dont **3** hommes femmes jeunes (moins de 18 ans).  
 waarvan mannen vrouwen jongeren (minder dan 18 jaar).

---

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OUVRIERS - A remplir par le B. R. cédant.  
 INLICHTINGEN BETREFFENDE DE WERKNEMERS - In te vullen door het verwijzend G. B.

Noms - Naam	Prénoms - Voornamen	Adresse complète - Volledig adres	N° compte de retraite - Nr. bijz. rentekas	Nbre enfants à charge - Aantal kinderen lastig
1 <b>CUYPERS</b>	<b>LOUIS</b>	<b>Selaagweg, 8, TESTELT</b>	<b>4304/52086</b>	
2 <b>CUYPERS</b>	<b>FRANZ</b>	<b>Bergstraat, 11 TESTELT</b>		
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

**TRAVAUX A EXECUTER - UIT TE VOEREN WERKEN**

*Premier rogétage - 1<sup>ste</sup> maaiing - Deuxième rogétage des betteraves*  
*Periode de rep. entre les rogétages: 14 jours*  
*Prix: C.P.*

**PARTICULARITES TECHNIQUES - TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN**

Nombre d'hectares à travailler **8,5** Nombre de betteraves aux 10 m. **30**  
 Aantal te bewerken hectaren Aantal bieten op 10 m.

Intervalle entre les lignes **46**  
 Ruimte tussen de rijen

ADB 3

Arbeidscontract voor de bietenrooi uit september 1959, opgemaakt door de RAW. Bron: Centrum voor Agrarische Geschiedenis – www.hetvirtueleland.be



Hagelandse pendel-  
arbeiders in de  
erwtenpluk op een  
Waals-Brabants veld  
in de jaren 1950. Bron:  
Seizoenarbeiders-  
museum Tielt-Winge.

De reële aangroei van de werkgelegenheid in het arrondissement Leuven viel in 1959 min of meer samen met de toename van het aantal in Leuven gevestigde werklieden en bedienden. Hoewel het agrarische karakter van de regio gewaarborgd bleef, zag hij toch zijn arbeidsintensiviteit inkrimpen door de groeiende mechanisering van de sector. Vooral in het Hageland en in Haspengouw had dit een nefaste invloed op de tewerkstelling op korte termijn. Hier verliet de jongere generatie in de jaren 1950 de familiebedrijven op het platteland om in de stedelijke kernen en op industriegebieden laaggeschoolde arbeid te verrichten. Deze 'landvlucht' had op lange termijn een gunstige impact op de koopkracht van deze nieuwe generatie, omdat de lonen hoger lagen in de industrie. Onder andere op die manier trok het Hageland zich langzaam op uit zijn economisch isolement.

## Op weg naar werk: pendel

Hoewel de economische ontwikkelingen zich concentreerden op de bedrijvencentra en stadskernen en zo het hele arrondissement wilden meetrekken, bleef de oude geografische verdeling min of meer gehandhaafd. Al in de jaren 1950 was de werkloosheid het laagst in het westen van het arrondissement – en dan voornamelijk in de gemeenten rond Leuven, waar de globale werkloosheidsgraad algemeen onder 5 procent bleef, ten dele door de nabijheid van de Brusselse en Leuvense agglomeratie en de betere ontsluiting van de streek. De werkloosheid in het noorden en oosten echter toonde een erg rigide karakter, dat zelfs in tijden van hoogconjunctuur niet opgelost raakte. In 1957 waren in gemeenten als Bekkevoort, Ransberg en Tielt werkloosheidspercentages opgetekend van wel meer dan 15 procent: Geens sprak van een ‘werkloosheidszak’, een buidel van kleinere gemeenten waar enerzijds de seizoensarbeid de werkloosheidscijfers negatief beïnvloedde, maar waar anderzijds vooral het gebrek aan werk aan de oorzaak lag.

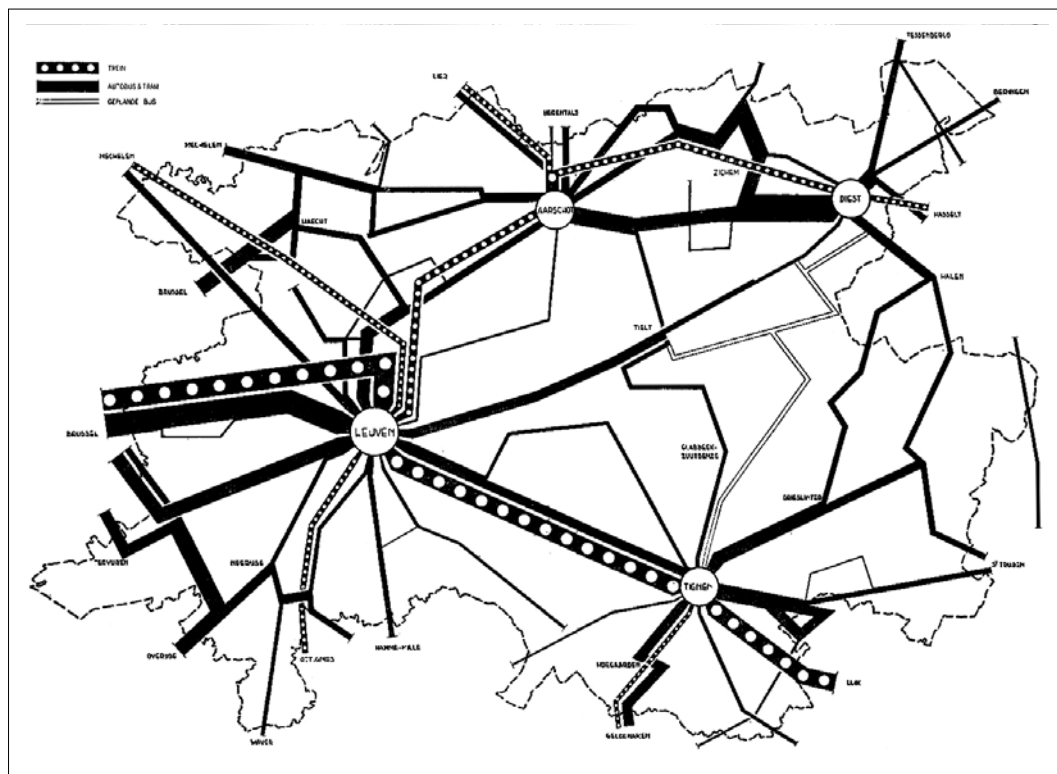
Zoals gezegd werd de situatie in deze ‘buidel’ nog dramatischer gemaakt door de sterke natuurlijke aangroei van de bevolking, het gebrek aan scholen en aan een ‘industriële mentaliteit’, de infrastructurele isolatie van de streek en de relatieve afzondering van de tewerkstellingscentra in de regio. Er was met andere woorden een overschot aan actieve bevolking, dat zijn heil buiten de arrondissementsgrenzen ging zoeken. De Hagelanders waren aangewezen op de nabije industriebekkens en werden bijgevolg gedwongen mobiel te zijn. Zij waren logischerwijze dan ook de meest gevoelige arbeidskrachten in periodes van laagconjunctuur.

Hun arbeidspendel was in de eerste plaats geconcentreerd op de industriezones in het arrondissement, maar ook op de Brusselse bouwvelden, de Limburgse steenkoolmijnen, de Antwerpse haven en de bekkens van Luik en, in mindere mate, Charleroi (tabel 1 en grafiek 6). Hun mobiliteit werd vooral georganiseerd langs de publieke transportroutes. De isolatie en afstand van het Hageland tot de mijnstreek werd zo opgelost door de inzet van werkbussen. Onderstaande kaart toont de problematiek van het arrondissement op het eind van de jaren 1950. Spoorwegverbindingen waren beperkt tot de vier stadskernen en meden grotendeels het ‘binnenland’ van de regio. Pendelaars waren dus aangewezen op onregelmatige busverbindingen naar de centrumsteden om vandaar de trein te nemen. Kleinere gemeenten bleven geïsoleerd.

Kaart 14.

Spreiding en frequentie van openbaar vervoer (1959).

Bron: Geens, kaart 10.



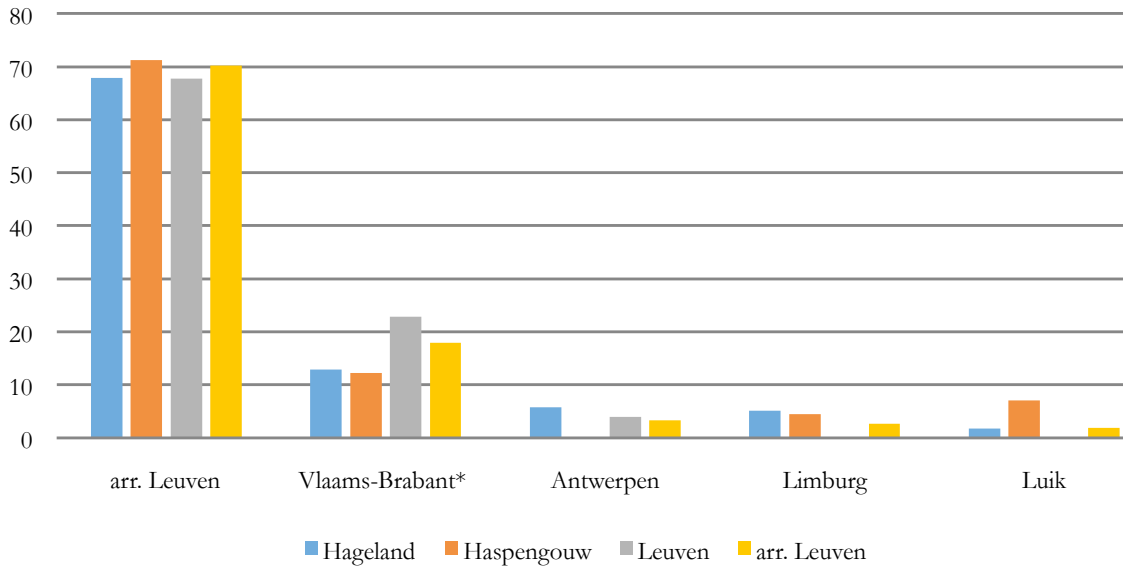
Tabel I.

Arbeidspendel  
Bron: G. Deblaere  
en G. Ilegems;  
Steunpunt WSE;  
eigen berekening.

\* Opmerking: het hoge pendelcijfer voor 2012 is te wijten aan een afwijkende berekeningsmethode. In tegenstelling tot Deblaere en Ilegems, telde WSE elke werkende die buiten zijn of haar woongemeente werkt als een arbeidspendelaar.

	1970			2012*/2010		
	actieve bevolking	pendel	%	actieve bevolking	pendel	%
Hageland	29.555	16.199	54,8	73.812	63.086	85,5
Haspengouw	33.770	15.938	47,2	26.717	21.432	80,2
Leuven	65.321	33.979	52,0	85.570	62.978	73,6
arr. Leuven	128.646	66.116	51,4	186.099*/185.383	147.496*/89.660	79,3*/48,3

Uit grafiek 6 blijkt duidelijk de grote afhankelijkheid van de Hagelandse en Haspengouwse actieve bevolking van de zware industrie in Limburg en Luik. De pendel was dan ook voor een substantieel deel gericht op het oosten. Toch bleef het overgrote deel van de arbeidspendel in het arrondissement ook binnen de grenzen van het arrondissement. In 2012 was de aantrekkingskracht van de Leuvense agglomeratie het duidelijkst waarneembaar voor de gemeenten ten oosten van Leuven; de pendelaars in het westen van het arrondissement trokken

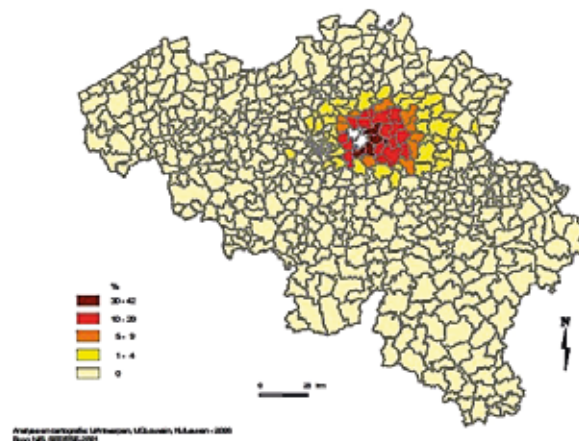


**Grafiek 6.**  
Pendelbestemming  
anno 1970.

\* exclusief het  
arrondissement Leuven  
en inclusief Brussel  
Bron: Deblaere en Illegems.

in eerste instantie naar Brussel. Meer dan 16 procent van de actieve bevolking trok dagelijks naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; bijna 11 procent pendelde naar het arrondissement Halle-Vilvoorde.<sup>17</sup> Het aandeel van de economisch actieve bevolking die van buiten het arrondissement naar Leuven pendelde, had zeker in vergelijking met de uitgaande pendel een zeer laag peil. De meeste inkomende pendelaars reisden vanuit Halle-Vilvoorde, het westen van Limburg en Turnhout.

Essentieel voor het goede verloop van deze intensieve pendel was een gedegen uitbouw van het wegennetwerk en van een openbaar vervoer op arrondissementniveau. De oplopende pendeltijden waren niet alleen voor de Hagelanders erg tijdrovend. De gebrekkige ontsluiting van het arrondissement, en dan vooral van zijn kleinere gemeenten, had nefaste gevolgen voor de dagindeling van pendelaars. Zij zaten soms wel vier uur per dag op de trein voor werkdagen die tot tien uur duurden. Daarin



**Kaart 15.**  
Pendelinstroom (2006)  
Bron: NIS.

17 ERSV Streekpact  
2013 tabel 6 p. 58,  
eigen berekening.

kwam gestadig verbetering in de jaren 1970 en 1980 met de democratisering van de snelwegen. Het pendelrapport van de federale overheid uit 2001 toonde echter alweer een negatieve zwenking. Voornamelijk door de congestie van deze wegen, maar ook door 'het combineren van activiteiten' zoals boodschappen doen en kinderen ophalen van school, nam de reisduur weer toe, vooral in de pendelbewegingen van korte afstand.<sup>18</sup> De auto kende ondanks de overmatige druk op de wegen nog steeds een groeiende populariteit.

De afhankelijkheid van de pendel voor zijn werkgelegenheid maakte daarenboven zoals gezegd de lokale arbeidsmarkt erg gevoelig voor conjunctuurschommelingen en het economische temperament van andere regio's. Toen in de jaren 1980 het Limburgse steenkoolbekken in elkaar stukte leed het Hageland daar bijvoorbeeld alleen minder erg onder omdat de pendelarbeiders van vroeger ondertussen grotendeels waren vervangen door aangetrokken migranten, die werden gehuisvest op de mijncités.

De werkloosheidscijfers schommelden daarnaast ook omdat het arrondissement traditioneel gevoelig was voor conjunctuurgolven. In het arrondissement Leuven lagen zij historisch weliswaar hoger dan in het Rijk, maar waren steevast gunstiger dan in Vlaanderen. In 1957 viel de werkloosheid terug tot 5,8 procent van de actieve bevolking, in vergelijking met bijna 7 procent voor geheel Vlaanderen.<sup>19</sup> Deze trend hield echter niet aan: op het eind van de jaren 1950 verslechterde de toestand op de arbeidsmarkt van het arrondissement zienderogen, om in de gouden jaren 1960 terug te verbeteren: de werkgelegenheid scheerde nog in 1972 ongeziene toppen. Het nationale werkloosheidspeil aan de vooravond van de eerste olieschok (2 procent) werd erna nooit meer benaderd. Ook in het arrondissement was de impact van de oliecrises op de arbeidsmarkt groot. In mei 1975 richtte Interleuven met de problematiek van economische expansie en tewerkstelling voor ogen een overlegcomité op met de sociale partners.

In de jaren 1980 bleef de werkloosheid weliswaar toenemen (tot aan het Vlaamse referentieniveau, met soms pieken van bijna 10 procent voor mannen en wel 25 procent voor vrouwen), maar het arrondissement overschreed niet langer de gemiddelde nationale extremen (11 procent). Daarmee bood de regio weerstand aan de aanhoudende daling in de tewerkstellingscijfers in België (tot 1986) en kon zij rekenen op enkele uitzonderlijke aanvullende maatregelen voor jobcreatie in de publieke sector, voornamelijk in overheidsbedrijven en met behulp van speciale tewerkstellingsprogramma's. Toch stond de arbeidsmarkt er niet goed

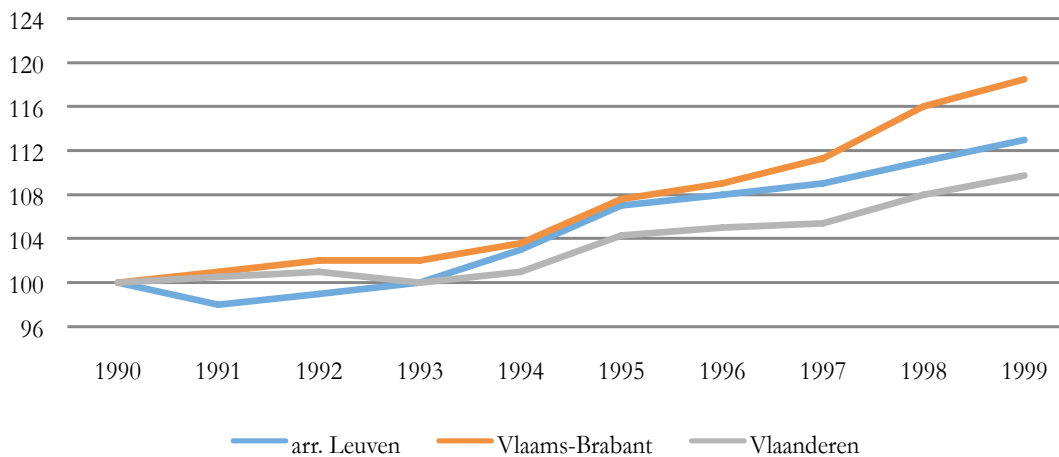
18 FOD Economie, *Pendel in België. De woon-werkverplaatsingen. De woon-schoolverplaatsingen* (Brussel 2001), p. 64-65.

19 RAW.

voor. Pas vanaf 1990 doorbrak het arrondissement die negatieve spiraal. Sindsdien werd opnieuw het (Vlaamse) gemiddelde tewerkstellingspeil overtroffen.

## Kentering

De ommezwaai nam echter een lange aanloop (grafiek 7). Die aarzelende stijging sinds 1991 was deels te wijten aan het structurele wegwijnen van de landbouw en de traditionele nijverheden in het land. Daarenboven werd ook in de overheid ingekrompen (voornamelijk merkbaar in de snelle afbouw en de uiteindelijke afschaffing van de dienstplicht). De laagconjunctuur speelde hierin zeker een rol: de aangroei van zelfstandige werkgelegenheid stagneerde in de jaren 1990 in Vlaanderen en in het arrondissement. De loontrekkende jobs groeiden echter sinds 1993 sterker aan dan in de rest van het gewest.



**Grafiek 7.**

Evolutie van de werkgelegenheid 1990-1999 met 1990=100.

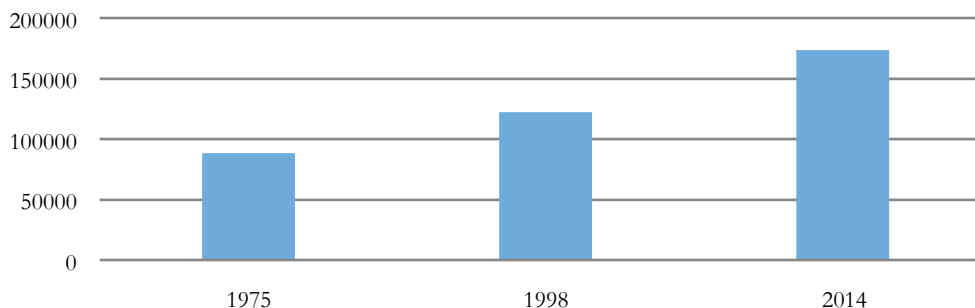
Bron: RSZ, Steunpunt WAV.

Op het eind van de twintigste eeuw belichaamde het arrondissement Leuven de betere middenmoot wat het aantal werkenden en werklozen betreft. Met 67 procent van de actieve bevolking aan het werk deed de regio het meer dan 1,5 procent beter dan Vlaanderen, en met amper 6 procent van de actieve bevolking als werkloos bleef hij meer dan 1 procent onder het Vlaamse werkloosheidspeil. De werkzaamheidsgraad bleef ook in de 21ste eeuw min of meer stabiel: in 2012 lag het arrondissement met meer dan 67 procent nog steeds ruim voorop op Vlaanderen. Bovendien groeide de loontrekkende tewerkstelling sinds de oliecrisis in het arrondissement consequent sterker aan dan in de rest van het land.



In het laatste kwart van de twintigste eeuw nam zij toe met bijna 39 procent, in de eerste vijftien jaar van de 21ste eeuw was dat, crisisjaren inclusief, circa 30 procent (grafiek 8). De werkzaamheid verschilde echter sterk van gemeente tot gemeente. De werkzaamheid bereikte maxima van wel 73 procent in kleine gemeenten als Boutersem en Kortenaak, maar de centrumsteden Leuven (63,2 procent) en Diest (66,2 procent) haalden niet het Vlaamse gemiddelde.<sup>20</sup> Ook Tienen, Landen en Aarschot scoorden relatief slecht.

**Grafiek 8.**  
Loontrekkende tewerkstelling sinds 1975  
(in absolute cijfers)  
Bron: RSZ.



In deze evolutie kan het belang van de vrouwelijke tewerkstelling moeilijk worden onderschat. Voor het laatste kwart van de twintigste eeuw was de stijging van de loontrekkende tewerkstelling voor bijna drie vierde te danken aan de activering van vrouwelijke arbeidskrachten: een toename van meer dan 25.000 eenheden, te vergelijken met circa 9.000 mannen, voornamelijk in de quataire sector.<sup>21</sup> De vrouwelijke activiteitsgraad in het arrondissement overtrof zo ruimschoots die in de rest van het land. Deze veronderstelling werd verder ondersteund door de cijfers van gemeentelijke tewerkstellingsgroei. Hierin sprong Leuven sinds het einde van de jaren 1990 uit de band met zijn toenemende profilering als diensten- en zorgcentrum: al in 1999 was 40 procent van de regionale jobs geconcentreerd in de stad.<sup>22</sup>

Op het einde van de vorige eeuw toonde het arrondissement dan ook een overwegend gunstig beeld inzake tewerkstelling. De gemeenten in de Leuvense agglomeratie kenden een hoge werkgelegenheid en een werkloosheid die consistent onder de 5 procent lag. Leuven, Tienen en Diest deden het als stadscentra ook hier echter minder goed: tussen 7 en 9 procent van de arbeidsmarkt was er werkloos. Dat haalde het arrondissementsgemiddelde op vlak van werkgelegenheid en jobcreatie dan ook naar omlaag: in 1999 waren er voor elke vacature gemiddeld

20 ERSV Streekpact 2013, p. 47.

21 1975-2000. *Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant*, p. 8.

22 Steunpunt WAV.

6,5 werkzoekenden.<sup>23</sup> Desalniettemin bleef de werkloosheid relatief laag omwille van de grootschalige arbeidspendel en de uiterst goede resultaten van de kleinere gemeenten.<sup>24</sup> Het arrondissement, en dan in de eerste plaats de Leuvense agglomeratie, begon de 21ste eeuw met een sterke inhaalbeweging. Het niveau van de topregio Halle-Vilvoorde werd weliswaar niet bereikt: tussen 1961 en 2001 nam de werkgelegenheid in het arrondissement toe met gemiddeld 2,6 procent per jaar te vergelijken met bijna 5 procent in Halle-Vilvoorde, maar in het arrondissement Leuven was er sprake van een relatief snellere jobcreatie en een steilere daling van de werkloosheid, en dus van een toename van de werkzaamheid die Vlaanderen ruimschoots in snelheid voorbijstak.<sup>25</sup>

Ook in volle crisis handhaafde het arrondissement de laagste werkloosheidscijfers van het land. In 2013 lag de werkloosheidsgraad in het arrondissement met 5,8 procent ruim onder de circa 7,5 procent van Vlaanderen.<sup>26</sup> In januari 2015 lag de werkloosheidsgraad weer op 5,3 procent, te vergelijken met ruim 7 procent voor Vlaanderen.<sup>27</sup> De snelle transformatie van de regionale economie kon dus de facto een volledige tewerkstelling voorleggen. De nieuwe jobs in het arrondissement bevonden zich vooral in de informatica en de handel, in bedrijfsdiensten en financiële diensten. Al in 1979 had het arrondissement voor zijn financiële dienstensector een specialisatiecoëfficiënt van 1,73 (waarbij 1 gelijk is aan Vlaanderen).<sup>28</sup>

Deze liep in de volgende decennia alleen maar verder op. De stad Leuven was daar in grote mate voor verantwoordelijk: Leuven kende sinds de jaren 1980 een versnelde uitbouw van zijn financiële infrastructuur met de vestiging van banken, investeringsmaatschappijen en ondersteunende juridische bedrijven. Sinds de stad in 1995 de hoofdplaats van de 'nieuwe' provincie Vlaams-Brabant werd en zich daarenboven profileerde als een diensten- en verzorgingscentrum, nam de jobcreatie een hoge vlucht. In de publieke diensten – onderwijs, openbaar bestuur en gezondheidszorg – was deze inhaalbeweging bijzonder merkbaar. De invloed van Leuven laat zich ook opmerken in het verschil tussen (werkzame) woonbevolking en werkbevolking: het aantal tewerkgestelden in de agglomeratie overtrof al in 2001 het aantal woonachtigen met meer dan 40 procent.<sup>29</sup>

De exponentiële aangroei van de tertiaire en vooral de quartaire sector zorgde inderdaad voor een verbreding van de arbeidsmarkt, maar ook voor een verregaande centralisering. Deze ervaring stabiliseerde zich in het eerste decennium van de 21ste eeuw. De primaire en secundaire sectoren waren de afgelopen vijftig jaar het voornaamste slachtoffer wat werkgelegenheid betreft. Historisch had de

23 RSZ en RIZIV.

24 In de stad Leuven liep de werkloosheidsgraad echter verder op: in 1999 bereikte zij het verontrustende peil van 9,2 procent.

25 RZS, eigen berekening.

26 VDAB.

27 VDAB.

28 RSZ en tabel 2.I. in 1975-2000.

*Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant.*

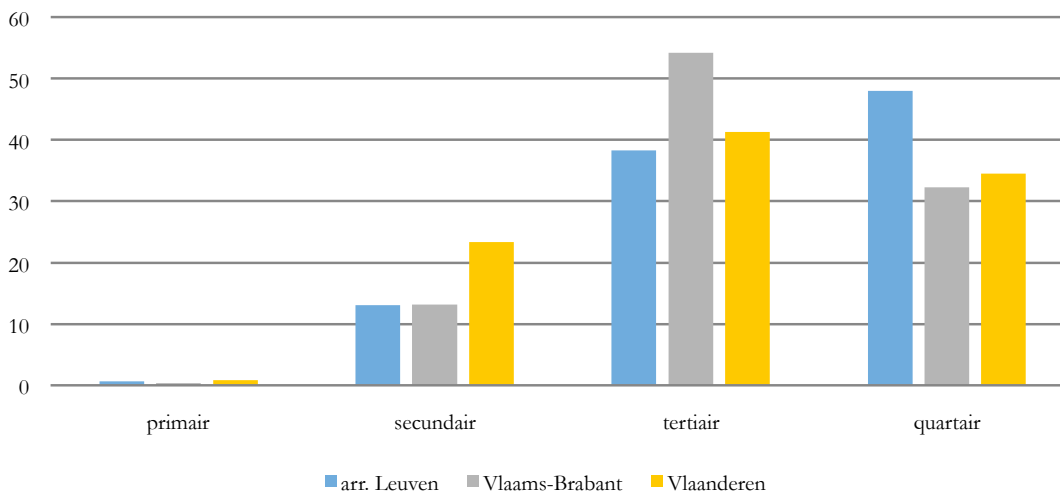
29 A. Verhetsel, E. Van Hecke et al, *Overheidsenquête 2001: Pendel in België* (Brussel 2001), p. 130.

landbouw steeds een rol van formaat gespeeld in de regio. Die impact zindert ook nu nog na. Nog in 2014 lag het aantal arbeidsplaatsen in de primaire sector in Leuven beduidend hoger dan in de rest van Vlaams-Brabant.

Bij deze positieve evolutie moet ook de activiteitsgraad van de bevolking op arbeidsleeftijd in acht worden genomen: in België steeg deze van 62 procent in de jaren van de oliecrises gestadig tot 68 procent in 2012. Vlaanderen zat daar steeds net boven. Ondanks de relatief intense vergrijzing overschreed het arrondissement zowel het Belgische als het Vlaamse peil, met een activiteitsgraad van bijna 71 procent.<sup>30</sup> Deze gunstige curve bracht echter ook nieuwe spanningen op de lokale arbeidsmarkt teweeg. Voor elke vacature meldde een groot aantal werkzoekenden zich aan. Ook werd de achterstand van het Hageland niet volledig weggewerkt. Het hinterland kende per honderd beroepsactieve inwoners gemiddeld minder dan vijftig jobs.

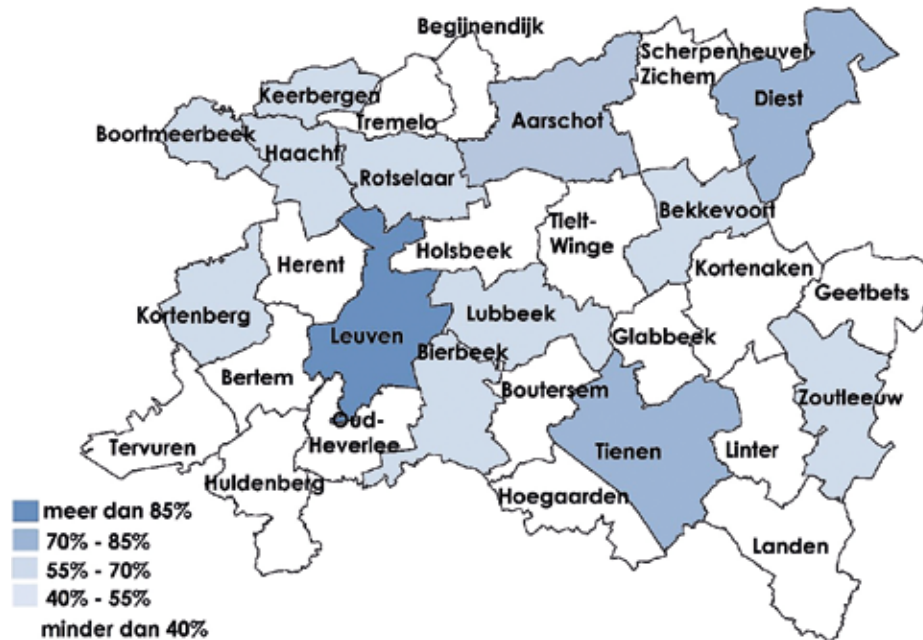
De arbeidsmarkt is dan ook fundamenteel van karakter veranderd:

**Grafiek 9.**  
Tewerkstellings-  
structuur 2014  
in procent  
Bron: RSZ,  
eigen berekening.



Bijna de helft van de arbeidsplaatsen in het arrondissement vindt men in de quataire sector. Hierin speelt vooral het onderwijs een belangrijke rol (15,3 procent). Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening wegen samen meer dan één vijfde van de totale tewerkstelling. De nabijheid van de universitaire ziekenhuizen en aanverwante activiteiten draagt daartoe sterk bij. De voortrekkersrol van de regio in de *social profit* wordt ook duidelijk in de specialisatie-index: de gezondheidszorg verhoudt zich tot Vlaanderen met 1,4 en

<sup>30</sup> NBB, *Regionale rekeningen* 2013.



Kaart 16.  
Jobratio (2014).  
Bron: Resoc  
Structuurplan 2013.

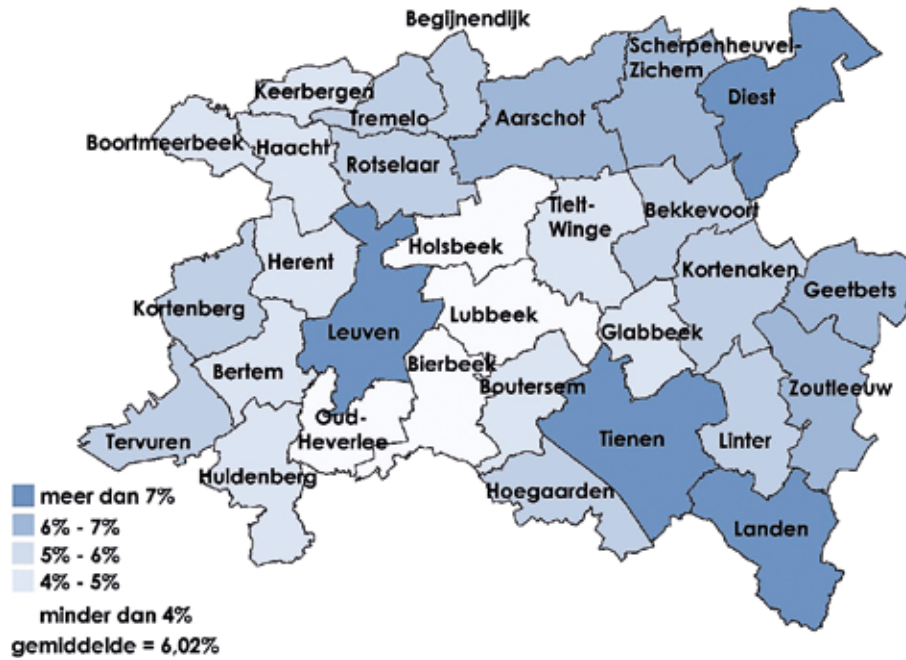
ook de maatschappelijke dienstverlening ligt boven het Vlaamse gemiddelde.<sup>31</sup> De tewerkstelling in de quartaire sector in het arrondissement Leuven heeft bovendien een aandeel van bijna 10 procent in de gehele Vlaamse quartaire sector; terwijl de totale tewerkstelling van het arrondissement nog geen 7 procent uitmaakt van de totale tewerkstelling voor Vlaanderen. Grafiek 9 maakt niet alleen de belangrijkheid van de quartaire sector in de regio duidelijk, zij toont ook het relatief grote aandeel in de globale Vlaamse tewerkstelling: de quartaire sector is per definitie immers een bijzonder arbeidsintensieve sector.

Deze evolutie is ook duidelijk merkbaar in de geografische verdeling van de jobratio, het aantal jobs per honderd inwoners (kaart 16). Leuven springt als dienstencentrum onmiddellijk in het oog. De jobratio scheerde er de voorbije jaren toppen van wel 115 procent, maar het arrondissementsgemiddelde bleef desondanks steken onder de 60 procent en ligt daarmee flink onder het Vlaamse gemiddelde van 67 procent. Daarnaast doet de Leuvense agglomeratie ook haar voordeel met haar positie in de Vlaamse ruit, die verantwoordelijk is voor bijna 30 procent van de totale werkzame beroepsbevolking van België.

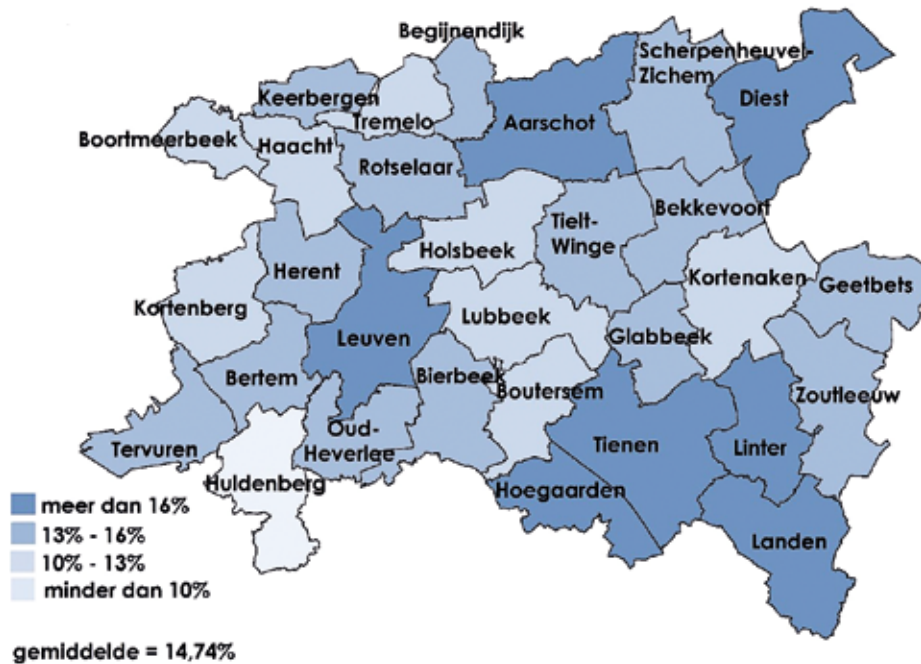
De werkloosheid in de gordel van stedelijke kernen – Leuven, Aarschot, Tienen en Diest – bleef ook in 2015 opmerkelijk en lag er stevast hoger dan

31 WSE, eigen bewerking.

**Kaart 17.**  
Werkloosheidsgraad  
(2014).  
Bron: VDAB  
ARVASTAT, eigen  
berekening.



**Kaart 18.**  
Jeugdwerkloosheid  
(2014).  
Bron: VDAB  
ARVASTAT, eigen  
berekening.



het gemiddelde voor het arrondissement. Tienen overschreed met bijna 7,5 procent ook het Vlaamse gemiddelde. Daarbij kwam dat de jeugdwerkloosheid in het arrondissement weliswaar lager lag dan in de rest van Vlaanderen (14,7 procent in vergelijking met het Vlaamse 15,8 procent), maar dat dit relatief gunstige cijfer werd overschaduwd door de jeugdwerkloosheid in de stedelijke agglomeraties. Opnieuw spande Tienen daarin de kroon (19,4 procent), maar ook Landen, Diest en Leuven (elk meer dan 17 procent) dreven het gewogen arrondissementsgemiddelde gevoelig omhoog. Deze cijfers kunnen evenwel ten dele worden verklaard door de hoge participatiegraad in het hoger onderwijs.

De toenemende specialisatie van de economie hield logischerwijze een diversificatie van de arbeidsmarkt in. Hoewel al vroeg bij de uitbouw van de kennis-economie zwaar werd ingezet op de knelpuntheroepen, en dan vooral in de informaticasector en in de openbare diensten, betrof de activering van arbeidskrachten daarbij vooral hooggeschoolden. De verdere uitbouw van kennisintensieve speerpuntsectoren werkte clustervorming van arbeidskrachten in de hand. Die clusters waren echter in de eerste plaats gericht op commerciële valorisatie van wetenschappelijk verworven kennis en technologie. Hierdoor bleven grote segmenten van de beroepsactieve bevolking achter op minder gestimuleerde marktsectoren. Omdat de bevolking van het arrondissement in zijn geheel echter meer hoogopgeleiden telde door de aanwezigheid van de Associatie KU Leuven, lag het aandeel hoogopgeleide werklozen er relatief gevoelig hoger: 24,6 procent, te vergelijken met 16,2 procent voor Vlaanderen.<sup>32</sup>

## Weefsel en bovenbouw: socioculturele mobilisatie

### Spiraal en kringloop

In het kader van de aanslepende Hagelandse problematiek maakte professor Roger Depré, die tot 1993 voorzitter was van de latere vzw Opbouwwerk en ook in het Welvaartscomité Tienen zetelde, in 1974 een diareeks voor Interleuven met de titel 'Werkloosheid, pendel en industrialisatie van ons arrondissement'. Hierin poneerde hij de these van een Hagelandse 'fatale kringloop', waarbij de asociale pendel (*métro-boulot-dodo!* scandeerde men in mei 1968 in Parijs) en de schier onbestaande plaatselijke arbeidsmarkt lange werkdagen veroorzaakten en daardoor de Hagelanders verstompten. Met deze diavoorstelling

32 VDAB Arvastat 2013.



Sociaal Huis Landen.

zorgsectoren. Zij was dus een hindernis van belang in de strijd tegen een ongelijkmatige welvaartsspreiding. De ontsluiting van het arrondissement was daarenboven geconcentreerd op de stadskernen en dan vooral op Leuven en Tienen. Wegen in het Hageland waren vaak niet verhard, de pendel verliep moeizaam en nam dagelijks enkele uren in beslag. Hierdoor lieten investeerders de regio links liggen, bleef de welvaart steken op een laag peil en sleurde de kringloop de regio verder de diepte in.

Depré volgde Keynes in de socioculturele gevolgtrekkingen van deze economische spiraal. Er was in het Hageland, zo stelde hij, eenvoudigweg geen tijd voor cultuur en opleidingen. Deze sociale theorievorming over de correlatie tussen sociaaleconomische en culturele achterstand was geenszins Deprés uitvinding, maar vond in de jaren 1970 ingang in tal van regioanalyses. Het Hageland had bovendien te kampen met de gevolgen van deze kringloop. Door de reconversie van de landbouw en het quasi gebrek aan een industriële infrastructuur waren er niet voldoende jobs voorhanden, waardoor de actieve bevolking genoodzaakt was te pendelen naar de Leuvense agglomeratie of de industrieën elders in het land. In dat opzicht bevond de streek zich dan ook eerder in een uitdijende reeks van concentrische vicieuze cirkels. De kringloop van Depré was uiteindelijk niet zo verschillend van de neerwaartse spiraal van Keynes.

Om tot een meer gelijkwaardige spreiding van de welvaart te komen, moest met andere woorden ook worden geïnvesteerd in een cultureel project, dat de Hagelanders uit deze kringloop trok.

wilde de intercommunale een sensibiliseringscampagne op gang trekken in het arrondissement, met het oog op een gecoördineerde regionale samenwerking.

Deprés these was nauw verwant aan Keynes' *general theory*, die structurele werkloosheid in een gebied als de katalysator van een neerwaartse spiraal benoemt. Een zieke arbeidsmarkt leidt tot uitwijking. De emigratie, of zij nu permanent was of een dagelijkse pendel, erodeerde in het oosten van het arrondissement niet alleen verder de ontwikkeling van de plaatselijke werkgelegenheid, maar ook het draagvlak van maatschappelijke

Het regionale beleid was erop gericht een gezonde welvaartsspreiding te vergemakkelijken. Zoals Eyskens al had duidelijk gemaakt, kon dat beleid slechts werken indien niet alleen aan de economische ‘onderbouw’ werd gebouwd, maar ook aan de ‘bovenbouw’. Initiatieven om het sociale en culturele weefsel in het arrondissement te versterken, kwamen vanaf het eind van de jaren 1960 van de grond. Interleuven liet zich door de diareeks van Depré inspireren om met een aantal evenementen de kringloop te doorbreken. Deze evenementen bleken weliswaar grotendeels ontoereikend – de bibliothekenquête kon bijvoorbeeld niet op bijstand van de gemeenten rekenen en bleef daarom lang dode letter – maar de toon was gezet voor een engagement dat economische expansie opentrok naar alle facetten van de samenleving.

Die aanpak was symptomatisch voor het vroege sociale cultuurbeleid van Interleuven. In 1971 richtte de intercommunale een technische commissie van deskundigen op die drie kerntaken werd toebedeeld: onderzoek naar een bestaande infrastructuur voor sociale dienstverlening; onderzoek naar een bestaande culturele infrastructuur; en ten slotte de organisatie van culturele activiteiten. De eerste, aarzelende stappen in de richting van een sociaal cultuurbeleid werden in datzelfde jaar gezet: in de Sint-Pieterskerk in Leuven werd de Messias van Händel opgevoerd, met aansluitend de tentoonstelling ‘Aspecten van de laatgotiek in Brabant’ in het stedelijk museum. Hoewel deze een succes waren, zaten de commissie en de directie van Interleuven allerminst op dezelfde lijn: volgens deze laatste veruitwendigde de socioculturele verantwoordelijkheid, zoals deze doelstelling in de statuten van de intercommunale was genoemd, zich in deze activiteiten als ‘te elitair en te zeer op Leuven toegespitst’.



HaBoBib  
(Bibliotheek Haacht  
Boortmeerbeek)  
in Haacht.

Links:  
De bibliotheek  
van Bekkevoort.

Rechts:  
Reconversie jongens-  
school Tielt-Winge.





De taakstelling van de intercommunale was uitgesproken open van aard: de bredere gemeenschappelijke verantwoordelijkheid werd onderkend in de samenwerking met het sociologisch onderzoeksinstituut van de universiteit en de sociale school van Heverlee. Het jaarverslag van 1974 maakte gewag van de voltooiing van een inventaris van de aanwezige sociale dienstverlening en van de socioculturele infrastructuur in het arrondissement. Deze inventaris moest als richtsnoer dienen bij de versteviging van het sociale weefsel. Dat weefsel steunde op enkele maatschappelijke pijlers. In eerste instantie was de medewerking van de gemeenten en COO's (de latere OCMW's) essentieel. Ook van hogerhand kwam ondersteuning: subsidies werden vrijgemaakt door de ministeries van Nederlandse Cultuur en Openbare Werken.

Zoals de bibliotheekenquête echter had aangetoond, stonden of vielen initiatieven met de participatie van de inwoners. Interleuven organiseerde op 12 maart 1977 nog een studiedag 'Nieuwe hoop voor de openbare bibliotheek in het arrondissement Leuven', die dit keer wél op bijval kon rekenen. De verwezenlijkingen lieten echter lang op zich wachten. Nog in 1985 beschikte minder dan de helft van het arrondissement over een bibliotheekvoorziening, te vergelijken met meer dan 60 procent voor Vlaanderen.<sup>33</sup> De uitbouw van een socioculturele infrastructuur was één methode om de bevolking te mobiliseren. Interleuven dreef daarnaast het aantal evenementen op: van in het begin van de jaren 1970 zette de intercommunale jaarlijks haar schouders onder het Festival van Vlaanderen, dat in 1971 met het genoemde Händel-concert in het arrondissement van start was gegaan. In 1974 was de patronage evenwaardiger verdeeld over de regio, met concerten en kleinkunstavonden in Averbode, Diest, Aarschot, Zoutleeuw en Kortenberg.<sup>34</sup>

Geleidelijk aan werd de culturele werking van de intercommunale gekristalliseerd naar de idee van Depré. Dat vertaalde zich in 1977 in de afsplitsing van de dienst Opbouwwerk naar een onafhankelijke vzw die als enige in Vlaanderen een samenwerking garandeerde tussen de intercommunale en de socioculturele werkgroep. Enerzijds nam de vzw het culturele opbouwwerk over en anderzijds legde zij zich toe op sociale welzijnszorg. De vzw introduceerde haar taakstelling eerder ambitieus als 'een vorm van maatschappelijk werk waarbij de bevolking, verenigingen en overheid van een bepaalde gemeente, groep van gemeenten of streek door gesprek en overleg gebracht worden tot het zelf ervaren en verwoorden van hun noden en behoeften en het zelf vinden van de oplossingen ervoor.'<sup>35</sup> Met andere woorden, Opbouwwerk wilde een structurele oplossing ontwikkelen voor de

33 *De erkenning van NO-Hageland als ontwikkelingsgebied*, p. 23.

34 Jaarverslag Interleuven 1974, p. 52.

35 Jaarverslag Interleuven 1976, p. 39-40.

problematiek die Depré eerder al had geschetst. Als een uitgesproken intergemeentelijk instrument voor maatschappelijke dienstverlening, mikte de vzw op de uitbouw van een netwerk aan contacten en de stimulering van communicatie en samenwerking onder begeleiding van deskundigen. Dat netwerk werd verder aangevuld met de OCMW's, met overleggroepen van welzijnswerkers en vrijwilligers, met gemeentelijke cultuurraden maar ook met organisaties als de Koning Boudevijnstichting voor projecten rond de armoedeproblematiek en gehandicaptenzorg.

De behoefte aan zulk een organisatie was groot. Het arrondissement kende immers een structureel demografisch onevenwicht: van zijn 400.000 inwoners op het eind van de jaren 1970 woonden er 120.000 in het stadsgewest Leuven, waarvan een groot deel werd bepaald door de recente inwijking uit andere landstroken. Dat zorgde voor sociale spanningen. De ongelijkmatige bevolkingsverspreiding en -evolutie maakte het voor Opbouwwerk duidelijk dat zijn werkterrein zich diende toe te spitsen op twee socioculturele 'probleemgebieden': het Hageland lag voor de hand en zuidwest-Leuven (van Tervuren tot aan de rand van de Leuvense agglomeratie). Geleidelijk aan breidde de vzw haar invloed op het socioculturele maaswerk van het arrondissement uit. In 1995 veranderde zij haar naam naar Intergemeentelijk Opbouwwerk Leuven (IGO).

## Utopie en toekomst

De arbeidsmarkt differentieerde zich ondertussen verder binnen de krijtlijnen die het economische veld uitzette. De groei van de dienstverlenende sectoren betekende een transformatie van de aard van de arbeid zelf. De arbeidsmarkt in de regio leende zich dankzij deze sectoren in toenemende mate voor deeltijdse banen. Hun succes nam parallel toe met de uitbreiding van de tertiaire en vooral de quataire sector. Dat succes was meer uitgesproken dan in de rest van België. De netto jobdestructie van de tweede helft van de jaren 1970, een periode waarin het industriële landschap in het arrondissement snel verarmde, werd op nationaal niveau geleidelijk afgeremd door de dalende olieprijzen, de verbeterde looncompetitiviteit en de stimulatie van deeltijdse arbeid (het zogenaamde 5/3/3 programma). Die maatregelen hadden ook hun effect in het arrondissement. Deeltijdse jobs, en dan vooral de klassieke halftijdse jobs en 'grote deeltijdbanen' (in 2001 ongeveer 30 procent van de tewerkstelling in de quataire sector), wonden er aan populariteit. De opgang van de dienstensector speelde dan ook

een stimulerende rol in de deeltijdse jobcreatie. Productie-intensieve sectoren en nijverheden waren daarvoor niet aangewezen. Het aantal werkenden nam door de aangroei van deeltijdse arbeid sneller toe dan het arbeidsvolume.

De aangroei van de quartaire sector had verder tot gevolg dat contracten voor uitzendarbeid aan populariteit wonnen: de afnemers van de PASO-enquête van 2002 zagen heil in de trend van ondernemingen om met uitzendarbeid te werken. Uitzendarbeid is immers een flexibele maatregel, die snel kan inspelen op fluctuaties in de arbeidsmarkt. In 2001 maakte zo één derde van de bedrijven met meer dan twintig werknemers gebruik van uitzendkrachten (te vergelijken met 45,5 procent voor Vlaams-Brabant) en meer dan 20 procent van de bedrijven met minder dan twintig werknemers (te vergelijken met 15,8 procent voor Vlaams-Brabant). De afwijkingen liepen gelijk op met sectorale verschillen. Deze vorm van arbeid was vooral populair bij kleine organisaties in de tertiaire sector.

De indicatoren van het Erkend Regionaal Samenwerkingsverband (ERSV) voor 2013-2018 tonen enkele stappen in de goede richting om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar af te stemmen. Bij de VDAB steeg sinds 2012 het aantal cursisten in de *social-profit*sector, zodat de knelpunten in de zorgsector (vooral verpleegkunde, kinderopvang en -zorg) minder zwaar op de economie beginnen wegen. Bovendien verliep de groeiende participatie aan deze opleidingen evenwichtig doorheen het arrondissement: alle subregio's schommelden rond het gemiddelde participatiepercentage van het arrondissement (10,4 procent).<sup>36</sup> Vanaf 2013 was dan ook een gunstige stijging merkbaar in het aantal ingevulde vacatures in de zorgsector. Ook de duurzame en hightech sectoren kenden een groeiend aantal volzette opleidingen bij de VDAB en zijn partners.

### Arbeidsproductiviteit: de keerzijde van de diensteneconomie

Het stelsel van de dienstencheques wil buurtdiensten en buurtbanen, zoals schoonmaak, boodschappen doen en tuinwerk, bevorderen. Tussen de intrede van het stelsel in 2003 en 2013 steeg het volume van het bruto binnenlands product (bbp) in de privésector van het arrondissement (dus in de totale economie, met uitzondering van openbaar bestuur en onderwijs) met 14,6 procent, in vergelijking met 13,9 procent voor België. Het aantal werknemers in deze sector nam in diezelfde periode toe met 10,8 procent; in België was dat met 9,6 procent. De groei van de arbeidsproductiviteit in de privésector kan dan in de beschouwde tien jaar worden vastgelegd op  $\frac{114,6}{110,8} + 1 = 2,9$  procent. Voor België steeg de productiviteit met 3,9 procent.

<sup>36</sup> ERSV Vlaams-Brabant, *Indicatoren voor het streekpact 2013-2018*, p. 61.

Het productiviteitspeil werd vooral in het arrondissement negatief beïnvloed door de sterke uitbreiding van drie subsectoren: de administratieve en ondersteunende diensten enerzijds en de non-profitsectoren gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening anderzijds dragen traditioneel weinig bij tot de groei van de arbeidsproductiviteit. De indrukwekkende stijging in de tewerkstelling met dienstencheques was overwegend vrouwelijk van karakter: in België waren van de circa 133.000 werkenden in 2014 meer dan 129.000 vrouwen.<sup>37</sup> De toename van deze subsectoren is voor twee derde te verklaren door het succes van de dienstencheques (en voor één derde door de non-profitsectoren). Die afhankelijkheid van de dienstencheques had dan ook zijn neerslag op de arbeidsproductiviteit: in de drie subsectoren verminderde de productiviteit gevoelig, met wel 14 tot 19 procent.

Hoewel de intrede van de dienstencheques een niet te versmaden succes inhield voor de tewerkstelling in de regionale diensteneconomie, was zij dus voor de arbeidsproductiviteit van die sector geen goede zaak.

Daarnaast werden initiatieven gelanceerd om kansengroepen optimaal in te zetten in de lokale arbeidsmarkt. Het ERSV Streekpact van 2013 haalde als één van de structurele zwaktes van het arrondissement de oververtegenwoordiging van kansengroepen en laaggeschoolden aan in de werkloosheid. Geïntensiveerde taaltrajecten zoals de individuele beroepsopleidingen, tijdelijke opleidingen Nederlands voor werkzoekenden georganiseerd door een bedrijf met oog op tewerkstelling binnen hetzelfde bedrijf, moeten allochtone werklozen helpen doorstromen naar de reguliere arbeidsmarkt. Een andere kansengroep waren de vijftigplussers. De vergrijzing speelde zoals gezegd een relatief grote rol in de regio, vergeleken met de rest van Vlaanderen. Al in de jaren 1980 zette dit grote druk op de OCMW's. Resoc introduceerde met medewerking van de Vlaamse overheid een 50+ premie die aan een bedrijf wordt toegekend als deze een vijftigplusser aanneemt. In 2013 waren zo al 560 premies toegekend.<sup>38</sup> Of maatregelen als deze voldoende het hoofd bieden aan de structurele uitdaging, is niet zeker. De vervangingscoëfficiënt, de verhouding van in- en uitstroom op de arbeidsmarkt, noopte de voorbije jaren niet tot optimisme (grafiek 10).

Deze grafiek toont aan hoe in 2012 elke honderd uittreeders (het ERSV koos voor de leeftijdscategorie 55-64 jaar) slechts door 90 instromers (15-24 jaar) werden gecompenseerd. Hiermee lag het arrondissement in structureel woeliger vaarwater dan de rest van Vlaanderen. Het Planbureau verwacht dat deze negatieve tendens zich in de toekomst verderzet.

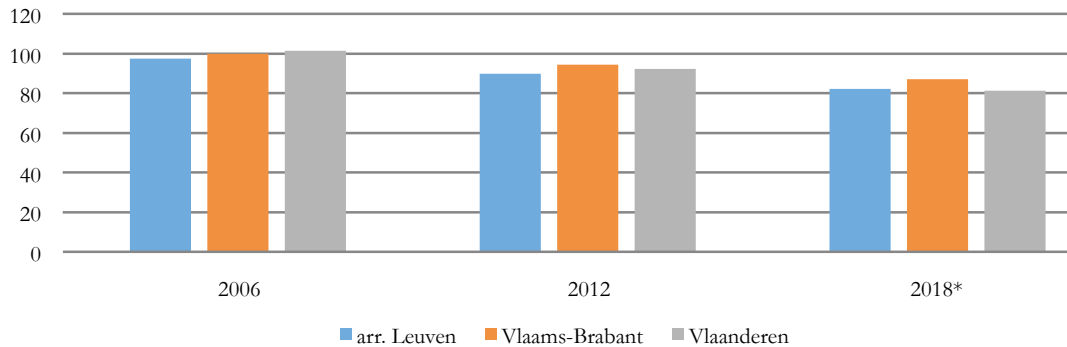
37 RSZ, regionale gegevens niet beschikbaar.

38 *Indicatoren voor het streekpact 2013-2018*, p. 43.

**Grafiek 10.**

Vervangingscoëfficiënt.  
Bron: ERSV Streekpact  
2013.

\* Prognose 2018: Federaal  
Planbureau.



In deze dienstverlening namen de OCMW's een cruciale plaats in. Sinds de hervorming van de COO's in 1977 breidde de OCMW-structuur zich uit over alle net gefuseerde gemeenten. Als voornaamste taak legde het OCMW zich het inzichtelijk maken van de sociale wetgeving op en de coördinatie van welzijns- en zorginstellingen in de regio. Naarmate de OCMW-vestigingen zich verder integreerden in het weefsel van het arrondissement, sloten zij zich geleidelijk aan als vennoten bij Interleuven. Daar gaven zij vanaf het eind van de jaren 1970 vooral binnen de dienst Opbouwwerk een stimulans aan de uitbouw van een sociale infrastructuur. Opbouwwerk streefde ernaar dat elke gemeente over een sociale dienst kon beschikken. In 2014 waren 29 OCMW's vennoot bij Interleuven. Daarnaast sloten de OCMW's zich aan op het netwerk van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid, waarvoor Interleuven als veiligheidsconsulent optrad.<sup>39</sup> Om efficiënter te kunnen inspelen op de arbeidsmarkt, stelde het meest recente Streekpact voor om OCMW en VDAB structureel beter te laten samenwerken op vlak van overleg en dossierwerking.

De ontwikkeling van de welvaartsstaat stoelde naast economische expansie en werkgelegenheid ook op sociaal bewustzijn. In een regio waar conjunctuur- en seizoenschommelingen hard aankwamen, was het belang van een vangnet al vroeg duidelijk. De seizoenarbeid impliceerde bijvoorbeeld jaarlijks voor enkele maanden een forse stijging van het aantal stempelaars. Het instrumentarium om tot een volwaardige welvaartsspreiding te komen, werd sinds het einde van de jaren 1970 uitgebreid door de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Enerzijds zou er verder moeten worden gebouwd op de regionale expansiewetgevingen, anderzijds wees men op een 'decentralisatie en deconcentratie van Brussel'. Al snel werden hiertoe Gewestelijke Economische Raden, Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen en Gewestelijke Investeringsmaatschappijen opgericht. De sociale zekerheid

<sup>39</sup> Jaarverslag  
Interleuven 2013,  
p. 34.

werd in de jaren 1990 voor bijna 80 procent gefinancierd door bijdragen die grotendeels steunden op de productiefactor arbeid en bijgevolg een ongunstig effect hadden op de werkgelegenheid. Ondernemingen zagen meer heil in het investeren in machines om de arbeidsproductiviteit te verhogen, temeer omdat hun competitiviteit werd aangetast tegenover lageloonlanden of landen met minder sociale bescherming.

Het loonpeil in het arrondissement lag nochtans historisch steeds laag. Op het eind van de negentiende eeuw waren de lonen er steevast lager dan in het Waalse gewest en de geïndustrialiseerde Vlaamse regio's. Deze trend hield aan tot in de jaren 1940 en werd door Geens op subregionaal niveau benaderd. Het westen van het arrondissement trok immers dat gemiddelde loonpeil op, enerzijds door de aanwezigheid van Leuven waar de lonen van bedienden gevoelig hoger lagen dan die van arbeiders, anderzijds door de (vaak relatief hooggeschoolde) pendelarbeid naar Brussel met zijn hogere lonen. Het oosten beschikte niet over die gunstige impulsen. De lonen in de nijverheidssectoren in Aarschot en Diest bereikten niet het arrondissementsgemiddelde. Het lagelooengebied manifesteerde zich vooral in het Hageland, omwille van onder andere de seizoensarbeid en de geringe scholingsgraad van arbeiders. De arbeidskrachten waren er de laagstbetaalde werkers van het hele land.

De ommekeer ging er wederom gepaard met de transformatie van het economische karakter van de regio. Naarmate de dienstensectoren zich integreerden in het economische weefsel en de activering van vrouwen op de arbeidsmarkt in een stroomversnelling terecht kwam, stegen ook de lonen en daarmee het beschikbaar inkomen van het hele arrondissement (tabel 2).

	1999	2011	gemiddelde jaarlijkse toename 1999-2011
arrondissement Leuven	16.239	21.768	2,51%
Vlaanderen	14.349	19.698	2,69%
België	13.769	18.585	2,54%

**Tabel 2.**  
Beschikbaar inkomen  
per inwoner (in euro)  
1999-2011.  
Bron: NBB, *Regionale  
Rekeningen*. Eigen  
berekening.

Ondanks de relatief gunstige inkomenspositie van het arrondissement is de toename over de beschouwde dertien jaar minder uitgesproken dan voor België, en zeker dan voor Vlaanderen. Deze groeivertraging verhindert niet dat de gemiddelde inwoner van het arrondissement Leuven nog steeds over een groter inkomen beschikte dan de rest van het land. De hoogste inkomens zijn geconcentreerd in de residentiële gemeenten in de Leuvense rand. In het oosten van het arrondissement blijft de inkomenspositie precair: belastbare netto-inkomens in het Hage-

land blijven onder het Belgische gemiddelde liggen, terwijl het arrondissement sinds 2000 gemiddeld op een surplus van circa 12 procent kan bogen.<sup>40</sup> Ook de koopkracht van de bevolking neemt toe, tot zij in 2000 al het hoogste peil in het land bereikte. Ook hiertoe leidde de inzet van vrouwelijke arbeidskrachten sinds de jaren 1990 tot een groeisprong van ruim 14 procent.

Een arbeidsmarkt in volmaakte balans is ook vijftig jaar later nog steeds een utopie. Toch is er sprake van enkele fundamentele verbeteringen. De tewerkstellingsgraad scheert de hoogste Belgische toppen, terwijl de werkloosheid is gedaald tot historische laagten: het aantal werkende personen nam de voorbije tien jaar beduidend sneller toe in het arrondissement dan in Vlaanderen en België (tabel 3).

**Tabel 3.**

Aantal werkende personen in de totale economie 2003-2012 (gemiddelde jaarlijkse toename in %)  
Bron: NBB, *Regionale rekeningen*, tabel 5.1.

arrondissement Leuven	1,26
Vlaanderen	1,06
België	1,01

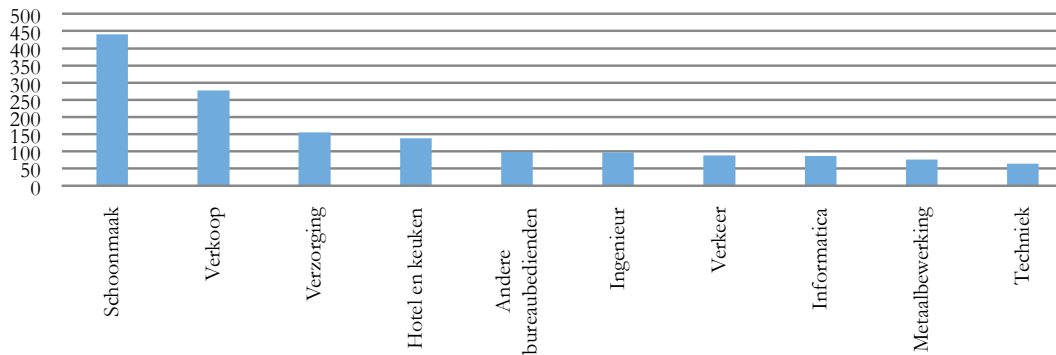
Sommige onevenwichten blijven echter hardnekkig volhouden: laaggeschoolden vinden maar moeilijk werk in de kenniseconomie, de landbouw in het Hageland is opnieuw aan een reconversie toe en er moet werk worden gemaakt van een doorgedreven jobcreatie. In 2012 waren er in het arrondissement 12,7 vacatures per honderd werknemers, te vergelijken met 15,4 voor Vlaams-Brabant en 14,7 voor Vlaanderen.<sup>41</sup> De knelpuntberoepen situeerden zich voornamelijk in de diensten- en zorgsectoren (grafiek 11).

Bovendien kan men stellen dat de ‘inhumane’ pendel van vijftig jaar geleden, waarbij arbeiders ’s ochtends en ’s avonds uren in de trein zaten, met een ander gezicht voortleeft. Het stapvoets verkeer in de spitsuren op de snelwegen en het sluipverkeer op de landelijke wegen (zeker richting Brussel) heeft het langzame treinverkeer van vroeger verdrongen. Gebrek aan mobiliteit is nog steeds een van de voornaamste bedreigingen van de werkkrachten van het arrondissement. Veel van de *bottlenecks* in het transportnetwerk naar Brussel bevinden zich in de regio en zorgen zo niet alleen voor een geblokkeerd wegennet maar ook voor een belangrijke horde die noch ondernemingen, noch werknemers willen of kunnen nemen.

Om deze problemen op de arbeidsmarkt aan te pakken, is vanzelfsprekend een sterke impuls van de overheden nodig. Zonder het institutionele beleidskader waarin de economie vorm krijgt, blijft een regionaal tewerkstellingsbeleid onmachtig. Willen initiatieven op gewestelijk en nationaal vlak slagen, moeten zij de specificiteit van het arrondissementskarakter in acht nemen. Zoals in het verleden

<sup>40</sup> 1975-2000. *Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant*, p. 6.

<sup>41</sup> Steunpunt WSE.



**Grafiek 11.**  
Openstaande vacatures (december 2012) (in absolute getallen).  
Bron: ERSV Streekpact 2013.

aangetoond, is daarnaast echter ook een geëngageerde bevolking essentieel. Diavoorstellingen als ‘Werkloosheid, pendel en industrialisatie in ons arrondissement’ van Interleuven, zoals zij in de jaren 1970 van school tot gemeentehuis reisden, hielden de inwoners van de regio een spiegel voor. Zij boden tegelijkertijd ook een venster op het arrondissement voor de hogere beleidsniveaus. Was de overheid in de jaren 1960 de bezorgde ouder van de regio’s, dan was dat ouderschap nu uitgebreid naar een familie van instellingen. Bottom-up én top-down sensibiliseringscampagnes: zo streeft de intercommunale al vijftig jaar naar een harmonieuze en evenwichtige verbetering van de welvaart in de regio, ingebed in een regionaal expansiebeleid.



Interleuven besteedde sinds haar ontstaan veel aandacht aan sensibiliseringscampagnes. Na de plechtige opening van de GFT-installatie in 1995 was er aansluitend een opendeurdag voor het grote publiek. Vanaf dat jaar stond ook de infomobiel rond recyclage en milieubewustzijn op evenementen.





De aanleg van het administratief centrum op het Victor De Walsplein in Kortenberg. De voorbije vijftig jaar zagen de uitbouw van een diensteneconomie.

# Een gedaanteverandering

**O**N DE VOORBIJE ZESTIG JAAR transformeerde het arrondissement van een overwegend agrarische regio tot een voortrekker van de diensten- en kenniseconomie. Die ontwikkeling putte kracht uit de diversiteit van zijn landschap en uit de veerkracht van zijn bevolking. Deze diepe wortels maakten een volwaardige ommezwaai mogelijk. Dit hoofdstuk vertelt het verhaal van die gedaanteverandering. Dat verhaal is, omwille van de centrale positie en de structurele openheid van het arrondissement, vanzelfsprekend sterk ingebed in een Belgisch en Vlaams kader. Daarom worden in het eerste deel de hoofdlijnen van de naoorlogse macro-economische ontwikkeling uitgezet: zij bieden het perspectief waarin de regionale economie het best kan worden geduid. Heeft het arrondissement in die zeventig jaar iets geleerd uit deze lessen of is *l'histoire* gedoemd *de se répéter*? Gingen economische cycli automatisch in een opwaartse spiraal of was dat vooruitgangsgeloof bankroet? Die hoofdlijnen hebben sinds de Tweede Wereldoorlog immers enkele sterke kronkels gekend; conjunctuurschommelingen die ook hun weerslag hebben gehad op het arrondissement. Het is, met andere woorden, een hobbelig parcours naar dat nieuwe profiel geweest.

Vervolgens gaan we in deze streekanalyse in wat meer detail in op enkele belangrijke indicatoren voor die regionale economie. Welke parameters tonen het belang aan van de gedaanteverandering, en hoe groot is de invloed ervan op de regio en op zijn omgeving? In navolging van Gaston Geens' analyse worden hier de sterktes en zwaktes, de bloei en het verval van de verschillende sectoren uitgediept. Het portret dat daaruit naar voor komt, toont ten slotte aan waar de grootste kansen voor het arrondissement liggen en hoe het zich onderscheidt van de omliggende regio's. Geens stelde het al vast in 1959: 'de intensiteit waarmee door zijn bewoners aan de activiteit van de grote industriële en commerciële centra van het land wordt deelgenomen' drukte een zware stempel op de economische

welvaart van het arrondissement, maar tegelijkertijd lagen net in die openheid de kiemen van een fundamentele eigenheid.<sup>1</sup> Dat is de afgelopen vijftig jaar niet veranderd, wel integendeel. Het economisch weefsel van het arrondissement is dan wel expliciet verbonden met de Belgische en de Europese structuren, de verregaande specialisatie heeft het regionale portret enkele radicaal andere kentrekken gegeven dan zijn bureu.

## Het arrondissement in België en de wereld

Het moment dat Geens zijn analyse van het arrondissement maakte, was het startpunt van wat ook in België als de ‘gouden jaren 1960’ werd bestempeld: een hoogconjunctuur die tot aan de oliecrises zou aanhouden. De EEG die in 1958 was opgericht bood nieuwe afzetmarkten, de koopkracht was volop in stijgende lijn, energie was goedkoop en de bevolking nam snel toe. Daarenboven werden, zoals eerder al aangestipt, vrouwen massaal geactiveerd in de arbeidsmarkt. Deze gunstfactoren leidden tot een optimistisch, bijna positivistisch geloof in het potentieel van de economie. Dat positivisme resulteerde zoals gezegd in een toenemende greep van het beleid op de economie.

Na de Tweede Wereldoorlog was zo door ingrijpen van de overheid de geldhoeveelheid in het land veel trager toegenomen dan het geval was geweest in de nasleep van 1914-1918. Hierdoor kon een al te ingrijpende inflatie worden vermeden. Daarin had vooral de (onpopulaire) muntsanering van Camille Gutt een rol gespeeld: deze operatie stimuleerde ook het snelle herstel van de economische activiteit en zorgde ervoor dat de consumptieprijzen niet de pan uitrezen (tussen 1945 en 1953 stegen zij met minder dan 2 procent). In 1948 was de Belgische betalingsbalans alweer in evenwicht. Dankzij de Gutt-operatie, maar ook dankzij de Antwerpse haven, die ongedeerd uit de oorlog was gekomen, kon de economische expansie zich verderzetten in een klimaat van beperkte prijsstijgingen. Deze hoogconjunctuur was echter een kunstmatige constructie, die sterk afhankelijk was van de tijdelijk gunstige concurrentiepositie ten opzichte van de buurlanden. De snelle heropleving wilde bovendien niet zeggen dat er geen sprake was van structurele handicaps: de staatsschuld bereikte in 1951 al een peil van 71,3 procent van het bbp. Ook de arbeidsmarkt was steeds één van de Belgische zwakke plekken geweest.

1 Geens, p. 9.

Dat gold zeker voor het arrondissement Leuven. Hier werkte op het eind van de jaren 1950 nog bijna een kwart van de actieve bevolking in de landbouw – ter vergelijking: tussen 1947 en 1961 gingen in België 170.000 banen verloren in deze sector.<sup>2</sup> Dat was niet alleen een sector in moeilijkheden, zoals eerder al besproken, maar het cijfer was eveneens toonaangevend voor de geringe industrialisatie van het arrondissement. Het betekende echter niet dat er in de regio van nijverheid geen sprake was. De bedrijfstakken voeding, bouw en metaal hadden een relatief maar duidelijk overwicht. Deze drie takken maakten bijna driekwart van de tewerkstelling in de nijverheid uit. Zij zijn traditioneel sectoren met een hoge toegevoegde waarde. De jaren na de wederopbouw zagen weliswaar een versnelde gedaanteverandering: de industrie die in de jaren 1950 zijn intrede deed in het arrondissement, concentreerde zich vooral op de fabricage van groef- en metaalproducten, van oliën en vetten. Voor zulke zware industrietakken was een verbinding met de spoor- en waterwegen cruciaal. Deze fabrieken hadden zich dan ook in de eerste plaats aan de Vaart gevestigd, waar men via het kanaal al snel naar de Antwerpse haven geraakte.



De Boerenbond in Landen.

<sup>2</sup> R. Halleux, G. Vanpaemel et al, *Geschiedenis van de wetenschappen in België, 1815-2000* (Brussel 2001), p. 44.

Hoewel de secundaire sector nooit een dominante positie in het arrondissement heeft ingenomen, had de voortschrijdende mechanisering ervan wel haar weerslag op de groente- en fruitteelt. Zij kon dankzij intensivering beter voorzien in de stijgende noden van een groeiende afzetmarkt, die tot dan toe beperkt was gebleven tot het Leuvense en de Brusselse agglomeratie. Het arrondissement fungeerde als de logistieke draaischijf voor de voedings-, verwerkings- en conserveringsindustrie in het land, wat resulteerde in conglomeraten van veilingen en toeleveringsbedrijven, zoals machinebouwers en transportfirma's. De veilingen lagen gespreid over de hele regio: de Belgische fruitveiling opende logischerwijs afdelingen in Haspengouw (Glabbeek en Zoutleeuw), maar ook in het westen van het arrondissement (de Centrale Tuinbouwveiling van Leuven) en in Kampenhout (Tuinbouwveiling Kampenhout). Brouwerijen en mouterijen groeiden aan de oevers van de Demer, de Vaart en de Dijle aan tot heuse brandpunten van bedrijvigheid.

De crisis in de jaren 1950 was dus een impuls geweest voor modernisering van de nijverheden. Efficiëntere verwerkingsmethodes en een verregaande rationalisering hadden hun effect op de ontplooiing van de regio, de reconversie en de versnelling van een infrastructurele ontsluiting ruimden de baan voor een verdere ontwikkeling van de industrie en nijverheid. Sommige van deze nijverheden waren toekomstgericht: de chemische en farmaceutische sectoren verdrongen, weliswaar zeer langzaam, de regressieve industrieën in het arrondissement, vooral door de aantrek van Amerikaanse en Duitse bedrijven.

De hoogconjunctuur van de *golden sixties* werd, onder andere om zulke multinationals te kunnen betrekken in het vernieuwingsproject, ingebed in een reeks maatregelen. Deze 'geconcentreerde expansiepolitiek', zoals Gaston Eyskens het noemde, moest de economische groei gelijkmatiger over het land aanzwengelen. Zoals gezegd kon bijvoorbeeld het Hageland als 'ontwikkelingsgewest' rekenen op bijzondere hulp. Dat gunstklimaat hield aan ondanks de turbulente politieke situatie, die zich langs communautaire en sociaaleconomische breuklijnen ontwikkelde. Zo had de Eenheidswet van 1960 grote beroering veroorzaakt en het land vier weken lang vleugellam gemaakt. De onafhankelijkheid van Kongo in datzelfde jaar verliep ook niet bepaald rimpelloos. In 1962 werd de taalgrens resoluut door de provincie Brabant getrokken. In de Borinage, dat andere Belgische 'ontwikkelingsgewest', gingen ondertussen de laatste steenkoolmijnen dicht. Toch bedroeg, onder meer door het initiële succes van de jonge EEG en de

integratie in de Benelux, de gemiddelde jaargroei van de Belgische economie in de periode 1960-1974 wel 4,9 procent.<sup>3</sup>

De kleinschaligheid van de Belgische markt enerzijds en de grote mate van openheid anderzijds dwongen de nationale economie tot het verleggen van haar horizon naar Europese einders. De vorming van een Europese gemeenschappelijke markt op het eind van de jaren 1960 betekende een belangrijke impuls voor de uitvoer van Belgische producten. Het arrondissement Leuven, logischerwijs nóg kleiner van schaal en nóg groter van openheid, had hier alle belang bij. Beide factoren, en de centrale ligging van de regio in die nieuwe eenheidsmarkt, maakten van het arrondissement een aantrekkelijke vestigingspool voor de internationale ondernemingen die zo nodig waren voor de modernisering van het economisch profiel. België, en bij uitstek Brabant, werd voor globale bedrijven een bruggenhoofd naar de Europese markt. Die multinationals werden daartoe aangemoedigd door de uitvaardiging van een reeks expansiewetten. De uitbouw van bedrijventerreinen doorheen het arrondissement Leuven kwam vanuit die optiek net op tijd. Hun succes sprak dan ook boekdelen: in een mum van tijd waren zij volzet.

De jaren 1960 leken met andere woorden wel een stroomversnelling. De sociale vooruitgang die werd geboekt, luidde de definitieve omschakeling in van een agrarische en ambachtelijke samenleving naar een gemechaniseerde industriële en diensteneconomie. Met de taalproblematiek kwamen ook de communautaire kwesties onder hoogspanning te staan. Zij culmineerden in het arrondissement in 1967-1968, toen de inrichtende macht van de Leuvense universiteit het onderling niet eens geraakte over het belang van Franstalig universitair onderwijs aan de Vlaamse kant van de taalgrens. Het kantelmoment van Leuven Vlaams gaf het startschot voor een toenemende ‘regionalisering’ van alle beleidskwesties – politiek, economisch, cultureel én sociaal. Dat kantelmoment liet zich op vele vlakken voelen. Het vertrek van de Franstalige studenten betekende zo bijvoorbeeld op korte termijn dat de druk op woonbehoeften en -prijzen in de universiteitsstad afnam en er terug ademruimte was voor een beleid van ruimtelijke ordening.<sup>4</sup>

Het algemene economische (en wetenschappelijke) optimisme van de gouden jaren vond zijn lichtend baken al in de wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel. Ruwweg duurde deze bloeiperiode dan ook vijftien jaar, tot 1973. In dat bestek verdubbelde het beschikbaar inkomen per inwoner in België. Voor het arrondisse-

<sup>3</sup> NBB Jaarverslag 1975, p. 24.

<sup>4</sup> Gesprek met Mark Eyskens, 25 maart 2015.

ment Leuven was die evolutie nog intenser. De productieverhoging nam nooit geziene proporties aan en speelde steeds sneller in op veranderende consumptiepatronen. Het is geen toeval dat de uitbouw van commerciële kernen in de steden net in deze periode zwaar werd beconcurrereerd door de nieuwe supermarkten en winkelcentra aan de even nieuwe snelwegen. De vraag nam met andere woorden steeds sneller toe. Tegelijkertijd verschoven de zwaartepunten op de arbeidsmarkt: op het eind van de gouden jaren werkte meer dan de helft van de Belgische actieve bevolking in de dienstensector. Vooral Vlaanderen kende een snelle omwenteling naar een tertiair (en quartair) profiel.

Aan de vooravond van de eerste olieschok kon België bogen op sprekende resultaten, zeker vergeleken met zijn drie voornaamste handelspartners, West-Duitsland, Frankrijk en Nederland (tabel 4).

**Tabel 4:**  
Enkele sociaal-  
economische  
kerncijfers  
gemiddelde 1971-1973  
Bron: NBB.

	België	Drie voornaamste partners (gewogen gemiddelde)
Economische groei	5,4	4,2
Stijging consumptieprijzen	5,5	6,3
Courante betalingsbalans (in % bbp)	2,7	0,9
Arbeidsmarkt		
- Jobcreatie	0,4	0,6
- Tewerkstellingsgraad	61,0	67,0
- Werkloosheidsgraad	2,0	1,7
Overheidsfinanciën (in % bbp)		
- Jaarsaldo	-3,8	+0,1
- Overheidsschuld	59,0	18,0

Toch pakten al enkele donkere wolken samen. De devaluatie van de dollar in 1971, waarmee Nixon de goudstandaard losliet, luidde een periode in van sterk fluctuerende wisselkoersen binnen de EEG. Het was echter vooral het zwarte goud dat het tij keerde. De oliecrises – de eerste nog in 1973, de volgende schok deed zich voor in 1979-1980 – deden het energiearme België behoorlijk pijn. De crises troffen het land bovendien in een kwetsbare periode: de regering had in de jaren 1970 de handen vol met institutionele hervormingen, waardoor er niet op een krachtdadige manier werd gereageerd. Verder remde de fors toenemende overheidssteun aan bedrijven in moeilijkheden de vernieuwing van het industriële weefsel af. De olieschokken knaagden snel aan de concurrentiepositie van de

Belgische bedrijven, die reageerden door hun personeelsbestand in te krimpen. De nefaste invloed die deze inkrimping op de arbeidsmarkt veroorzaakte, werd deels opgevangen door de overheid, die op enkele jaren tijd ongeveer 200.000 jobs creëerde in de publieke sector. Het overheidstekort schoot omhoog, wat zich vertaalde in een aanzwellende overheidsschuld. De publieke schuld klom van ongeveer 60 procent bbp in het begin van de jaren 1970 tot 89 procent bbp in 1981.<sup>5</sup> Daarnaast klom de inflatie naar ongekende hoogten.

Het crisisklimaat van de jaren 1970 maakte een ingrijpende herstructurering van de textiel-, steenkool- en staalindustrie noodzakelijk. In het arrondissement Leuven toonde de urgentie zich het duidelijkst in de belangrijke textielnijverheid. Verouderde productiemethoden en exploitatiekosten knaagden aan haar competitiviteit waardoor de sector erg moeizaam uit de vorige crisis van de jaren 1950 geraakte. Veel van de textiel- en kledingbedrijven waren té kleinschalig, zodat de snelle mechanisering van hun sector grotendeels aan hen voorbij ging. De systematische markprospectie, een mogelijke strategie om de expansie op de buitenlandse afzetmarkten te garanderen, botste op tegenwerking van externe factoren. Later bracht de groei van de synthetische markt de genadeslag toe: veel noodlijdende familieondernemingen moesten hun deuren sluiten.



De economische impact van spectaculaire maatregelen zoals de auto-loze zondagen was verwaarloosbaar. Dat nam echter niet weg dat het psychologische effect op de bevolking groot was: als sensibiliseringsinstrument miste deze aanpak zijn doel niet.

5 NBB Jaarverslag 1984.



Een andere sector die zwaar gebukt ging onder de nasleep van de oliecrises, was de horeca. Met de uitbouw van een commercieel weefsel in het arrondissement was ook het aandeel van restaurants en cafés in de lokale economie stevig toegenomen. De schokken van de jaren 1970 schudden de consumenten uit hun 'gouden roes' en ondermijnden hun vertrouwen in de toekomst, waardoor de horeca haar omzet sterk zag dalen. Bovendien perkten banken hun financieringsmogelijkheden op het eind van de jaren 1970 in, waardoor zaken moeilijker het hoofd boven water konden houden.

Belgische producten en diensten hadden snel aan competitiviteit ingeboet, waardoor investeerders het bruggenhoofd verlieten ten gunste van lageloonlanden. Op de bedrijventerreinen in het arrondissement stagneerde de oorspronkelijk vitale uitbouw, en dat lag niet louter aan het gebrek aan grond. Zoals al aangehaald, scheerden de werkloosheidscijfers in het arrondissement toppen van wel meer dan 10 procent. De impact was zo groot omdat de dominante industrietakken in de regio onvoldoende waren gemoderniseerd. De achterstelling en de opeenvolgende sectorale crises noopten de overheid tot enkele initiatieven, die ook in het arrondissement hun weerslag hadden.

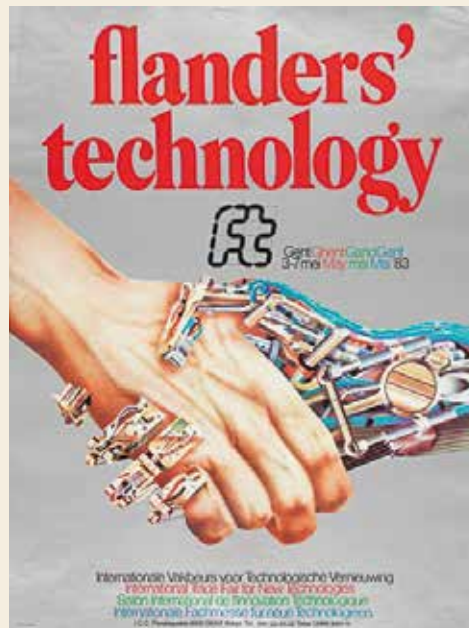
### **De derde industriële revolutie**

De druk op de arbeidsmarkt en de welvaart was in de jaren 1980 dus groot. Het was Gaston Geens die, nu in de hoedanigheid van voorzitter van de Vlaamse Executieve, de noodzaak zag tot aanpassing. Net als in zijn analyse meer dan twintig jaar geleden, rees nu bij hem het besef dat een lokale of nationale economie zich als organisme diende aan te passen aan het constant veranderende ecosysteem. Een modernisering van de economische infrastructuur volstond daartoe niet; zij moest hand in hand gaan met de introductie van technologische vernieuwing. Regressieve industriële sectoren moesten worden ingeruild voor toekomstgerichte niches als biotechnologie, hightech, nieuwe kunststoffen en micro-elektronica. Deze zouden niet alleen de werkgelegenheid terug aanwakkeren, maar ook het investeringsklimaat gunstig beïnvloeden.

Het aanzwengelen van stilgevallen investeringsgolven op zich was echter niet voldoende; er moest ook gericht naar investeerders worden gezocht die pasten in het nieuwe, vitale profiel dat Vlaanderen zich aanmat. De nieuwe, 'derde industriële revolutie', zoals het actieplan werd gedoopt, had immers een volledige reorganisatie van het industriële weefsel voor ogen. De veranderingen die net in het begin van de jaren 1980 in het arrondissement Leuven intensiverden, namelijk de ommekeer naar een postindustriële economie en de professionalisering van onderzoeksvalorisatie, kaderden dan ook ten volle in de doelstellingen van

deze 'revolutie'. Zoals later aan bod zal komen, boekte de revolutie in het arrondissement net op dat vlak zijn grootste resultaten. Naast een investeringspijler had het project ook nadrukkelijk een sensibiliseringspijler: zij wilde de Vlaamse bevolking bewust maken en enthousiasmeren voor het niet-aangeboorde potentieel van het gewest.

Het DIRV-initiatief had dus ook een ideologische ondergrond. Zoals Jos Dupré stelde, knoopte Geens' project aan bij de filosofie van Eyskens en Pinxten uit de jaren 1950-1960, waarin de overheid als een bezorgde ouder voor zijn staat zorgde. In tegenstelling tot die vorige generatie echter, was de kroost in de jaren 1980 beperkt tot het Vlaamse gewest. Staatshervormingen waren



De Flanders' Technology-beurzen in het kader van de derde industriële revolutie maakten van Vlaanderen, vooreerst voor zijn eigen bevolking, een merk. Zij konden rekenen op verwondering, maar ook op massale belangstelling: telkens zakten meer dan 100.000 bezoekers af naar de Gentse Floraliënhal. Na de tweede editie van 1985 moest men uitwijken naar een groter complex. Bron: Beeldbank Universiteitsbibliotheek Gent.



De infomobiel van Interleuven op de Flanders Technology International-beurs van 1995.

volop bezig België tot een federale staat te herscheppen. De industriële revolutie paste dus in een strategie van Vlaamse (economische) autonomie. De vaak gescandeerde slogan 'Wat we zelf doen, doen we beter', werd in dit perspectief dan ook 'Wat we zelf doen, moeten we beter doen'. In een provincie die in dat federaliseringsproces meer en meer een symboolfunctie ging uitoefenen, klonken deze slogans nog luider. Het arrondissement en zijn intercommunale zetten dan ook zwaar in op reconversie: op de bedrijventerreinen maar ook daarbuiten werden deze op de toekomst gerichte sectoren al snel vertegenwoordigd, vaak in samenwerking met de KU Leuven. Zo kwamen heuse technologieclusters tot stand, waar instellingen, overheid en ondernemingen hun krachten in een uitgesproken internationale dimensie bundelden tot een triple helix.

De nadruk op een volwaardige integratie van technologie in de economie moest Vlaanderen tot een innovatiehub doen uitgroeien. Flanders' Technology-beurzen en de T-dagen (technologiedagen) waren de gangmakers van die integratie. In dat opzicht was DIRV een succes: het initiatief trok internationale ondernemers en investeerders aan en plaatste Vlaanderen resoluut op de kaart. Het verhielp ook aan het pessimisme dat de crisis onder zijn inwoners had veroorzaakt. Hoe dan ook kon de impact van DIRV op de regio moeilijk worden onderschat, getuige daarvan alleen al de Gaston Geenslaan aan de bio-incubator in Heverlee, de Gaston Geensstraat in Herent en de toekomstige Gaston Geenslaan op het industrieterrein Nieuwland in Aarschot. Van een revolutie, een economische paradigma-verschuiving, kon echter nog geen sprake zijn, daarvoor was het wachten op de democratisering van nieuwe communicatietechnologie en de doorbraak van duurzaam ondernemen en hernieuwbare energie. De contouren van die 'nieuwe economie' werden echter al in 1982 duidelijk.

De verslechterende situatie toonde het onvermogen van een 'kurieren am Symptom'. Om de concurrentiekracht van België weer aan te zwengelen lagen twee pistes open: ofwel moest men de lonen verlagen, ofwel de Belgische frank devalueren. De regering-Martens koos voor een muntdepreciatie, die de loonhandicap ten opzichte van de drie buurlanden grotendeels wegwerkte. In het zog van deze devaluatie werden bovendien enkele radicale maatregelen uitgevaardigd die risicodragend kapitaal en ondernemingszin moesten aanmoedigen. Andere ingrepen snoeiden in de sociale zekerheid, in het onderwijs en in de administratie, hieven de loonindexering tijdelijk op en voerden een loonmatiging in. Na de forse saneringsinspanningen van de jaren 1980 hapte België dan ook naar adem. In het arrondissement moest onder andere de bouwsector het besparingsbeleid uitzweten.

Enkele sectoren hadden in de crisisjaren echter sterk aan belang gewonnen. Maakte de secundaire sector in 1961 nog meer dan 46 procent van de tewerk-

stelling uit, dan was dat aandeel tegen 1986 geslonken tot nauwelijks 29 procent.<sup>6</sup> Die kentering speelde vooral in het voordeel van de tertiaire sector, die in dezelfde periode van 46 procent toenam tot meer dan 68 procent. In dat stormachtige klimaat verschenen de diensten- en financiële sectoren meer uitgesproken ten tonele.

Het financiële segment van de markt vervulde een essentiële rol in dat economische ecosysteem. Met de organisatie van vrij kapitaal- en vrij financiële-dienstenverkeer bood het de ondergrond voor marktontwikkelingen. In 1981 ondernam de overheid enkele acties om de financiële structuur van de ondernemingen te verbeteren: zij verleende fiscale voordelen aan ondernemingen die een kapitaalverhoging doorvoerden en maakte de aankoop van aandelen via beleggingsfondsen (de zogenaamde Cooreman-De Clercqfondsen), onder bepaalde voorwaarden, fiscaal aftrekbaar.

Net omdat de crisis zo hard toesloeg in de regio, kwamen de structurele zwaktes bloot te liggen. Hoewel de schokken van buitenaf kwamen, ontmaskerden zij de typisch Belgische problemen die al langer onderhuids woerden. De concurrentiepositie van het arrondissement was in de jaren 1980 merkbaar verslechterd, en dat was in de eerste plaats te wijten aan het verouderde profiel. Het betekende ook dat het arrondissement zich maar langzaam uit het conjuncturele moeras sleepte: de regio herstelde pas tussen 1986 en 1989 echt van de malaise, om in 1990 alweer in een inzinking terecht te komen die tot het eind van dat decennium aanhield. Waarop het DIRV-project reeds aanstuurde, namelijk een innovatiegerichte specialisatie, drong zich dan ook op. Die omwenteling had weliswaar sterke wortels, onder andere in de globalisering, maar de snelheid waarmee zij zich voltrok was desalniettemin opmerkelijk. In het arrondissement sloeg de pendant definitief door naar een geavanceerde diensteneconomie. De nieuwe, gunstige wind veranderde de positie van de regio in het land. Tot 1994 lag het gemiddelde jaarlijkse groeicijfer van het arrondissement Leuven op 2,6 procent, tegenover 4,5 procent voor zijn buur, het arrondissement Halle-Vilvoorde. Vanaf 1994, dus een jaar voor de kaarten in de provincie Brabant institutioneel werden geschud, maakte het Leuvense een indrukwekkende inhaalbeweging.

De splitsing van de provincie kaderde in de staats Hervormingen die in de jaren 1990 aan hun voorlopige sluitstuk toe waren. Zij had ook voor het arrondissement verreikende gevolgen. Maar ook op nationaal en Europees vlak verschoven de klemtonen. De Belgische economie in de jaren 1990 stond, ondanks de globale laagconjunctuur, in het teken van de voorbereiding op lidmaatschap van de

<sup>6</sup> NBB, *Regionale Rekeningen* 1988.

Economische en Monetaire Unie (EMU). Om tot die groep uitverkorenen te kunnen behoren, moest het land enkele zware inspanningen doen. Een eerste stap daartoe was reeds in 1990 gezet, toen de Belgische frank zijn pariteit koppelde aan die van de Duitse mark. Deze stap opende de deur naar een volwaardige toetreding in de EMU. Ook een pakket van aanvullende maatregelen bracht de Belgische markt in het vaarwater van het Europese monetair beleid.

Het kon de recessie van het begin van de jaren 1990 niet afwenden. Hoewel de jaren 1990 met de triomfantelijke overwinning van een kapitalistisch wereldbeeld begonnen, werd die feeststemming al snel ingeruild voor de economische realiteit. Een hevige wisselkoerscrisis lag aan de basis van nieuwe maatregelen die de tewerkstelling wilden stimuleren, de overheidsfinanciën inperken en de concurrentiepositie van België verbeteren. Loonmatiging moest het voortdurende verlies aan marktaandeelen een halt toeroepen en de export nieuw leven inblazen.

Die openheid en de aanleunende concurrentiekrachtproblemen speelden ook het arrondissement Leuven parten. De 'doorvoerzone' was de draaischijf van de nationale uitvoer: de impact van de crisis op het transitgebeuren betekende dan ook een zware klap. Investerings bevroren weer en ondernemingen gingen sneller failliet. De ruimte voor economische vernieuwing was daarenboven ook niet beschikbaar: Interleuven moest in 1995 een laagtepunt optekenen in de verkoop van bedrijventerreinen.<sup>7</sup>

De oplossing moest van hogerhand komen. Alan Greenspan, de legendarische voorzitter van de Amerikaanse centrale bank, stelde in 1996 ironisch: 'What an idea to put your country between France and Germany!'<sup>8</sup> Maar hij sloeg de nagel op de kop: zowel België als het arrondissement hadden alle belang bij een Europees integratieproces. Het verdrag van Maastricht legde verschillende criteria op waaraan elke toetredende lidstaat tot de EMU moest voldoen: prijsstabiliteit, een aanvaardbare toestand van de overheidsfinanciën, het respecteren van het wisselkoersmechanisme, en een 'duurzaam karakter' van de nationale convergentie. Op 31 december 1998 gaven de elf gouverneurs van de centrale banken hun jawoord en koppelden zij de wisselkoersen van hun valuta's onherroepelijk vast aan de nieuw gecreëerde euro. De kersverse monetaire unie verleende de regionale economie een nieuw elan: specialisaties kwamen in het begin van de 21ste eeuw opnieuw in een stroomversnelling en het afzetgebied voor deze nichesectoren breidde gevoelig uit. Het arrondissement kwam zo in *pole position* terecht om een eigen, resoluut innovatiegerichte koers uit te zetten.

<sup>7</sup> Interleuven  
jaarverslag 1995, p. 16.

<sup>8</sup> Gesprek  
met Alfons Verplaetse,  
4 oktober 2014.

## Indicatoren en determinanten. Economisch weefsel

Hoe wordt een economie gemeten? Welke meetinstrumenten komen daarbij aan te pas? Geens koos in zijn doorlichting van de arrondissementseconomie voor tewerkstelling als voornaamste parameter, maar tewerkstelling alleen is niet langer voldoende om een inzicht te krijgen in de economische ontwikkeling op lange termijn. Het bruto binnenlands product (bbp), de waarde van alle goederen en diensten geproduceerd in één jaar, is de traditionele barometer van de economie. Dat bbp per hoofd van de bevolking lag voor het arrondissement historisch steeds onder het Vlaamse gemiddelde, onder andere door de sterke pendel naar Brussel maar ook door het 'doorvoerkarakter' van de regio. Het bbp is met andere woorden ook ontoereikend om de regionale eigenheden te belichten. Daarom kiezen we er hier voor om meerdere indicatoren aan het woord te laten. Samen geven zij een genuanceerder beeld van de speerpuntsectoren en bij uitbreiding van het economisch weefsel van het arrondissement.



Continental Pharma in opbouw in Landen. De transformatie van de regionale economie hield een snelle diversifiëring en specialisatie in, waarbij sectoren als de farmaceutica hun stempel drukten op dat nieuwe profiel.

Het Federaal Planbureau onderscheidt structurele indicatoren zoals innovatie, onderwijs, competitiviteit en onderzoek en ontwikkeling, en conjuncturele indicatoren zoals bbp, toegevoegde waarde, in- en uitvoer, consumptieprijzen, vestigings- en omgevingsfactoren en intrestevolutive, om de economische ontwikkeling te analyseren. Deze conjuncturele indicatoren bepalen ook de structuur van dit deel; de structurele indicatoren komen in het laatste hoofdstuk meer uitgebreid aan bod. Daarvoor moeten wel enkele reserves in acht worden genomen: de schaal, geografisch én historisch, is te groot en het bestek te beperkt om een complete studie van de evolutie van deze metingen te presenteren. Voor het arrondissement zijn de indicatoren de nevenpersonages in een groeiverhaal. In functie daarvan worden hier de opkomst, de bloei – en in sommige gevallen de neergang – van de toonaangevende sectoren geschetst. Zij maken de gedaanteverwisseling van een nijverheidseconomie naar een kenniseconomie, die hierboven in een macro-perspectief werd geplaatst, concreet.

Kort na de oorlog bevonden de traditionele sectoren van het arrondissement zich in een existentiële crisis. De landbouw kon in de regio weliswaar rekenen op wortels die diep in de zand- en leemgronden reikten, maar onderging inzake

Tiense  
Suikerfabriek.



werkgelegenheid een stevige inkrimping. De nieuwe generatie verliet *en masse* het boerenbedrijf, dat in het arrondissement voornamelijk uit familieondernemingen bestond, en zocht een nieuwe toekomst in de handel of nijverheid. Desondanks zorgden het Hageland en Haspengouw ervoor dat de tuinbouw in het arrondissement een relatief vooraanstaande positie bleef innemen in België. De historisch gegroeide diversificatie van de sector kristalliseerde in sterke specialisaties. Bezong de Hagelandse dichter A. Cuppens nog de bloesems:

*Hoe geuren in het lentetij,  
Uw pruim- en kersenbloemen,  
Waarin de nijv're honigbij  
Zit heel de dag te zoemen*

dan was dat tekenend voor de expanderende tuinbouw en het snelle verval van de traditionele landbouw. Omdat de ondernemingen bijzonder klein waren – in oppervlakte zowel als in tewerkstelling – waren zij minder wendbaar in de stroomversnelling van de mechanisatie. Deze vernieuwing had vooral een ingrijpend effect op de fruit- en groenteteelt, waarvan de afzet naar de tuinbouwveilingen en markten in de regio ging. Een verregaande specialisatie, maar ook een heroriëntering van deze kleine bedrijven in overeenstemming met de beschikbare ondergrond konden soelaas bieden. Het belang van innovatie was voor de teelt bijzonder groot, temeer omdat de sector in grote mate afhankelijk was van zijn exportmogelijkheden en dus een competitieve uitgangspositie moest behouden.

De band tussen de land- en tuinbouw enerzijds en de verwerkingsnijverheid anderzijds is steeds nauw geweest. Getuige daarvan zijn de vele conservenfabrieken en veilingen in het arrondissement, maar ook de suikerraffinaderijen in het Tiense. De Tiense Suikerraffinaderij had al in de jaren 1960, nadat de grondbeginselen van een Europees gemeenschappelijk landbouwbeleid in 1958 op de conferentie van Stresa waren bepaald, een overwicht in de Belgische suikerproductie.

Hoewel de nijverheden in de regio zich vooral op bouw en metaal concentreerden, was het dan ook in de eerste plaats de levensmiddelenproductie die in de nijverheidssector het overwicht had: zij maakte eind jaren 1950 een derde uit van de toegevoegde waarde van de totale nijverheid. De centra van deze voedingsnijverheid lagen vooral rond Tienen, Leuven en Hoegaarden, waar de plaatselijke



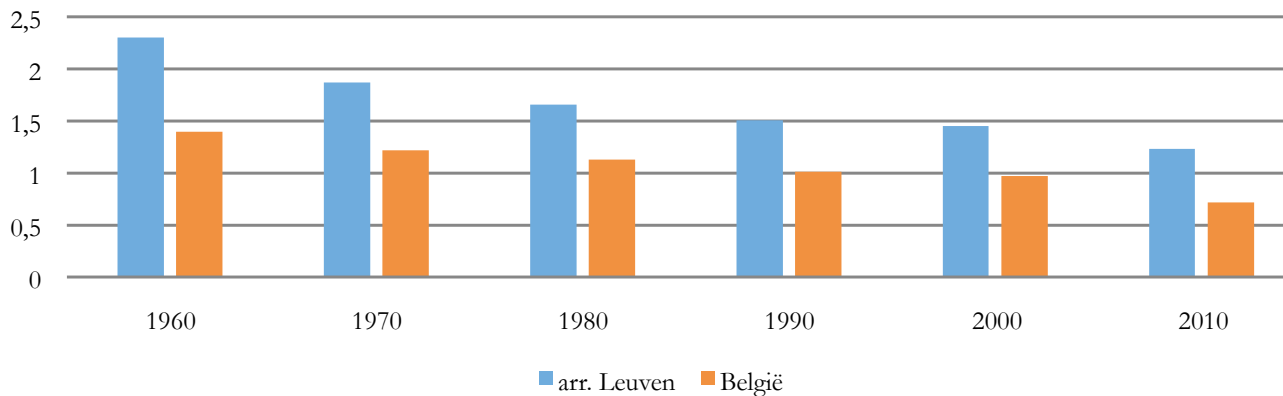
**Kaart 19.**  
 Bodemgeschiktheid  
 voor fruitteelt  
 Bron: Geens, kaart 22.



grondstoffen – suikerbieten, drinkbaar grondwater voor bier, ontwikkelde groenteculturen en een vruchtbare leemgrond – een belangrijke vestigingsfactor waren. De broodnodige relancemaatregelen voor de landbouw- en voedingsnijverheid, werden in de jaren 1960 met horten en stoten in de praktijk gebracht. De voedingsindustrie verruimde met dieetmiddelen en verfijnde voedingswaren, de export en doorvoer intensiverden gevoelig dankzij de mechanisering en het ondersteunende onderzoek.

De snelle afname van het aantal land- en tuinbouwbedrijven zoals die zich vooral vanaf de jaren 1960 manifesteerde, deed weinig afbreuk aan het belang van de sector voor de regio. Zij hield immers vooral een schaalvergroting in van de overblijvende bedrijven. Geholpen door de automatisering en mechanisering van land- en tuinbouw werd de regio de facto het aanlevercentrum voor de omliggende gebieden van groenteconserven en drank, van zuivel en van veevoeder,... Die evolutie hield aan. In de laatste dertig jaar verdriedubbelde de gemiddelde oppervlakte van landbouwbedrijven in Vlaanderen bijna: van 8,4 hectare in 1980 naar bijna 22 hectare in 2010. Die concentratie betekende ook een toevoer van arbeidskrachten van buiten de familie. Naarmate de Europese markt vorm kreeg, ver-

ruimde ook het afzetgebied: de landbouw stricto sensu voerde in 2013 ruim zes keer meer uit dan het aandeel in het bbp. Tellen we daar ook de voedingsnijverheid bij, dan loopt dat aandeel op tot maar liefst twaalf keer.<sup>9</sup> Die vergrote afzetmarkt en de geïntensiverde productiviteit konden echter niet beletten dat het aandeel van de landbouw en de levensmiddelenindustrie, dat sowieso al laag lag in België maar dankzij bedrijven als AB Inbev relatief hoog in het arrondissement, voortdurend afneemt (zie grafiek 12).



## Families

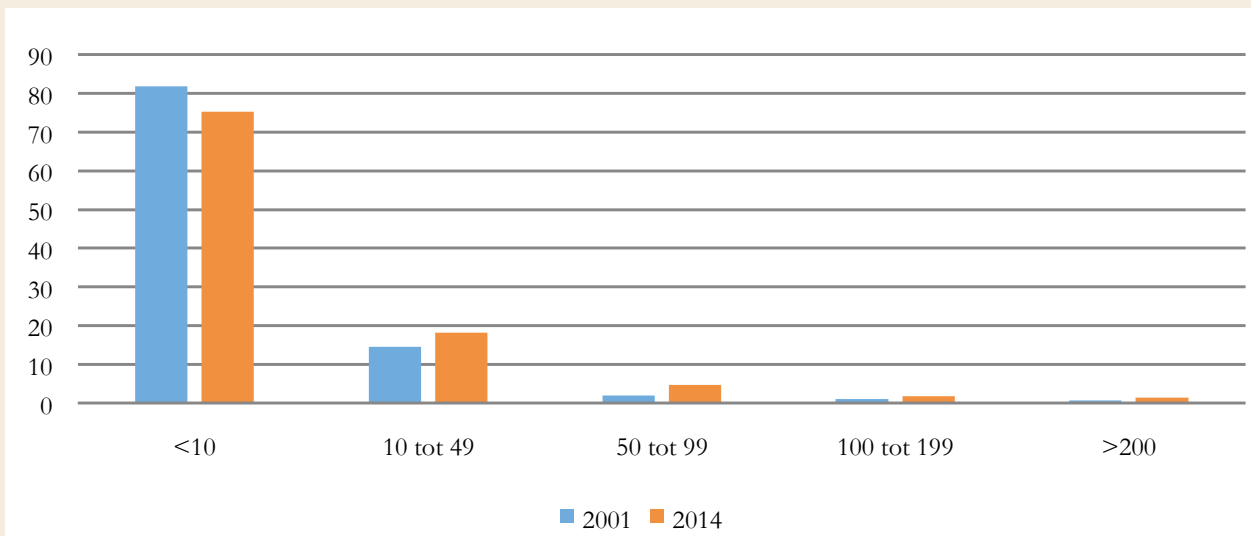
Op het platteland waren al honderden jaren veel boerderijen steeds een familiebedrijf geweest, die van vader op zoon werden doorgegeven. Die kleinschaligheid had de agrarische sector na de Tweede Wereldoorlog in nauwe schoentjes gebracht, daar zulke families niet de middelen hadden (en vaak ook niet de wil) om hun bedrijf aan de wagen van de onvermijdelijke vooruitgang te hangen. Het stereotype van de koppige, zelfstandige boer had zeker ook in het Hageland en in Haspengouw wortel geschoten. Stellen dat familiebedrijven historisch verankerd zijn in het arrondissement is dan ook een open deur intrappen.

Dat stereotype oversteeg echter de landbouw. Zoals beschreven leed het arrondissement sinds 1945 onder een schrijnend gebrek aan krachtig ondernemerschap. Dat lag ten dele net aan het karakter van deze kleine organisatievormen: zij hadden een economische, maar ook een uitgesproken sociale component die de continuïteit van de bedrijvigheid boven tomeloze groei stelde. Zo pasten deze familieondernemingen trouwens in het zogenaamde Rijnlandmodel, dat een sociaal tegengewicht wilde bieden voor het meer meedogenloze Angelsaksische model. Ook de regionale textiel- en confectiesector en de bouw werden gekenmerkt door bedrijfjes die meestal een lange voorgeschiedenis hadden en zich strijd- lustig moesten opstellen als zij zich staande wilden houden. Het familiale karakter van de

### Grafiek 12.

Aandeel van de landbouw en voedingsnijverheid in de totale economie (in % van bbp).  
Bron: INR, NBB  
*Regionale rekeningen*, eigen berekening.

<sup>9</sup> FOD Economie, *De landbouw in België in cijfers* (Brussel 2013), p. 4.



### Grafiek 13.

Vestigingsprofiel naar grootte (aantal werknemers) in procent.

Bron: PASO-enquête 2003 en het werkgevers- en inrichtingenbestand van de RSZ 2015.

regionale onderneming had zijn charme, maar die charme ging ten koste van expansiepotentieel. Zelfs als deze bedrijven uitbreidden en zich transformeerden tot vennootschappen, behielden zij een uitgesproken autonoom karakter.

Die autonomie van het bedrijfsleven behelsde echter ook een wantrouwen tegenover externe financiering, kredietverlening en expansiemaatregelen van overheidswege. Dat was deels uit trots, deels uit onwetendheid en deels ook uit argwaan. Steunorganen als de NMKN konden in de jaren 1950 maar langzaam op interesse rekenen: in 1955 bedroegen de kredietverstrekkingen in het arrondissement nauwelijks 0,6 procent van het Belgische totaal.<sup>10</sup> De ondernemers van het arrondissement waren dus erg gesteld op hun autonomie. Dit kleine organisatie-model vergemakkelijkte dikwijls specialisatie, wat zulke bedrijven al vroeg in hun ontwikkeling een competitief voordeel gaf. De PASO-enquête van 2002 raamde dat ook nog in de vroege 21ste eeuw 46 procent van de bedrijven in het arrondissement familieondernemingen waren.<sup>11</sup> Voor meer dan de helft van alle bedrijven was de hoofdzetel meteen ook de enige vestiging. Het prevalerende kleinschalige organisatie-model had ondertussen echter geleidelijk plaats geruimd voor grotere structuren, maar opvallend vaak zonder daarbij aan het familiale karakter van de onderneming te raken.

De belangrijkste sectoren waarvan de populatiegegevens voor vestigingen het specifieke karakter van het arrondissement tonen zijn landbouw en ontginning (4,5 procent in vergelijking met 1,5 procent voor Halle-Vilvoorde), handel en horeca (36 procent), financiële en zakelijke dienstverlening (24 procent) en gezondheidszorg en onderwijs (8,9 procent, te vergelijken met 6,5 procent voor Halle-Vilvoorde). Deze sectoren vallen logischerwijze min of meer samen met de speerpuntsectoren van de regio. De PASO-enquête wilde niet alleen

<sup>10</sup> Belgische Senaat, *Bulletijn van vragen en antwoorden*, nr. 17 (19 maart 1957).

<sup>11</sup> PASO-enquête 2002.

de arbeidsmarkt scherpstellen maar ook de krijtlijnen van het organisatielandschap uitzetten. Het vestigingsprofiel dat uit deze bevraging naar voor kwam, vertoonde voor het arrondissement Leuven een opvallend overgewicht aan kleine organisaties, gedefinieerd als ondernemingen met minder dan tien werknemers:

Aan dat profiel werd de afgelopen vijftien jaar voorzichtig geknaagd, maar ondanks de ingrijpende economische transformaties veranderde er fundamenteel weinig. Het gezin was en bleef een pijler van de samenleving in de regio en dus ook van de economische structuur. Dat bleek uit het vocabulaire van de ondernemingen, waarin beeldspraak als ‘een goed functionerende familie’ en ‘nauwe relaties’ legio waren. Het gezinsverband kwam naar voor in de alledaagse handelingen in het bedrijf. De gedaanteverandering van de economie heeft dat gezin uitgebreid en zijn blikveld opengetrokken maar de essentie van de pijler, dat ‘weerbarstige familiale karakter’ zoals het enigszins verwijtend werd genoemd maar dat ondertussen een meerwaarde heeft gekregen, blijft intact.<sup>12</sup> Het besef was ondertussen gerezen dat stabiliteit en verandering elkaar niet noodzakelijk uitsluiten.

De secundaire sector kwam de voorbije zestig jaar andere obstakels tegen. De traditionele nijverheden waren op het eind van de jaren 1950 aan modernisering toe, vond men in België. In het arrondissement Leuven, waar de zware industrie na een korte heropbloei nu in vrije val ging, waren zulke moderniseringsinjecties welkom. Van ondernemingszin was er immers nauwelijks sprake, met de oprichting van enkele nieuwe confectiebedrijven als uitzondering. De inspanningen die in de jaren 1950-1960 vereist waren voor de uitbouw van een weerbare economische structuur, botsten er aanvankelijk dan ook op grote scepsis.<sup>13</sup> Het sociaal dynamisme dat moest worden aangewakkerd om te kunnen meegaan in de gouden jaren, vergde een breed gedragen project: beleidsniveaus, maar ook sociale organisaties en partners dienden het arrondissement te overtuigen van de noodzaak van zulk een dynamiek. Het fiscaal uitnodigende investeringsklimaat dat de expansiewetten hadden gecreëerd, leidde tot een snelle stijging van het aantal opgerichte ondernemingen.

Hoewel de aangroei van ondernemingen in de jaren 1950 en 1960 in het hele land een vertraagde doorstart kende, zeker in vergelijking met buurlanden Frankrijk, Nederland en Duitsland, nam het aandeel van de drie dominante nijverheden – bouw, voeding en metaal – in het arrondissement gestaag verder toe. Dat impliceerde een uitbreiding van het productengamma – vooral de elektronica en machinebouw deden het goed in het arrondissement – en een steeds verdergaande specialisatie van gekwalificeerde arbeidskrachten. De bouwsector

<sup>12</sup> Geens, p. 149.

<sup>13</sup> Gesprek met Guido Deblaere. 6 maart 2015.

Op 26 juni 1973 werd de eerste spadesteek gegeven voor de vestiging van Allied Chemical in het arrondissement. De chemiesector zag al vroeg het potentieel van de regio en de bedrijvzones.



kon bovendien rekenen op de dynamiek van de grote nationale infrastructuurwerken in de wegen- en spoorwegenbouw vanaf de late jaren 1950. Met de oprichting van Interleuven intensiverde die bouwactiviteit nog. De intercommunale speelde immers in op de versnelde demografische ontwikkeling en het aanslepende woningtekort, waarvoor zij in zee diende te gaan met bouw- en constructiebedrijven. Het aantal bouwondernemingen in het arrondissement groeide dan ook snel aan.

Ook de chemienijverheid maakte opgang, vooral met de investeringsprojecten in Tienen, Herent en Diest vanaf de jaren 1970. De expansie van de industriector zou verder worden aangemoedigd door scholing van bedrijfsleiders, marktprospectie, promotie van de regionale troeven en acties die de productiviteit moesten bevorderen en de afzetmarkt verder verruimen. De achterstand die het arrondissement, zeker vergeleken met Halle-Vilvoorde, had op vlak van industrialisering was echter moeilijk weg te werken: het bruto geografisch product (BGP), dat de toegevoegde waarde van een sector als uitgangspunt neemt, lag qua indus-



Op 12 april 1984 legde het Japanse GC International de eerste steen voor haar vestiging op het wetenschapspark van Haasrode. Het bedrijf specialiseerde in onderzoek naar en productie van tandheelkundige producten.

trie voor het arrondissement steevast onder het peil van Halle-Vilvoorde en nam sinds de jaren 1980 steeds sterker af.<sup>14</sup> In 2014 lag het BGP voor industrie in het arrondissement op nauwelijks 17,5 procent van dat van de totale economie, te vergelijken met meer dan 28 procent voor Halle-Vilvoorde. De aanwezigheidsindex voor de industrietakken onderschreef deze evolutie: hij schommelde in de jaren 1990 rond de 0,60.

De pijlers waarop de traditionele regionale economie zijn fundamenten bouwde, zoals de brouwerij Stella Artois en het competentiecentrum van Philips voor digitale signaalbewerking en afstandsbedieningen, moesten in deze periode inleveren aan de globalisering van de industrie. Andere ondernemingen verstevigden hun positie: Inbev in Leuven en de Tiense Suikerraffinaderij bleven sterkhouders van de regio, maar ook Danone in Rotselaar, Terumo in Heverlee of Duracell in Aarschot behielden hun uitvalbasis. Dat lag allerminst voor de hand. Deze internationalisering had, naast de duidelijke voordelen, immers ook een keerzijde.

<sup>14</sup> NIS, *Statistische studiën* en NBB, *Regionale rekeningen*.

Bedrijven fuseerden al snel op een globale schaal en verhuisden vaak hun hoofvestigingen naar het buitenland. De assemblagebedrijven volgden, vaak naar lageloonlanden, waardoor er ernstige kinken in de keten van de maakindustrie kwamen, net in die sectoren waarop het arrondissement zich in de loop der jaren had toegespitst: metaalproductie, machinebouw, textiel, elektronica en kunststoffen. Die maakindustrie staat, ondanks de structurele handicaps, ook nu nog steeds in voor circa 20 procent van de Vlaamse tewerkstelling.<sup>15</sup> Onder andere het in 2014 opgerichte Strategisch Onderzoekscentrum Maakindustrie wil nieuwe productiebedrijven naar de regio gidsen.

Anderzijds dwong die globalisering de industrie tot reconversie. De traditionele nijverheden en de zware industrie kenden na een korte naoorlogse bloeiperiode een steile neergang. Om hun marktpositie te vrijwaren moesten ondernemingen inzetten op vernieuwing en innovatie. Dat toonde zich in het veranderende landschap op de bedrijventerreinen, waar de nadruk meer en meer kwam te liggen op nichesectoren als micro-elektronica en biotechnologie, maar ook in de toenemende vervaging van sectorale grenzen, waar geavanceerde productietechnieken werden aangevuld met wetenschappelijk onderzoek. Deze innovatieve bedrijven werkten in steeds flexibelere samenwerkingsverbanden samen met overheid en kennisinstellingen. Zo werden Geens' aanbevelingen ten langen leste toch nog bewaarheid en kon het nieuwe industriële profiel, dat het arrondissement zich met zoveel moeite had eigengemaakt, worden gehandhaafd. Op het eind van de twintigste eeuw werd de top vijf van grootste ondernemingen in het arrondissement (met tewerkstelling en toegevoegde waarde als maatstaven) uitgemaakt door Interbrew, de Tiense Suikerraffinaderij, Duracell, Raychem en Robert Bosch: alles welbeschouwd een erg divers amalgaam aan bedrijven.<sup>16</sup>

Toch zorgde die globale markt er soms ook nog voor dat de regionale economie een speelbal van de elementen bleef. Zo had de nauwe samenwerking tussen ondernemers en kennisinstellingen in 2001 bijvoorbeeld geleid tot de oprichting van Photovoltec, een specialisatiebedrijf in Tienen dat instond voor de productie van fotovoltaïsche cellen – een hoogtechnologische niche met focus op duurzame energie en bijgevolg helemaal thuis in dat industrieprofiel. Photovoltec werkte voor zijn onderzoek samen met imec en kon voor zijn financiering rekenen op internationale reuzen als GDF-Suez en Total. In nauwelijks tien jaar groeide de productie van zonne-energie in het bedrijf exponentieel aan. In 2012 eiste de globale markt echter zijn tol: externe factoren als een wereldwijde overproductie,

15 SOC Maakindustrie barometer 2015.

16 1975-2000.

*Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant*, tabel 4G.

de reductie van subsidies voor zonnepanelen en niet in het minst de overweldigende concurrentie uit China sloegen de deuren van het Tiense bedrijf dicht. De open economie is dan ook dikwijls een zegen, maar soms ook een vloek. Die instabiliteit is vaak moeilijk te verenigen met de typische regionale definitie van ‘familiaal’ ondernemerschap.



De ontwikkeling van een elektrotechnische nijverheid was slechts één voorbeeld van hoe de industriële sector zijn schouders zette onder de gedaanteverandering van de economie in het arrondissement. Het Philipsgebouw in Heverlee is daarvan een eersterangsgetuige. Bron: Leuven Weleer.

In zulk een competitieve wereldmarkt zijn investeringen een maatbeker voor de vernieuwing van de productiecapaciteit en dus een indicator voor het vooruitgangsgeloof in de regio. Dat geloof heeft de laatste twintig jaar sterk aan kracht gewonnen. In 1998 werd nog voor 112 miljard Belgische frank in de provincie Vlaams-Brabant geïnvesteerd, waarvan slechts ongeveer een kwart in het arrondissement terecht kwam. In de laatste beschikbare cijfers belooft het zogenaamde ‘globale private bruto investeringsbedrag’ voor het arrondissement 2.832,8 miljoen euro. Dat is 6 procent van de Vlaamse investeringen en 3,7 procent van de Belgische.<sup>17</sup> De investeringsratio, dat wil zeggen de verhouding tussen deze (private) investeringen en de bruto toegevoegde waarde, illustreert de dynamiek van die regionale economie. Die ratio ligt voor het arrondissement sinds de jaren 1990 gevoelig hoger (35,8 procent) dan het Vlaamse (26,4 procent) en het Belgische gemiddelde (25,1 procent).<sup>18</sup>

<sup>17</sup> NBB, *Regionale Rekeningen* (INR). De meest recente cijfers van het INR dateren van 2008.

<sup>18</sup> NBB, *Regionale Rekeningen* (INR). Opnieuw zijn dit de referentiecijfers van 2008.



De KBC-kwartieren  
aan het Leuvense  
station. © Crepain  
Binst Architecture NV.



Het industriële weefsel fungeerde in het arrondissement als bakermat voor de uitbouw van de ‘nieuwe’ economie. De tertiaire en quataire sectoren – handel, diensten, transport, onderwijs en onderzoek & ontwikkeling – onderscheidden zich al in de vroege jaren 1970 als de sectoren met het meeste toekomstperspectief. Vanaf 1980 won de dienstensector in ijlt tempo aan belang. Enerzijds lag dat aan de relatief snel toenemende levensstandaard en de daarbij aanleunende nood aan dienstverlening, ook bij bedrijven en ondernemingen: in 1999 kende de dienstensector al een aanwezigheidsindex van 1,32 (waarbij België een index van 1 heeft – het peil van 1,32 wil dus zeggen dat de dienstensector een proportioneel bijzonder groot aandeel in de economie heeft). Dat betekende trouwens niet dat daarmee de grenzen van de groei waren bereikt: het groeitempo van de sector werd in datzelfde jaar geschat op 5 procent, meer dan het dubbele van de Vlaamse raming (2,1 procent). Anderzijds was het succes te danken aan de ligging van het arrondissement en de groeiende profilering van de stad Leuven als een dienstencentrum. Ook de andere steden in de regio gingen zich als handels- en verzorgingskernen beter organiseren en uitbouwen.

Het succes van deze sectoren had zijn weerslag op het meetbare aandeel van de reële economische groei van het arrondissement. De bruto toegevoegde waarde,



De handelskern van Tienen.

het bedrag dat productiefactoren aan de totale waarde van verbruikte goederen en diensten toevoegen, maakte voor de tertiaire sector steeds het leeuwendeel uit van de gehele toegevoegde waarde: voor Vlaanderen liep dat aandeel in sommige jaren op tot bijna 75 procent, voor België werden extremen van wel bijna 78 procent opgetekend.<sup>19</sup> In het arrondissement concentreerde de diensteneconomie zich eerder op de openbare diensten, het onderwijs en de zorgsector, maar ook het bank- en verzekeringswezen bouwde zich vanaf de jaren 1980 vooral in Leuven snel uit. In 2005 kwam de toegevoegde waarde in het arrondissement al voor meer dan de helft uit kennisintensieve sectoren, terwijl deze sectoren 39 procent van de Vlaamse toegevoegde waarde uitmaakten (tabel 5).

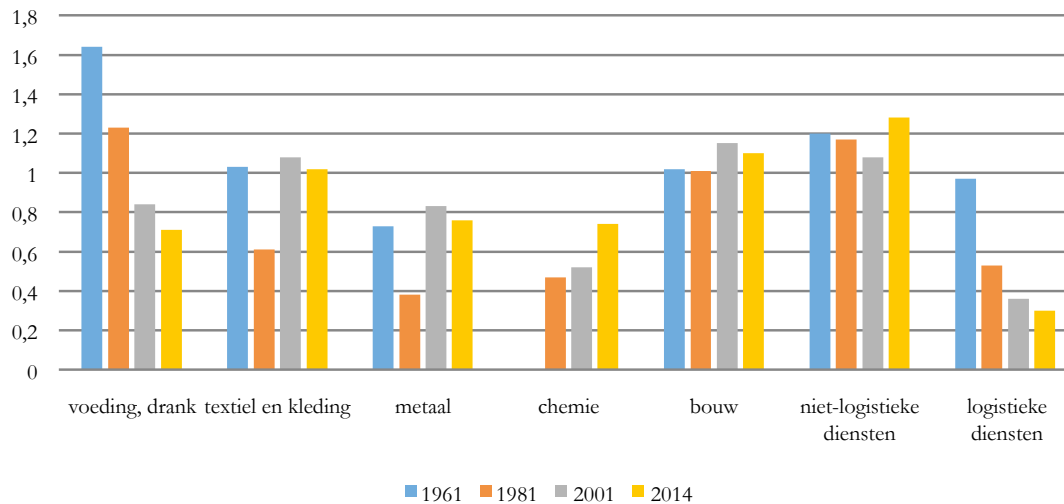
	1975	1985	1997	2007	2012
arr. Leuven	1.673,5	3.510,2	6.831,5	12.400,5	13.534,2
Vlaams-Brabant	3.844,1	7.925,9	16.680,5	33.476,2	34.767,1
Vlaanderen	29.166,5	63.365,0	120.211,8	184.596,1	189.676,3
België	52.452,6	110.018,3	198.468,0	321.031,6	329.359,3

<sup>19</sup> NIS en *Regionale rekeningen*.

**Tabel 5.**  
Bruto toegevoegde waarde: evolutie en groei op enkele keerpunten (in miljoenen euro)  
Bron: INR – *Regionale Rekeningen*, eigen berekening.

Sinds 1975 is het aandeel van de toegevoegde waarde van het arrondissement ten opzichte van Vlaanderen gestegen van circa 5,5 procent naar meer dan 7 procent; ten opzichte van het hele land is dat aandeel toegenomen van 3,2 procent naar ruim 4 procent. Bij een breakdown van bovenstaande cijfers per sector relatief tegenover de totale bruto toegevoegde waarde, is het duidelijk dat de verhandelbare diensten snel aan belang wonnen. Enigszins voorspelbaar verloren vooral de landbouw en zware industrie verder aan invloed op de totale toegevoegde waarde van de regio. In grote lijnen liep de evolutie van het arrondissement parallel met die van de provincie – die evolutie is ook merkbaar in de lokalisatiequotiënt van de sectoren (grafiek 14). In vergelijking met het arrondissement Halle-Vilvoorde ontwikkelde vooral het aandeel in niet-verhandelbare diensten (de quataire sector) zich sterker in Leuven (in het laatste kwart van de twintigste eeuw min of meer stabiel op 24 procent, te vergelijken met 11,7 procent voor Halle-Vilvoorde).

**Grafiek 14.**  
Lokalisatiequotiënt  
van de voornaamste  
sectoren 1961-2014.  
Bron: NBB, INR.



De quataire sector floreerde dus in dit ecosysteem. Publieke diensten waren vooral in het stadsgewest Leuven, dat zich als administratief en dienstencentrum opwierp na de opsplitsing van Brabant, goed vertegenwoordigd. Drie jaar later, in 1998, maakte deze sector er al 30 procent uit van de arbeidsmarkt. De sector kwam in die periode dan ook in een gunstige maalstroom terecht: de universiteits-associatie was in volle uitbreiding, niet alleen infrastructureel maar ook in haar taakstelling (al in 1994 bedroeg de toegevoegde waarde van de KU Leuven ruim

8 procent van de toegevoegde waarde van de totale Vlaams-Brabantse economie), en Gasthuisberg groeide aan tot kleinstedelijke proporties. De levensstandaard, die in de jaren 1990 steeds hogere toppen scheerde, stimuleerde ook de verdere uitbouw van de maatschappelijke gezondheidszorg en de toename van dienstverlening bij bedrijven en ondernemingen.

Het ondernemersklimaat, dat zoals gezegd steeds wat moeilijk lag in het arrondissement, begon ook tekenen van een gunstige ommekeer te vertonen. In 1999-2000 bloeiden her en der verspreid over de regio knooppunten van ondernemerschap op. In Diest opende Toyota een nieuw distributiecentrum, dat met de regio als bruggenhoofd uitdrukkelijk was gericht op de Europese markt. Het wetenschapspark van Haasrode in Heverlee moest uitbreiden met nieuwe gebouwen. CS2 opende zijn vestiging op het terrein Guldendelle in Kortenberg. In Landen bouwde de aluminiumgroep Remi Claeys een nieuw distributiemagazijn. Het succes van de quartaire sector had ook zijn invloed op het bbp-aandeel van het arrondissement (tabel 6).

	absoluut (in milj. euro)	relatief (per inwoner)
arr. Leuven	14.811,7	28.797
Vlaams-Brabant	38.379,0	33.842
Vlaanderen	202.594,0	31.338
België	369.836,4	31.529

**Tabel 6.**  
Bbp (2011)  
Bron: ERSV Streekpact  
2013 geeft de meest  
recente breakdown  
per subregio.

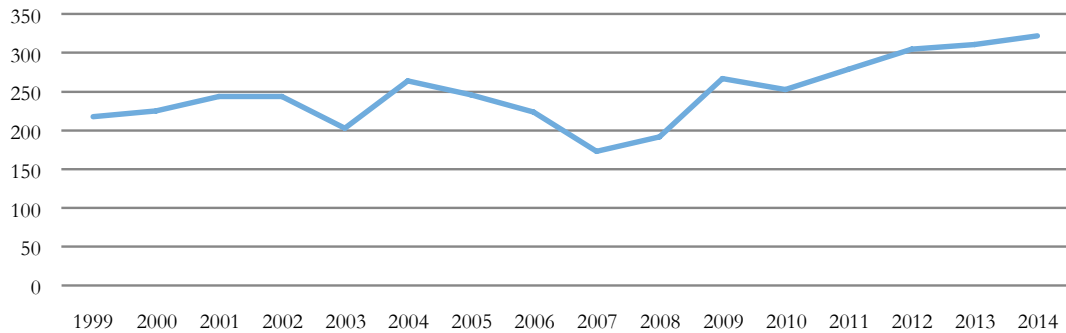
Het lage bbp-peil voor het arrondissement Leuven was, naast zijn karakter als pendelregio, voor een belangrijk deel te verklaren door de dominante positie van de quartaire sector in de regio, die door zijn relatief minder kapitaalintensieve karakter minder bijdroeg tot de marktwaarde van geleverde goederen en diensten. In dat vernieuwde economische weefsel, dat in belangrijke mate werd vormgegeven door de samenwerkingsverbanden van de triple helix (de drie O's: onderwijs, overheid en ondernemers), werd ook duidelijk dat het wervende project om de regio aan te sporen tot ondernemerschap had gewerkt, al was dat niet steeds een onverdeeld succes. Het verbeterde businessklimaat was, misschien op het eerste zicht paradoxaal, bijvoorbeeld ook te merken aan het stijgende aantal faillissementen in het arrondissement (grafiek 15).

Het opstarten van bedrijven was in het arrondissement sinds de jaren 1990 dan wel in een stroomversnelling gekomen, maar de regio boekte volgens Voka ook

**Grafiek 15.**

Aantal falingen in het arrondissement 1999-2014.

Bron: Leuvense rechtbank van koophandel.



steeds nationale records op vlak van falingen. In 2014 daalde het aantal faillissementen in België bijvoorbeeld met wel 8,2 procent ten opzichte van het voorgaande jaar, terwijl het in het arrondissement met bijna 3,5 procent steeg. Het economisch klimaat was zich steeds sterker gaan toeleggen op innovatief ondernemen, maar op die markt lagen het concurrentieniveau en tempo ook bijzonder hoog. Daarnaast beïnvloedden financiële en monetaire crises, zoals in de periode 2008-2012, de horeca- en commerciële sectoren in negatieve zin.

## Transformatie

De Vlaspit in Scherpenheuvel richt zich tot langdurig werklozen. Door een tijdelijke tewerkstelling in onder andere groenonderhoud en energie-scans maakt de vzw hen terug vertrouwd met de arbeidsmarkt. © De Vlaspit.



Om zijn inwoners optimaal in te passen in deze snel evoluerende, soms meedogenloze economie kwam al snel de motor van de sociale economie op gang. Het arrondissement bood daarvoor het uitgelezen milieu: met zijn historisch gegroeide sociale beweging, die ook tot in de economische structuren was doorgedrongen, en met een uitdijend netwerk aan OCMW's, opbouwwerk, buurtdiensten en sociale organisaties, was het maatschappelijk draagvlak voor een sociale economie er groot. Bovendien leende een diensteneconomie zich beter tot deze 'derde sector' dan de vroegere structuren. De streefdoelen van sociale ondernemingen lagen nochtans niet ver van de die van de

traditionele familiebedrijven: arbeid kreeg voorrang op kapitaal en de onderneming moest op een transparante en duurzame manier worden ingebed in de samenleving.<sup>20</sup>

De sociale economie wilde een inclusief proces op gang trekken, waarbij mensen die op het eerste zicht moeilijker te integreren waren in de ‘reguliere’ arbeidsmarkt een begeleide voorbereiding en werkervaring kregen. Via links naar andere duurzame economie, groenbeheer en alternatieve energieproductie werd expliciet aan bruggen gebouwd die deze kloof met het vernieuwde economisch weefsel overspanden. In dat weefsel, waarin kennis een belangrijke productiefactor werd, vielen laaggeschoolden vaak uit de boot. Die bruggen kwamen er dan ook in velerlei vorm: van sociale werkplaatsen tot stages en van *mentoring* tot VDAB-opleidingen en leerwerkbedrijven. Idealiter spitsen deze instrumenten voor een betere doorstroming zich toe op de regionale knelpuntberoepen.

### Beschutte werkplaatsen

Bij de oprichting van de intercommunale in 1965 stond de sociale economie nog in haar kinderschoenen. De beschutte werkplaatsen in het arrondissement stonden daarvoor symbool: er was weliswaar een kleine werkplaats voor mindervaliden in enkele oude panden in Leuven en ook in Tienen waren schuchtere aanzetten gegeven, maar deze centra konden maar met moeite het hoofd boven water houden. Zij hadden bovendien ook nood aan een modernisering van de werkomgeving. Zoals al in haar beginclausules was opgetekend, diende Interleuven werk te maken van de ‘zorg voor minderbedeelden in onze gemeenschap’. Dat kaderde bovendien helemaal in de maatschappijvisie van haar voorzitter en de christendemocratische gangmakers van de regionale expansie.

Er werd onmiddellijk tot actie overgegaan. Al in 1967 begeleidde een coördinatiecomité de ondersteuning en uitbreiding van de beschutte werkplaatsen in Leuven en Tienen. Dat comité, onder leiding van Victor Verduyck, toonde in een studie aan dat er 1.200 mindervaliden in zulke centra zouden kunnen worden tewerkgesteld. Na de oprichting van een werkplaats in Diest en later in Aarschot kwam men al snel aan 366 werknemers. Interleuven kon voor de uitbouw rekenen op financiële medewerking van de provincie, van de mutualiteiten en van enkele Commissies van Openbare Onderstand. Dat was een succes. Nog geen vijftien jaar later, in 1982, boden de beschutte werkplaatsen aan bijna 1.500 mensen werkgelegenheid.

In zekere zin had Interleuven van de beschermde werkplaatsen haar vlaggenschip gemaakt. Zij was immers betrokken in alle aspecten van hun werking: van grondverwerving en financiering, over ondersteuning en bestuur (vertegenwoordigers van de intercom-

<sup>20</sup> De definitie komt van het Vlaams Overlegplatform Sociale Economie en Meerwaarde-economie (VOSEC).

De boekbinderij van Kessel-Lo, een beschermde werkplaats.





Het gezinsvervangend tehuis Alvinenberg, Heverlee anno 1989.

munale zetelden in de overkoepelende raad), tot de organisatie van deskundige begeleiding van de werknemers. Dat engagement oversteeg ook de werkvloer: met de aanbouw van gezinsvervangende huizen zorgde Interleuven vanaf 1978 ook voor een belangrijke toename van de huisvestingscapaciteit voor mindervaliden. Het bleek een proces van lange adem. Een eerste aanvraag voor een tehuis werd nog in 1978 ingediend, en hoewel de grond door het OCMW van Kessel-Lo beschikbaar werd gesteld en staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening Mark Eyskens zijn fiat gaf, lag de provincie dwars, waardoor uiteindelijk pas in 1989 drie huizen voor telkens tien personen werden gebouwd in Heverlee.<sup>21</sup> In 1998 was het complex uitgebreid, met een verdubbeling van de capaciteit tot gevolg. Het voorzitterschap van de raad van bestuur van deze vzw Alvinenberg was, hoe kon het ook anders, in handen van Vercruyse.

De sensibilisering voor deze beschutte werkplaatsen wierp zijn vruchten af. In 2011 waren er in Vlaams-Brabant 2.730 werknemers aan de slag in deze begeleide centra.<sup>22</sup> Voor het arrondissement werd de opvangratio in beschutte werkplaatsen in datzelfde jaar geraamd op meer dan 90 procent: de nood aan werkplaatsen voor mensen met een arbeids-handicap werd zo bijna volledig opgevangen.<sup>23</sup> Dat was grotendeels te danken aan de vroeg aangevatte inspanningen van Interleuven.

21 Gesprek met Frans Lannoy, 25 maart 2015.

22 Provincie Vlaams-Brabant, *Zo eenvoudig is MVO: producten en diensten van de sociale economie in Vlaams-Brabant* (Leuven 2012), p. 3.

23 Provincie Vlaams-Brabant, *Over opleiding, arbeidsmarkt en welvaart* (Leuven 2012), p. 65.



De gedaanteverandering van de economische onderbouw bracht ook enkele structurele aanpassingen teweeg. Traditioneel werd economische groei gerealiseerd door een stijging in de kapitaal- en arbeidsintensiviteit van de sectoren. Met de omschakeling van een industriële en nijverheidseconomie naar een innovatiegericht diensten- en kennisprofiel, botste deze strategie echter op haar grenzen. In dit nieuwe economische ecosysteem liggen onderzoek en ontwikkeling aan de basis van een groeicurve. Dat onderzoek valoriseert zich in de commercialisering van zijn output, een proces waarvan patenten de sluitsteen vormen. Het aantal patenten ingediend bij het European Patent Office is een innovatie-outputindicator, maar daarom nog geen parameter voor valorisatie (en dus ook niet voor de realisatie van toegevoegde waarde).

In een informatie-economie transformeert ten slotte de aard van de arbeid en het productieproces zelf. Economische filosofen spreken in dit verband van de overgang van een 'fordistisch' model naar een 'toyotistisch' model: van een gestandaardiseerde massaproductie, waarbij productie en consumptie in een stilzwijgende relatie zaten, is de economische structuur geëvolueerd naar een organisatie waarin productie de markt volgt.<sup>24</sup> In een context waarin communicatie en informatie de eigenlijke producten zijn, zoals in de dienstverlenende sector maar bij uitbreiding zeker ook in de kennishubs van het arrondissement, zijn alle voorzieningen ingebed in een uitwisselingsproces tussen communicatie en kennis.

Daarin is bij uitstek een rol voor Interleuven weggelegd die zich uitstrekt over beide zuilen. De intercommunale, opgericht met economische expansie van het arrondissement tot voornaamste doel, is immers nooit gevrijwaard gebleven van de veranderingen in die economie. Integendeel, zij is er inherent mee verweven. In een flexibele netwerkeconomie moet haar taakstelling dus anders worden ingevuld dan vijftig jaar geleden: haar meerwaarde ligt net in haar netwerken. De uitgangspositie van Interleuven is wezenlijk verwant aan het karakter van het arrondissement, met als grootste troeven haar centrale plaats in het amalgaam van lokale instellingen, haar historisch gegroeide expertise van de regionale eigenheden en een fundamenteel open opstelling.

<sup>24</sup> Bijvoorbeeld:  
Benjamin Coriat,  
*Penser à l'envers: travail  
et organisations dans  
l'entreprise japonaise*  
(Parijs 1994).

# Hefboom van de regionale ontwikkeling



**I**N EEN REGIO WAAR OPENHEID de essentie uitmaakt, is de economische ontwikkeling meer nog dan elders afhankelijk van een volwaardige ontsluiting. Die ontsluiting omvat vele aspecten: het gaat niet alleen om de aanleg van transportroutes en de uitrusting van industrieterreinen. Peter Heyrman was in deze optiek zeker niet de eerste die infrastructuur een hefboom van industrialisering noemde.<sup>1</sup> Infrastructuur raakt aan alle maatschappelijke kenmerken. Een samenleving wordt vaak voorgesteld als een lichaam, onderhevig aan temperanten en ziektes, gevoelig voor haar omgeving en haar omstandigheden. Als een maatschappij een lichaam is, zijn het de verschijningsvormen van de infrastructuur die dat lichaam laten functioneren. Deze vitale organen moeten in optimale conditie worden gehouden en op elkaar zijn afgestemd: zonder longen kunnen de hersenen niet werken, zonder nieren slibben de aders dicht.

1 P. Heyrman en J. De Maeyer eds., *Geuren en kleuren: een sociale en economische geschiedenis van Vlaams-Brabant, 19de en 20ste eeuw* (Leuven 2001), p. 15.

Vertrekkend van de geenszins optimistische analyse van de transportinfrastructuur die Gaston Geens in zijn studie over de jaren 1950 gaf, trekken we eerst over geijkte paden: de wegwijnende kanalen, de zich uitstreckende spoorlijnen en de oververzadigde wegen zijn de levensaders van de regio. De explosie van de vraag naar transport noopte het arrondissement al in de jaren 1960 tot een planmatige aanpak. In een regio die snel door asfalt en verkavelingen versnipperd raakte, drong een ruimtelijke ordening zich op. Deze was in eerste instantie op de stadskernen gericht, maar waaierde ook uit naar kleinere gemeenten. Aan de hand van een scala aan plannen van aanleg werd getracht de ‘gezellige chaos’ van de verstedelijking en suburbanisatie te rationaliseren. Daarbij moest de balans tussen leefbaarheid en efficiëntie steeds in het vizier worden gehouden: de inwoners van het arrondissement veranderden in de voorbije vijftig jaar immers even snel als hun omgeving. In een derde deel wordt de evolutie van deze maatschappelijke organisatie aan de hand van een casestudie uitgediept. De manier waarop de voorbije vijftig jaar met afvalverwerking is omgegaan in het arrondissement toont treffend hoe groot de stappen naar een modernisering zijn geweest, maar ook welke hindernissen zulk een infrastructurele uitbouw moest nemen.

Vervolgens keren we terug naar de economische infrastructuur. De uitbouw van een transportnetwerk en de rationalisatie van ruimtelijke planning creëerden een ruggengraat voor het arrondissement, waaraan de regionale industriële ontwikkeling zich kon optrekken. Die ontwikkeling had echter wel ademruimte nodig. Een regionale expansiewetgeving speelde daarop in: de jaren 1960 zagen de opkomst van industrie- en bedrijventerreinen, tewerkstellingsclusters verspreid over het arrondissement. Deze terreinen evolueerden mee met de economie en boden tegelijkertijd de randvoorwaarden waarin deze economie zich kon ontwikkelen.

Het spreekt voor zich dat Interleuven in al deze facetten van het regionale weefsel een vooraanstaande rol speelde. Een lokale, gemeentelijke overheid botste in deze materies immers snel op praktische grenzen. Op geen enkel ander vlak wordt de verdienste van intergemeentelijke samenwerking zo duidelijk naar waarde geschat als op infrastructureel vlak. De intercommunale had bij haar oprichting industriële expansie en ruimtelijke ordening als voornaamste doelen gesteld. Expansie volgde traditioneel de handelsroutes, waardoor de nieuwe economische knooppunten vanzelfsprekend ook moesten worden aangesloten op die routes. Interleuven had bovendien als één van haar bestaansredenen de gelijk-

matige ontwikkeling van de regio voor ogen: een infrastructuurverbetering was het belangrijkste bindmiddel voor een 'billijke spreiding van de welvaart', zoals minister van Economie Antoon Spinoy het in 1965 bondig samenvatte.<sup>2</sup>

De openheid van de regio is dus een voorname impuls gebleken voor een infrastructuurle uitbouw. Zij veronderstelt ook een open geest. Nu het economische lichaam in de regio zich heeft toegespitst op enkele speerpuntsectoren, die zich bovendien nadrukkelijk nationaal en internationaal opstellen, zijn ook de noden van zijn vitale organen veranderd. Tot slot van dit hoofdstuk wordt naar deze noden gekeken: op welke manier kan het arrondissement zijn positie als 'West-Europese megalopolis' bestendigen? Welke strategieën kunnen de ruggengraat van de regionale economie verder verstevigen?

## Levensaders

Mobiliteit raakt aan het hart van de regio. Zijn openheid en positie maken van het arrondissement een doorgangzone. De specifieke situatie op de arbeidsmarkt werkt intense pendelbewegingen in de hand. De diffuse verspreiding van woon- en industrieclusters doorheen het arrondissement drijft de druk op dat mobiliteitsvraagstuk verder op. Al in de negentiende eeuw zette de jonge, ambitieuze Belgische overheid zwaar in op infrastructuuraanleg: met kanalen, spoorwegen en rijkswegen werd het arrondissement opengesteld, weliswaar vooral in functie van de hoofdstad. Net zoals het verkeersnet in constante flux was, verschoven ook de zwaartepunten in die infrastructuur voortdurend. De uitbouw van een transportnet stond in functie van de economie en moest zich aanpassen aan de verschuivende prioriteiten ervan. Tegelijkertijd waren wegen de stalen en asfalten levensaders van de regionale economie. Zo werd vermeden dat steden uit hun voegen traden. De ontsluiting gaf anderzijds ook het startschot voor een ongeziene suburbanisatie van het platteland. Spoor- en rijkswegen gaven niet alleen leven aan de economie, maar spreidden ook de bevolking uit over het arrondissement. De 'buitengebieden' raakten zo versnipperd: al vroeg in de twintigste eeuw kende de regio een raster aan transportlijnen met aanleunende bebouwing.

Historisch gegroeide industriebekkens hadden zich rond de waterwegen gedrapeerd. Deze waren na de Tweede Wereldoorlog echter grotendeels in onbruik geraakt. De regering-Van Acker plande in de jaren 1950 weliswaar grootschalige infrastructuurwerken, maar daarbij werd resoluut ingezet op een wegenfonds en

<sup>2</sup> Jaarverslag Interleuven 1968, p. 6.

werd grotendeels aan het waternetwerk voorbijgegaan. De tanende invloed van de kanalen hing direct samen met het wegwijnen van de traditionele industrieën in de regio en daarbuiten. De teloorgang van de steenkoolbekkens op het einde van de jaren 1950 betekende de eigenlijke doodslag: kanalen werden transits, doorvoercorridors naar Charleroi, waar de cokesfabrieken voorlopig wel nog draaiende bleven.

### **De Leuvense Vaartkom en het kanaal Leuven-Mechelen**

De recente geschiedenis van de Leuvense Vaart is er een van een wegwijnend gebied. Naarmate de industriële revoluties België in een economische *pole position* hadden gebracht, bewees de Vaartkom zijn nut als integraal deel van het stadsweefsel: met woon-, handels- en nijverheidsgelegenheid kenmerkte de wijk zich door zijn verscheidenheid. Die verscheidenheid was wankel. Al in 1835, toen de spoorlijn tussen Leuven en Mechelen in werking trad, zette de neergang van de industriële relevantie van de Vaart in. Die slag kon weliswaar voor een tijd worden opgevangen met de verdieping van de vaargeul, zodat ook zwaardere schepen van het kanaal konden gebruik maken.

De ondernemingen die zich vroeg in de twintigste eeuw aan het kanaal vestigden waren tweërlei: voedingsbedrijven lagen meestal dicht tegen de Leuvense kom aan, terwijl de chemienijverheid zich eerder verder richting Mechelen concentreerde. Deze min of meer spontane vestigingsgolf werd niet met een bewust coördinatiebeleid van de stad en de omliggende gemeenten gecombineerd.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de Vaart, die als industrieel knooppunt verouderd was, ontsloten en gemoderniseerd aan de hand van enkele Plannen van aanleg. Die vernieuwing was letterlijk een vechten tegen de bierkaai. In de jaren 1950 werd duidelijk dat watertransport, zeker wat consumptiegoederen betrof, niet langer kon opboksen tegen het goedkopere en snellere wegtransport. De Vaart doorkruiste immers een streek met een uiterst dicht transportnet: zowel de spoorlijn als de gewestweg Leuven-Mechelen lopen min of meer parallel met het kanaal. Daar kwam nog bij dat het karakter van de regionale industrie in de jaren 1950 transformeerde, waardoor de Vaart al snel onaantrekkelijk werd voor het vervoer van afgewerkte producten en economisch minder relevant werd.

Anno 1959 had het kanaal Leuven-Mechelen dan ook sterk aan vestigingspotentieel ingeboet. Toch was het watertransport nog niet volledig afgeschreven. Nijverheden concentreerden zich aan de Vaart, en dan vooral op het grondgebied van Willebroek, langs het Willebroek-kanaal en in de Leuvense havenkom. Een kanaal dat uit de Vaart vertrok, verbond immers Leuven met de haven van Antwerpen, waardoor de afzetmarkt van deze nijverheden een gevoelig weidsere horizon kende. De binnenvaartwegen werden vooral als overslagwaters gebruikt, om bulkgoederen over te zetten van schip op trein. Geens stelde niettemin



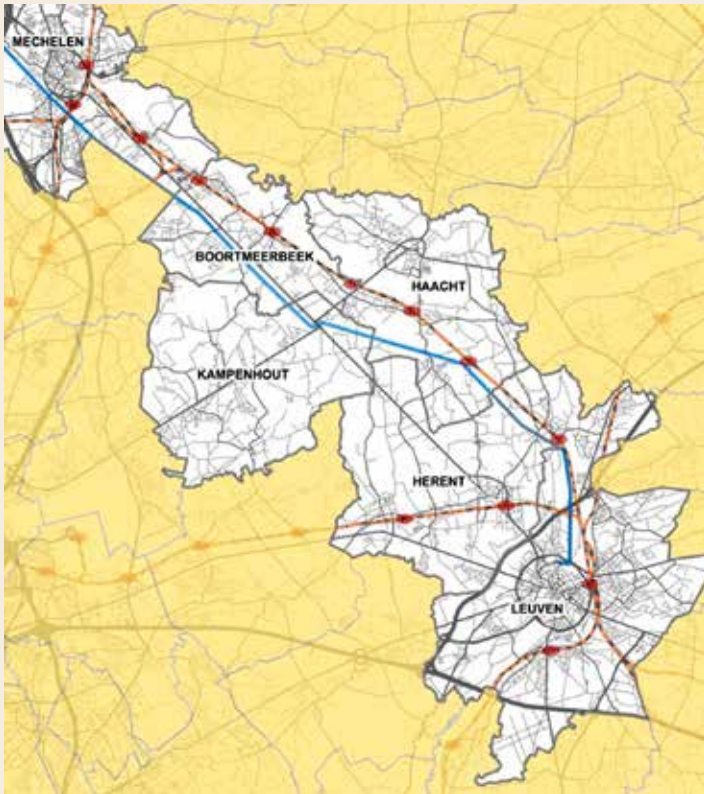
Zicht op de Vaartkom in Leuven omstreeks 1804, toegeschreven aan M.L. Autisier (1772-1830), 1804, olieverf op doek, M – Museum Leuven, inv. S/301/O. © M – Museum Leuven (foto Johan Geleyns).

voor om de Vaart en kanalen voor te bereiden op een modernisering. Dit zou moeten gebeuren door onder andere een verdieping van de geulen, zodat deze ook geschikt zouden worden voor zwaardere vrachten. De sassen dienden te worden geautomatiseerd en een tweede zwaai kom, dicht bij de Leuvense havenkom, moest worden uitgebouwd. Zo zouden bedrijven van middelgrote omvang weer worden aangetrokken naar de Leuvense agglomeratie.

Enkele alternatieve invullingen van de Vaartkom werden uitgedacht, sommigen gingen zelfs zo ver de Vaart in zijn geheel te dempen en er een autotracé van Leuven naar Mechelen van te maken.<sup>3</sup> Anderen wilden het kanaal omvormen tot een recreatiecorridor. Een tweede piste wilde de industrievestigingen herbestemmen naar Wijgmaal. De vrijgekomen ruimte kon dan worden ingezet voor sociale woningbouw. Zeker met de uitbreiding van de stadskern verschoof de nadruk van de uitbouw van industrieclusters in de agglomeratie naar de creatie van woongelegenheid.

Deze projecten werden niet uitgevoerd. De facto kwam het er in de jaren 1960 op neer dat de bedrijven in de industriezone rond de Leuvense Vaartkom hun locatie wilden behouden, niet zozeer omwille van de Vaart zelf maar wel om de andere infrastructurele voordelen van de ligging: vlakbij de stadskern, met wegen en spoorwegen in de onmiddellijke nabijheid. Daarnaast was de industrie echter ook van gezicht veranderd. De schaalvergroting

<sup>3</sup> F. Van Rillaer, *De regionaal-economische betekenis van de kanaalzone Leuven-Mechelen*, onuitgeg. lic. thesis (Leuven 1965), p. 24.



en verregaande mechanisering gingen hand in hand met een snellere dienstverlening; er werd minder in bulk getransporteerd. De productieprocessen hadden de capaciteit van de Vaartkom overstegen. Zo trok Stella Artois bijvoorbeeld geleidelijk aan weg uit de Kom: eerst week de brouwerij uit naar Tussen Twee Waters, vervolgens naar de Vuurkruisenlaan. Van Rillaer stelde in zijn thesis van 1965 onomwonden dat 'het kanaal in 1963 zowat alle economische betekenis verloren' had.<sup>4</sup>

De Vaartkom was niet meer rendabel. Zij kostte de stad daarenboven geld, zodat Leuven zich in 1972 genoodzaakt zag de Kom over te dragen aan de staat, die het spoedig doorspeelde naar het Vlaamse gewest. Als industriegebied had ze haar laatste kaarten verspeeld. Toch werd de kanaalzone niet zomaar opgegeven. Nog in 1981 werd een stuurgroep voor de herwaardering van het kanaal Leuven-Mechelen en de Vaart opgericht waarin naast het Leuvense stadsbestuur, de GOM-Brabant, de Kamer voor Handel

en Nijverheid ook Interleuven zetelde. Op het kabinet Openbare Werken pleitte deze stuurgroep voor een verdieping van het kanaal teneinde het bevaarbaar te maken voor schepen tot 600 bruto-registerton. Daarnaast moesten dringend de sluisdeuren worden hersteld en de oevers verstevigd. De Vaartkom werd uitgebaggerd, maar de neergang leek onafwendbaar.

Marcel Smets van het Project Stadsontwerp van de KU Leuven stelde in 1990 de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied voor. Deze plannen bleven echter dode letter. Het was opnieuw wachten, dit keer tot de Bijzondere plannen van aanleg van 1997. De grens met de binnenstad vervaagde door de geplande aanleg van woon- en kantoorwijken. De oevers van het kanaal zouden een groen karakter krijgen. Er was dringend werk aan de winkel: de INBEV-gebouwen aan de Vaartkom waren in onbruik geraakt en hun infrastructuur was verouderd. Het momentum rond 2004, met de relocatie van INBEV en andere ondernemingen, faciliteerde een ruimtelijk structuurplan voor de wijk.

Voor de herbestemming was de samenwerking tussen erg uiteenlopende actoren vereist. Van de betrokken burgemeesters, POM en Resoc, over belanghebbende bedrijven, tot de dienst Waterwegen en Zeekanaal: hun uiteenlopende belangen en prioriteiten bemoeilijkten

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 42.

de uitwerking van een coördinatieplan. Het economisch potentieel van het kanaal werd de laatste jaren weer van onder het stof gehaald. De bedrijventerreinen die de laatste veertig jaar verankerd zijn langs het water, de restcapaciteit van het kanaal (er wordt bijna 300.000 ton per jaar vervoerd) en de recreatieve troeven maken de streek te waardevol om op te geven. De ruimtelijke besluitvorming en conflicterende lokale beleidsbeslissingen hebben echter een nefaste impact gehad op het lokale ondernemingsklimaat aan het water: volgens een rapport van Interleuven staan negen op tien bedrijven aan de oever afgekeerd van het kanaal.<sup>5</sup> 83 procent van de bedrijven aan het water laat het kanaal onbenut ten gunste van de snelwegen.

Om deze levensader niet te laten dichtslippen, is het noodzakelijk te breken met het typisch Belgische ad-hocbeleid. De infrastructuur op en langs het kanaal kan zijn dragende functie pas ten volle uitoefenen als de regionale samenwerking wordt geoptimaliseerd.

5 Interleuven, *Efficiënt ruimtegebruik as Leuven-Mechelen. Gebiedsgerichte visievorming* (Leuven 2014), p. 19.



© Eric Dewaersegger.



Zo kan het Vaartlandschap zich differentiëren. De kanaalregio is immers een bundeling van belangrijke transportassen: het kanaal, de Mechelsesteenweg en de spoorlijn Mechelen-Leuven kunnen hun capaciteit ten volle benutten als zij op elkaar worden afgestemd. Interleuven gaf in de herfst van 2014 een symbolisch startsein met een proefvaart over het kanaal. Eerder waren al enkele testvaarten gecoördineerd tussen het bouwbedrijf André Celis, dat de waterweg gebruikte voor de aanvoer van bouwmaterialen van Jupille naar Leuven, en AB Inbev, dat het lege schip in Leuven vulde met bierbakken en zo terug naar Jupille voer. Hiermee werden de aanbevelingen van Geens, namelijk een beter op elkaar afstemmen van gemeenten en bedrijven op deze as, in de praktijk gebracht.

De Vaartkom zelf zal een multifunctioneel centrum worden, dat als een scharnierpunt tussen de 'vesten' met hun intensieve woonkarakter en het industriële kanaal fungeert. Van industriegebied verandert de kom zo terug naar een 'subcentrum' dat is geïntegreerd in het stedelijke weefsel: met de handelsruimte Leuven-Noord enerzijds en de woonruimte Tweewaters anderzijds. Weg van de stedelijke agglomeratie zouden de oevers van het kanaal een tweeledige functie dragen, met een balans tussen ontspanningspolen en bedrijventerreinen die een lint van tewerkstellingspolen vormen (in sectoren als bouw, voeding, afval en energie). Zulk een synergie draagt niet alleen bij tot de levensvatbaarheid van een regio die zich tot ver voorbij de kanaaloevers uitstrekt, maar is ook een belangrijk symbool van de infrastructuurle wendbaarheid van het arrondissement.

Naast de waterwegen bood vooral de ontwikkeling van spoorlijnen een impuls voor de economische ontwikkeling. Het arrondissement werd al vroeg ingelijfd in het nationale project van de 'ijzeren weg'. In 1844 was de stad Leuven al per trein verbonden met Mechelen (parallel met het kanaal) en Tienen, snel gevolgd door de lijnen Leuven-Aarschot (1863) en Leuven-Brussel (1866). Ondertussen lag het zogenaamde 'ijzeren kruis' doorheen het land: Luik was zo verbonden met Oostende – op deze oost-westdoorsnede deed de trein ook Landen, Tienen, Leuven en Haacht aan. Via dat kruis was Leuven bovendien verbonden met de Antwerpse haven. Het arrondissement werd dus al vroeg de draaischijf van het goederen-transport. Dat betekende ook een vroege ontsluiting van de regio in functie van een verregaande modernisering. Het spoorwegennet zou in de daaropvolgende decennia steeds weidser vertakken en verdichten.

Aan de ene kant kaderde deze ijzeren revolutie binnen een grootschalig nationaal project dat een jong land resoluut op de wereldkaart wilde zetten. De doorbraak van treinverkeer betekende ook een belangrijke impuls voor de economische vitaliteit van België en zijn regio's. Het gelijk optrekken van het

industrialisatietempo in België was weliswaar het doel, maar de strategie die hiervoor werd gekozen was uitgesproken regionaal. Het spoornetwerk diende daarnaast een ruimtelijke politiek: door het 'buitengebied' te ontsluiten en zijn inwoners mobiel te maken, vermeed het jonge België dat zijn steden, de tewerkstellingscentra van een industrialisering, zouden worden overrompeld. Het spoorwegnet mocht dan wel bedoeld zijn voor grootschalig goederentransport, en alle lijnen werden daar ook voor gebruikt, zijn verdere ontwikkeling stond vooral in het teken van het personenvervoer.

Dat had vanzelfsprekend een sterk ruimtelijke impact. De steden in het arrondissement waren al snel verbonden in een transportnetwerk, langs de armen waarvan bedrijven zich neerplantten. Het platteland moest langer wachten op ontsluiting. Daar waar geen halte werd gebouwd, bleef de economische omwenteling weg. De vuistregel 'Wie is aangesloten zal bloeien, wie niet is aangesloten krijgt het moeilijk' gold zeker ook voor het arrondissement. De aanleg van spoorlijnen tekende tevens het omringende landschap en lag in zekere mate aan de basis van de verstedelijking van het platteland: niet alleen industrieën vestigden zich langs de ijzeren weg, maar hele wijken en gehuchten transformeerden door de bouw van stations. In de jaren 1950 waren enkele van deze spoorlijnen reeds geëlektrificeerd (Leuven-Mechelen en Leuven-Ottignies). De modernisering van andere spoorwegen liet soms dan weer onredelijk lang op zich wachten. Het duurde bijvoorbeeld tot 1981 vooraleer de lijn Leuven-Aarschot-Diest-Hasselt werd geëlektrificeerd, ook al klonken toen al meer dan twintig jaar stemmen die op het belang van deze operatie wezen. Ook in de verdere vertakkingen bleef Leuven het voornaamste rizoom, voor goederen- én personenvervoer.

Het openbaar vervoer werd nog verder aangemoedigd door de goedkope arbeidersabonnementen die al in de tweede helft van de negentiende eeuw waren ingevoerd. Omdat de belangrijkste spoorwegen in het

De nieuwe stationsomgeving van Landen in de jaren 1960.



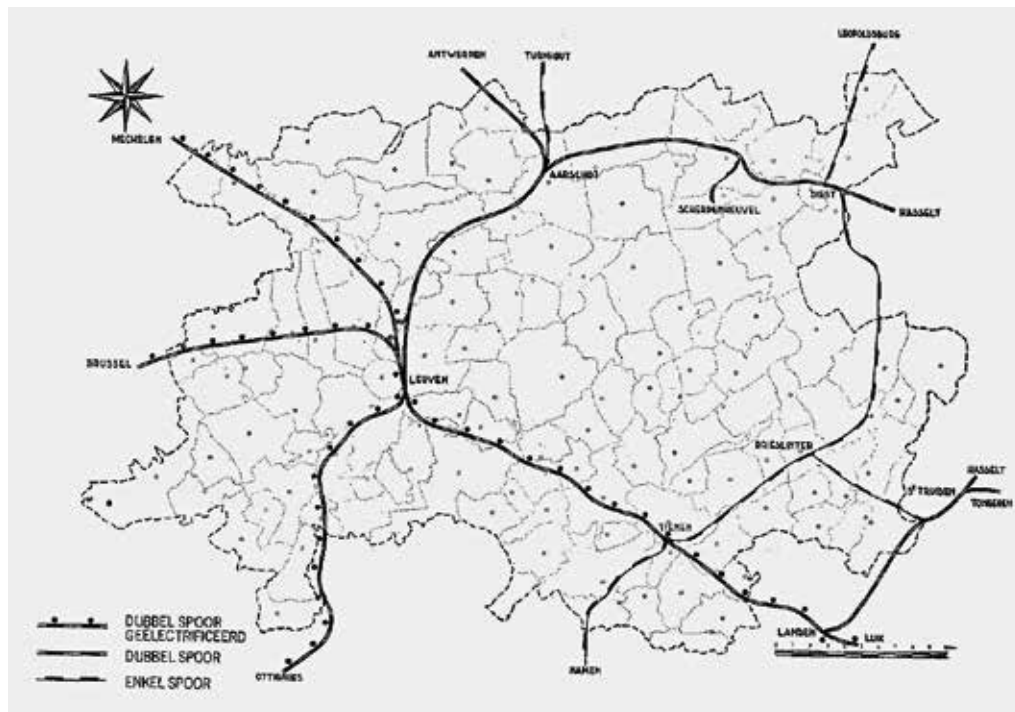
arrondissement de waterwegen volgden – zo lag de lijn van Leuven naar Mechelen en dus naar de Antwerpse haven parallel aan het kanaal – vielen de vervoersprijzen opvallend laag uit.

Ook de internationale spoorverbindingen doorkruisen het arrondissement. Het oorspronkelijke traject van de TGV was bedoeld om van aan de luchthaven van Zaventem onder de E40 door naar Luik te gaan, waardoor de lijn dwars door het Heverleebos en enkele gemeenten rond Tienen zou snijden.<sup>6</sup> De stad Leuven kon echter bekomen dat het tracé werd omgeleid langs Leuven, waarvan het station nu vier sporen geënt op Brussel kreeg toebedeeld. Niet alleen werden enkele agrarische gehuchten zo gespaard van een hogesnelheidstreinverbinding, Leuven kon zo ook rekenen op een aanvullende (en bovendien internationaal georiënteerde) levensader.<sup>7</sup>

Lang niet elke gemeente was dus aangesloten op het netwerk van openbaar vervoer. De toestand in de buitengebieden was vaak deplorabel. Vooral de gemeenten binnen de driehoek Leuven-Diest-Tienen en ten zuiden van de lijn Leuven-Tienen bleven verstoken van de infrastructuurontwikkelingen. Een piste die hiertoe een oplossing wilde bieden was de inzet van autobussen met een ‘regelmatiger cadansment’: deze bussen zouden ook halt houden in de kleine gemeenten

#### Kaart 20.

Spoorwegennet  
anno 1959  
Bron: Geens, kaart 9.



<sup>6</sup> GERB, *Een hoge snelheidstrein dwars door Brabant?* (documentatienota nr.4 – juni 1986).

<sup>7</sup> Gesprek met Louis Tobback, 16 april 2015.



Het fietspad aan de Klipgaardestraat in Waanrode (Kortenaken) werd in 2013 door de lezers en redactie van Het Nieuwsblad uitgeroepen tot het beste van Vlaams-Brabant.



De Ruandadreef in Keerbergen.

op de lijn tussen twee treinstations. De autobusdiensten die werden ingezet, in de eerste plaats in functie van de pendelarbeid, deden sommige gemeenten maar twee keer per dag aan: 's morgens en 's avonds. Lijnverbindingen werden soms tegengewerkt door de NMBS en de NMVB, die zo hun monopoliepositie wilden handhaven.<sup>8</sup> Een veel groter probleem voor het succes van een publiek wegtransport was echter de staat van het wegdek. De afwezigheid van goed uitgeruste wegen, die in kleinere gemeenten als St.-Margriete-Houtem en Kersbeek-Miskom niet eens verhard waren, maakte het ook voor bussen schier onmogelijk er halt te houden. Het wegennet op het platteland was een wirwar van onverharde wegen ten dienste van de landbouw. De isolatie was in sommige uithoeken van het arrondissement compleet. Een modernisering van het wegennet drong zich op.

Dat besef ging hand in hand met een andere evolutie. Vanaf de jaren 1950 verloor de goederentrein zijn aantrekkingskracht bij ondernemingen (onder andere door verhoogde tarieven) in het voordeel van de vrachtwagen. Dat lag ten dele ook aan de aard van de nijverheden: de suikerfabrieken en chemische sector waren de enigen die voor hun massa-aanvoer afhankelijk waren van de spoorlijnen. Voor bedrijven aan het kanaal en aan de Dijle was watertransport de aangewezen keuze, maar fabrieken koppelden zich (vooral na de crisis in de steenkoolmijnen op het eind van de jaren 1950) steeds meer los van hun afhankelijkheid van steenkool, een grondstof die het best via de waterwegen werd vervoerd. Een meer flexibele transportinfrastructuur verdrong de water- en spoorwegen. De steenwegen waren verouderd. Het was aan de autosnelweg om de economische expansie van het arrondissement te garanderen. Daar was het wegennetwerk in eerste instantie niet op voorbereid. In het interbellum was weliswaar de idee van een verbindingsnetwerk van 'nieuwe wegen' geopperd, dat onder andere ook Tienen, Tervuren en Aarschot zou ontsluiten. Daaraan werd doorlopend gesleuteld, tot men in 1949 tot de uitvoering van het autosnelwegenplan overging.<sup>9</sup> Daarin werd de regio definitief het lot van infrastructurele draaischijf toebedeeld.

Vanaf de jaren 1960 werden snelwegen in een ijtempo aangelegd. Men zou zelfs kunnen spreken van een tweede ontsluitingsgolf in de regio: de snelwegen E40 (Brussel-Luik), E19 (Antwerpen-Brussel) en Antwerpen-Luik sloten de stadscentra en industrieterreinen aan op de hoofdroutes, die ook geënt waren op de internationale continentale verbindingen. Begin jaren 1980 volgde de E314 (Leuven-Genk), die het arrondissement finaal ontsloot richting Brussel en, via Aken, richting het Ruhrgebied. In de eerste plaats werden inderdaad de grotere

<sup>8</sup> Geens, p. 80.

<sup>9</sup> E. Buyst en

W. Peeters,

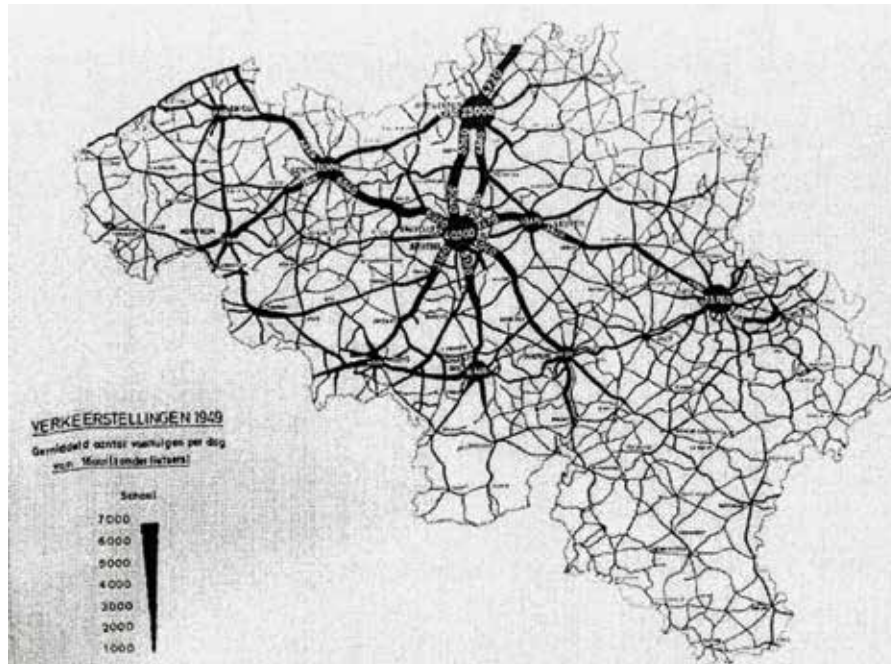
*De economische  
ontwikkeling in*

*Vlaams-Brabant vanaf*

*1850. Overzichtsrapport*

*1996-1999*

(Leuven 2000).

**Kaart 21.**

Verkeerstelling 1949  
 Bron: J.M. Grégoire,  
*Autosnelwegen in België*  
 – ontstaan en  
 verwezenlijking  
 (Brussel 1985), p. 15.

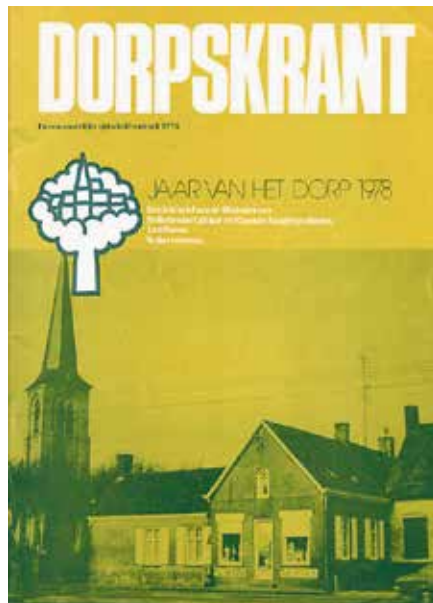
arrondissementsteden ontsloten: het hinterland bleef opnieuw relatief geïsoleerd. Zo bleven de ‘twee snelheden’, naar Geens’ diagnose, bestaan: het structurele tekort aan verbindingswegen in het Hageland liet er tot laat in de jaren 1980 scherpe littekens. Toch was de impact van de snelwegen indrukwekkend: bedrijven zagen hen als de voornaamste aantrekkingsfactor en vestigden zich dicht aan het asfalt. Ook winkelcomplexen verschenen plots langs gewestwegen, waar er geen nijpend tekort was aan parkeerplaatsen en panden bovendien substantieel goedkoper waren dan in de stadscentra.

Deze evolutie was een logisch gevolg van zowel de uitbouw van wegen als van de massale stadsvlucht. De mobiliteit van de inwoners nam exponentieel toe, in die mate zelfs dat Roger Masure al in 1974 de ernst van het mobiliteitsprobleem voor de regio tegen 2000 voorspelde.<sup>10</sup> De wegen, de nieuwe én de oude, hadden eenvoudigweg niet de capaciteit om de explosief toenemende verkeersdruk te op te vangen. Op sommige wegen nam het verkeersvolume op één jaar toe met wel 20 procent.<sup>11</sup> In 1974 waren reeds belangrijke stappen gezet in de richting van een verkeersverbetering. Interleuven had zich daar sinds zijn stichting op toegelegd: in het jaarverslag ter ere van zijn tienjarige jubileum in datzelfde jaar werden de verwezenlijkingen van de intercommunale opgesomd en werd het startschot gegeven

<sup>10</sup> R. Masure, *Over een culturele revolutie: bijdrage tot een fundamentele ontleding van en tot een christelijke visie aan de arbeiderssituatie* (Brussel 1974), p. 46.

<sup>11</sup> Jaarverslag Interleuven 1989, p. 21.

Het Jaar van het Dorp wilde over het hele land een impuls geven aan de herinrichting van het platteland. Daartoe werden de grote middelen niet geschuwd: de overheid maakte 300 miljoen frank vrij voor moderniseringsprojecten. In de praktijk werd aan de structurele infrastructuurproblematiek echter niet verholpen: de sensibiliseringscampagne van 1978 leidde slechts tot de heraanleg van dorpspleinen en culturele centra. Het tijdschrift *Dorpskrant* was één van de instrumenten in deze campagne. Bron: KADOC.



voor de oprichting van een commissie 'Vervoerproblemen in het arrondissement Leuven'. Onderhandelingen met de kabinetten van Openbare Werken en Streekeconomie verbreedden het draagvlak voor grootschalige werken.

De dienst wegonderhoud voorzag sinds 1968 in de modernisering van deklagen en het herstel van verzakkingen, maar ook in onkruidverdelging en signalisatie van wegen. Het onderhoud en de wegebouw bleken vooral cruciaal voor de (primitieve) ontsluiting van de kleinere gemeenten op het platteland. Een nieuwe diareeks naar aanleiding van het Jaar van het Dorp in 1978 illustreerde

de trieste staat waarin de transportinfrastructuur in het hinterland verkeerde; de voorstelling besloot dat de pejoratieve benaming 'hinterland' grotendeels te wijten was aan net deze gebrekkige infrastructuur. In datzelfde jaar intensiverde Interleuven haar inspanningen.

## E5

Als Europese referentieweg moest de E5 Vlaanderen van west naar oost doorkruisen en verbond hij Brussel via Leuven, Tienen en Landen met Luik. Die verbinding vond zijn oorsprong in het 'nieuwe wegen'-programma van de eerste directeur-generaal van Bruggen en Wegen, de heer Christophe, dat al in 1935 werd voorgesteld aan de senaat.<sup>12</sup> Het tracé werd, na enkele aanpassingen, vastgelegd in 1953. Voor de uitvoering ervan moest men echter wachten tot 1967. Omdat de overheid niet over de middelen beschikte om bij te dragen aan elk aspect van de weginfrastructuur, werden in de schoot van de regionale expansie enkele intercommunales opgericht die met alternatieve financieringswijzen aan de aanleg van deze E-wegen begonnen. Daarnaast kregen andere snelwegen een prioritaire behandeling van de overheid: de Koning Boudewijnautosnelweg (E313) en de Autoroute de Wallonie (E42) werden in de jaren 1960 aangelegd.

Toch was de noodzaak van de E5 duidelijk. De oude verbinding Brussel-Luik was berucht als een 'dodenweg', en de toenemende verkeersopstoppingen maakten actie urgent. Een kapitaalinjectie van de overheid in 1965, onder aansporing van nieuw minister van Openbare

<sup>12</sup> Belgische senaat, *Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1935*, nr. 46 (20 februari 1935).

Werken Jos de Saeger, gaf de concrete aanleiding. Ook de E5 kreeg zijn eigen 'intercommunale voor de autosnelweg' in december 1967. Burgers konden intekenen op leningen bij de intercommunale, die zo snel over kredieten kon beschikken om de werken aan te vangen.

Hoewel in december 1969 met de werken werd begonnen en de snelweg nog geen drie jaar later werd opengesteld voor het verkeer, sleepten de vertakkingswerkzaamheden enkele jaren aan, zoals de vierarmtunnel te Tervuren. De E5-intercommunale legde

toevoerwegen aan vanuit Leuven, Oud-Heverlee en Tienen. Ook Interleuven liet haar stem gelden: de besprekingen met de kabinetten van Openbare Werken en Streekeconomie in 1969 leverden een tracéstudie op, die enerzijds de aansluiting van het industrieterrein in Landen op de nieuwe snelweg garandeerde en anderzijds de E5 niet via Bierbeek-Lummen met de E313 verbond maar via Bertem-Lummen, zodat het industriepark van Aarschot en de streek rond Diest optimaal werden ontsloten.<sup>13</sup>

De samenwerking tussen beide intercommunales en de verschillende bestuursniveaus boekte snelle resultaten. De snelweg ontsloot gemeenten in het Brabantse en Haspengouwse akkerlandschap die tot dan verstoken waren van verbindingsroutes. Dat betekende natuurlijk ook dat het karakter van deze dorpen een noodgedwongen verandering doormaakte. Oorbeek moest zo in 1972 bijvoorbeeld het parcours van zijn paardenprocessie verleggen. De balans helde echter positief door: de E5 verlichtte de tol op de 'dodenweg' naar Luik en gaf een belangrijke investeringsimpuls aan het arrondissement. In 1986 werd de E5 herdoopt tot de E40.



De E5: 'Oostende-Istanboel'.  
Bron: Leuven 2000.

De intercommunale schuwde ook grootschalige verkeersinfrastructuurwerken niet. In 1973 adviseerde Interleuven in de definitieve vastlegging van het tracé van de A2 (Lummen-Mechelen), dat zo omgeleid werd via Aarschot. Tien jaar later werd begonnen aan een industrieweg langs de E40. Toen halverwege de jaren 1980 het researchpark Haasrode tot een heuse tewerkstellingspool was uitgegroeid – wel 2.000 werknemers reden dagelijks van en naar het terrein – legde Interleuven er met financiering van het ministerie van Openbare Werken een tweede ontsluitingsweg aan. Veel van de grotere werken die de intercommunale uitvoerde waren inderdaad in functie van de door haar beheerde bedrijventerreinen.

13 Jaarverslag Interleuven 1970, p. 12-13.



In toenemende mate stelde Interleuven zich ook op als studie- en adviesorgaan. Begin jaren 1980 werd de gehele verkeersstructuur van Diest zo bijvoorbeeld aan een onderzoek onderworpen, waarbij Interleuven de knelpunten en oplossingen aan het stadsbestuur voorlegde. Ook de circulatie in en rond Landen werd zo geanalyseerd. Ringwegen moesten het drukke verkeer uit de woon- en winkelcentra weghouden. De ring rond Leuven, die trouwens de middeleeuwse stadsomwalling volgde, fungeerde als verkeersverdeler: via de omliggende steenwegen werd de trafiek naar de E40 en de E314 geleid. Ook de andere grotere kernen van het arrondissement kregen een ringweg.

De aanleg van een ring rond Aarschot liet langer op zich wachten. Het gewestplan van het eind van de jaren 1970 vormde het fundament waarop enkele jaren later aan het oostelijke deel van de ring werd gebouwd. Een westelijke omleiding werd afgewerkt in 1993, maar dat maakte de ring nog niet rond. Op aandringen van het Aarschotse mobiliteitsplan van 2005 werd het laatste deel van de ringstructuur vervolledigd. De ringweg werd uiteindelijk in de zomer van 2011 voltooid en op 21 november plechtig opengesteld door minister-president Kris Peeters. Na meer dan veertig jaar was de cirkel rond, kreeg het centrum van Aarschot een autoluw karakter en kon de stadskernvernieuwing ten volle van start gaan.

Tegelijk met deze ingrepen kwamen nieuwe problematieken op de voorgrond. Pendelarbeid intensiverde en werd nu ook over lange afstanden gemeengoed. Invalswegen vanuit elk gehucht moesten aansluiten op de grote aanvoerlijnen van transport, waardoor België in het algemeen en het arrondissement in het bijzonder verder verkavelden. De ruimte rond deze wegen raakte snel volzet. De steeds verder toenemende verplaatsingen per auto, het summum van individuele emancipatie en het symbool van de welvaartstoename, zorgden er ook voor dat de wegen zélf volzet raakten. Het rijk van koning auto leed met andere woorden aan *imperial overstretch*: zijn snelle opgang, dat een succesverhaal voor de mobiliteit van de inwoner was, sloeg door. Het arrondissement werd het slachtoffer van zijn eigen succes: lange files werden nu zijn lot. Het aantal personenwagens lag aan het begin van de jaren 1970 al hoger in het arrondissement dan in de rest van België. De situatie was zo snel uit de hand gelopen dat er dringend werk moest worden gemaakt van een capaciteitsverhoging.

De Economische Raad van Vlaams Brabant (ERVB) maakte in 1972 een analyse op van de uit te voeren werken. Hoewel in deze analyse ook werd ingegaan op de andere transportmodi (zo stelde de ERVB voor de Vaart aan te sluiten op het

wegenetwerk en hamerde zij, voorlopig vergeefs, op de elektrificatie van de spoorlijn Aarschot-Leuven), lag de nadruk op de mobiliteitsproblematiek. De wegen in het arrondissement waren gesatureerd, zo stelde ook de ERVB vast. De verhoogde druk, vooral op de verouderde steenwegen, zorgde er voor dat bedrijventerreinen de facto onbereikbaar werden per auto. Zo verloren deze terreinen hun initiële aantrekkingskracht. Ondernemingen die in ademnood raakten, kozen ervoor hun vestigingen weg van de Brusselse ring en de Brusselse agglomeratie onder te brengen. In de plaats van grote vestigingen verrezen bedrijvenparken en ambachtszones.



De dagelijkse spits op de E40 tussen Bertem en Rotselaar.

De verzadiging van de weginfrastructuur had echter nog verder reikende gevolgen. Op het colloquium van 16 maart 1974 sprak het Rode Kruis zich via de referatenlijst *Leefmilieu problemen van het gewest Leuven* vernietigend uit over de impact van het wegenet. De ringwegen hadden geleid tot een verontrustende stijging van het aantal ongelukken. Ook de gezondheidsindicatoren van het NIS werden erbij gehaald. De overlast van de ochtend- en avondspitsen in het arrondissement manifesteerde zich in een steile neergang van de woonkwaliteit en de veiligheid: naast geluidshinder van de snelwegen had de verzadiging van de wegen ook tot gevolg dat pendelaars alternatieve routes zochten. Deze vonden zij in de ‘achterafwegen’: door gemeenten en langs lintbebouwing trachtten zij de files te slim af te zijn. De groei van dit sluipverkeer – feitelijk ‘zonevreemd’ verkeer – berokkende grote schade aan gemeenten als Haacht (de N21) en Boortmeerbeek (de N26), en bracht de leefbaarheid van dorpsstraten in het gedrang. Ook in de aanpak van sluipverkeer is een gecoördineerd regionaal beleid nodig dat het gemeentelijk niveau overstijgt, zo stelde minister van Verkeer Johan Sauwens bij zijn aantreden in 1992. In 2011 werden enkele mogelijke pistes voorgesteld in een rapport van het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg.<sup>14</sup>

De transportrevoluties van de voorbije zestig jaar hebben het arrondissement grondig herschapen. Zijn centrale uitgangspositie en fundamentele openheid hadden de snelle uitbouw van een transportinfrastructuur op gang getrokken, die de regio op de economische kaart zette en zijn welvaart zeer gunstig beïnvloedde.

<sup>14</sup> IPO, *Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen* (Brussel 2011).

De toegankelijkheid en de mobiliteit van het arrondissement golden als de voornaamste vestigingsfactor voor vele (internationale) bedrijven. Transportroutes waren de ontwikkelingsassen van de regio langs dewelke ondernemingen, en later bedrijventerreinen, werden ingeplant. Deze infrastructuurbundels – kanaal, spoorlijn, snelweg – werden zo corridors van tewerkstelling. Deze corridors raakten door de toename van autoverkeer verstopt. De belangrijkste troef van de regio werd al in de jaren 1960 in toenemende mate zijn achilleshiel: de ontsluiting ontspoorde, het mobiliteitsprobleem was niet ‘van de baan’, maar was wel van karakter veranderd.

Die problematiek beïnvloedt ook de economische gezondheid van heel België. Het transportnetwerk van het arrondissement is door zijn nabijheid met Brussel een voorname verbinding tussen het oosten van het land en de agglomeratie van de hoofdstad. Het is de aanvoerlijn van zowel doorvoertransport als arbeidskrachten. Als het een werknemer uit Limburg twee uur in de ochtendspits kost om op zijn of haar werk te raken is dat niet alleen een flinke hap uit de arbeidsproductiviteit van het bedrijf, maar eist dat ook een zware sociale tol. Werknemers én werkgevers zijn steeds minder bereid zulke offers te maken. Investerings om het dichtslibben van deze verbinding tegen te gaan, zijn levensnoodzakelijk.

De infrastructuuruitbouw is dan ook geen afgesloten hoofdstuk. Interleuven pleit er al sinds 1965 voor dat infrastructuurwerken ten dienste moeten staan van een meer gelijke welvaartsspreiding in het arrondissement. Daartoe is er nog steeds nood aan een verdere verfijning van het transportnetwerk. De Vlaams-Brabantse woonkernen zijn ook nu nog weinig onderling verbonden. Het Hageland is vooral ontsloten met het oog op de auto en blijft eerder geïsoleerd voor het openbaar vervoer. De reactivering van de spoorlijnen Leuven-Aarschot-Diest en Leuven-Tienen-Landen, met stations in Haasrode, Lovenjoel en Kuntich, kan daaraan verhelpen, net als de aanleg van een sneltramlijn Leuven-Tervuren-Brussel. Er moet bovendien werk worden gemaakt van een betere spoorverbinding naar Antwerpen. De zwaartepunten in het transport verschuiven met technologische en economische vernieuwingen. Zij zijn daarnaast, zeker in het arrondissement Leuven, onderhevig aan de omringende regio's. De inherente openheid van de regio heeft van hem een logistieke draaischijf gemaakt, met een infrastructuur waaraan zijn economische ontwikkeling zich heeft opgetrokken. Het economisch welzijn van de regio is dan ook sterk afhankelijk van de toegankelijkheid van zijn levensaders.

## ‘Ruimte voor de volte’: ruimtelijke ordening en planologie

Ruimtelijke ordening is een vraagstuk dat zich expliciet *hic et nunc* stelt: dat was het uitgangspunt van een regionaal economisch beleid dat naar een volwaardige rationalisering streefde. De oplossing moest geënt zijn op een coördinatie van gemeenschapsvoorzieningen, huisvesting en economische infrastructuur. In de jaren 1960 verschoof de nadruk op vlak van stedenbouw en ruimtelijke ordening geleidelijk van stadsagglomeratie naar regio. Dat kwam niet ongelegen voor het arrondissement Leuven: de grote dichotomie tussen stad en platteland was al langer één van de structurele problemen voor een rationele regionale ontwikkeling. Een inefficiënt want historisch ongecoördineerd infrastructuurbeleid hield die kloof in stand. De ommezwaai werd voorbereid in de wet houdende de Ruimtelijke ordening en de Stedenbouw van 1962, die in het zog van de expansiewetten was opgetekend. Deze wet stratificeerde een ruimtelijk orderingsbeleid aan de hand van Bijzondere plannen van aanleg (BPA's) en Algemene plannen van aanleg (APA's) voor gemeenten.

Op basis van de wet van 1962 werden enkele jaren later de gewestplannen – voor het arrondissement waren dat Leuven, Tienen-Landen en Diest-Aarschot – uitgetekend. Zij bestemden grond en bepaalden de ontwikkelings-

‘De weg naar het station’. Stedenbouwkundige wedstrijden werden doorlopend uitgeschreven om wijken opnieuw aan te leggen en te rationaliseren. Dit panorama toont het stationsplein van Landen in 1990, onderwerp van zulk een stedenbouwkundig ontwerp.





Voorkeursscenario voor de inrichting van het project Kwadeplas II in Linter.

mogelijkheden ervan. Voor het arrondissement fungeerde Interleuven als het centrale adviesorgaan voor Jos De Saeger, minister van Openbare Werken. Hoewel hiermee in eerste instantie wilde verkaveling werd aangepakt, kon de explosie aan suburbanisatie in het arrondissement niet meer worden ingedijkt. Daarvoor was de schrapnel aan snel-, expres- en achterafwegen te wijdverspreid. De gewestplannen wilden ook komaf maken met de traditionele invulling van ruimtelijke ordening, die te zeer was ingebed in een bevolkingspolitiek en om die reden niet alleen inefficiënt verliep maar ook erg paternalistisch was: men sprak vaak over een ‘socialisatie van de slaapkamer’.

Maar gemeenten zijn geen gestagneerde poelen. Zij veranderen voortdurend: activiteiten en diensten verschuiven hun klemtonen, winkels verhuizen naar een andere straat, inwoners trekken in golven van kern naar rand en terug,... Boven-



Rustoord Betze Rust,  
Geetbets.

dien zagen de jaren 1960 ook een grote onderlinge mobiliteit in het arrondissement: een ware suburbanisatiegolf transformeerde het landschap en zette ook de meer landelijke gemeenten onder druk. In een regio die sowieso al met plaatsgebrek kampte en die werd getekend door weinig open ruimte en veel verkaveling (ook op het platteland), bemoeilijkte zulk een dynamiek een ruimtelijke ordening op lange termijn. Een eerste prioriteit van ruimtelijke ordening moest dan ook zijn het scheppen van een ruimtelijk kader dat die fluxen kan opvangen en verankeren.

De gewestplannen tekenden dat kader voor de korte termijn. Zij namen de quadripool als een netwerk voor mogelijke groeiplannen. Intercommunales werden ingeschakeld in de uitvoering van gewestelijke aanlegplannen en de industriële uitrusting van de streek. Interleuven werkte hiervoor steeds in opdracht van gemeenten: eerste vingeroefeningen waren bijvoorbeeld de rioleringsplannen voor Lubbeek en St. Joris-Winge. Zulke projecten dienden steeds in harmonie met het streekontwikkelingsbeleid te gebeuren: bottom-up voor een voeling met de behoeften en mogelijkheden van elke gemeente; top-down voor de coördinatie van het geheel. Niet alleen de korte termijn was belangrijk, maar de wisselwerking tussen korte, middellange en lange termijnoplossingen bleek essentieel.

Ruimtelijke ordening volgde min of meer de evoluties van de transportinfrastructuur. Daarin lag ook zijn zwakte. Van een rationele spreiding van bevolkings-

groepen en dus van een rationele woningpolitiek kon geen sprake zijn wanneer grote delen van het arrondissement geïsoleerd waren. De ontsluiting van de wegen schiep enerzijds wel mogelijkheden tot een grootschalige rationalisatie, maar anderzijds creëerde de aanverwante verstedelijking van de regio een drastisch ander landschapsprofiel: het arrondissement was in de jaren 1970 een versnipperde ruimte geworden, met een dun uitgespreid stedelijk weefsel, met lintbebouwing langs vertakte wegenpatronen en aangehaakte verkavelingen. De ruimtelijke ordeningsambities hadden dus een structurering van dat ongeorganiseerde kluwen aan kernen en koterijen, aan uitdijende agglomeraties en verkavelingen voor ogen.

Ruimtelijke ordening ging dus meer en meer ten dienste staan van de publieke ruimte in al haar vormen. Zij oversteeg dan ook haar louter bouwkundige definitie: de strijd tegen krotwoningen ging hand in hand met de modernisering van toegangswegen naar gemeenten, met de uitbouw van commerciële wijken en schoolbuurten, met de aanleg van rustoorden, parkings en bibliotheken maar ook met het onderhoud van het kunsthistorisch patrimonium van de regio. Interleuven ondersteunde ook de inrichting van die publieke ruimte: zij onderhield van bij haar aanvang straten en pleinen. De verregaande reorganisatie deed ook een ander besef rijzen: veel gemeenten hadden niet langer de middelen om zelf in deze nutsvoorzieningen te voorzien.<sup>15</sup>

### **‘Kernstad en stadsgewest’: Leuven 2000**

De versnellende verstedelijking en suburbanisatie deden het besef groeien dat een ruimtelijke ordening noodzakelijk was. In het arrondissement woonde en werkte één vierde van de bevolking op minder dan één vijftiende van de oppervlakte. Deze situatie gold in extremis voor het stadsgewest Leuven: de hoge bevolkingsconcentratie, met soms wel meer dan honderd inwoners per hectare, werd daar nog aangevuld met een exponentieel groeiende studentenbevolking. Begin jaren 1970, dus vlak na de afsplitsing van het Franstalige contingent (!), studeerden al meer dan 17.000 studenten aan de universiteit. Daarbovenop fungeerde het gebied als een draaischijf van nationaal en internationaal verkeer, wat de agglomeratie in toenemende mate onleefbaar maakte.

Een gegronde aanpak drong zich op. Daartoe werd een internationale wedstrijd uitgeschreven, Leuven 2000, die een stedenbouwkundige en planologische toekomstvisie zocht voor het ‘stadsgewest’. In 1972 zette het organisatiecomité, waarvan naast Leuven en de omliggende gemeenten ook instellingen als de universiteit, het Welvaartscomité Oost-Brabant, en Interleuven deel uitmaakten, een studie op poten die deze wedstrijd documen-

15 M. Ryckewaert, *Working in the functional city. Planning the economic backbone of the Belgian welfare state 1945-1973*, onuitgeg. doctoraats-thesis (Leuven: KU Leuven, 2007), p. 56. Deze thesis werd in 2011 in geredigeerde vorm uitgegeven met de titel *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973* (Antwerpen 2011).

tair zou ondersteunen. Deze studie betekende een waar wervingsproces: naast de *usual suspects* werden ook de dekenijen, middenstandsverenigingen en werknemersorganisaties ingeschakeld. De ministers van Openbare Werken, Nederlandse Cultuur en Economische Zaken zetelden ook in het Organisatiecomité, dat onder leiding van de voorzitter van Interleuven stond. Deze samenwerking, over institutionele en regionale grenzen heen, raakte aan de bestaansreden van de intercommunale en maakte het bijna vanzelfsprekend dat Interleuven het comité zou voorzitten.

De studie wilde in de eerste plaats grip krijgen op een regio die sinds de Tweede Wereldoorlog fundamenteel was getransformeerd. Daarvoor bood zij een 'multimediaal' drieluik: het eigenlijke eindrapport van professor Herman Van Der Haegen (van het toenmalige Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening aan de universiteit), een aansluitend fotoalbum en een uitgebreide atlas.<sup>16</sup> Deze instrumenten moesten, samen met het plan van de winnaars van Leuven 2000, de fundamenten leggen van het ruimtelijke structuurplan van de regio. De conclusies wezen op de nood aan grootse plannen. Het historisch gegroeide stadscentrum kon maar met moeite de functies van een centrumstad opvangen: woonzones hadden zich naar de marges van de stad verplaatst, waardoor de omliggende gemeenten steeds uitdrukkelijker in het weefsel werden geïntegreerd. Dat maakte van de eigenlijke stadskern een knooppunt van woon-werkverplaatsingen, school-woonverplaatsingen en handels- en dienstenverkeer. Dit komen en gaan maakte een rationele lokalisatie van sociale infrastructuur noodzakelijk. De straten hadden immers niet de vereiste capaciteit voor het intense verkeer.

De studie legde ten slotte ook de fundamenten voor een gemeentefusie. Zij toonde immers aan dat, van de 102 gemeenten die in 1972 nog het arrondissement uitmaakten, velen niet langer de middelen hadden om ten volle autonoom te blijven. Bovendien had de uitdijende verstedelijking niet alleen de 'stadsgewesten' getransformeerd, maar ook de plattelandsgemeenten kregen steeds meer een 'stedelijk profiel'. Deze verschuiving toonde zich ook in de stroom aan neologismen die vanaf de jaren 1970 een steile opgang kende in het stedenbouwkundige discours. De term 'nevelstad', een vrije vertaling van het Italiaanse *città diffusa*, beschreef deze evolutie nog het best: het arrondissement was een 'verstrooide' centrumstad geworden, diffuus en ongelijkmatig gespreid, maar uitgesproken stedelijk van karakter.

De dertig gemeenten die na de gemeentefusie van 1977 het arrondissement uitmaakten, kregen een structuurplan voorgesteld. Dat 'Structuurplan Leuven' bouwde verder op de gewestplannen maar wilde, onder aansporing van de betrokken universitaire instellingen, eerder een concreet beleidsplan op maat van de gemeenten zijn. De dienst huisvesting van Interleuven legde in het structuurplan de nadruk op een intergemeentelijke coördinatie op vlak van ruimtelijke ordening

16 H. Van Der Haegen et al, *Leuven 2000: deel 1 tekst; deel 2 foto-album; deel 3 atlas* (Leuven 1974).





De Dode Beemde te Huldenberg, nu een natuur- en wandelpark. Het terrein dankt zijn naam aan zijn drassige karakter, dat het in het verleden ongeschikt maakte voor landcultivatie. Voor de landbouwers in de streek waren de natte weilanden dan ook 'dood', dat wil zeggen: onbruikbaar.

en agglomeratievorming. De dienst bouwde zich al snel uit tot een advies- en ontwerp-bureau voor ruimtelijke planning. In die hoedanigheid voerde Interleuven enkele beleidsgerichte studies uit. De fusiegemeente Huldenberg werd een eerste oefening in ruimtelijke planning. Hier woedde in 1977 een belangenconflict tussen een piste van residentiële uitbreiding en een natuurpatrimonium in volle ontwikkeling. Met hulp van de jonge vzw Opbouwwerk werd in een dia-rapport een compromis voorgesteld.

Niet elk onderzoek was een onverdeeld succes. De ruimtestudie voor Diest op het eind van de jaren 1970 bracht enkele pijnpunten en zwaktes van de kernstructuur naar voor die vooral bij de middenstand moeilijk ingang vonden. Zo kon het opgestelde plan niet worden uitgevoerd. De druk van middenstandsgroepen noopte Diest tot het staken van de samenwerking met de intercommunale. De gemeente ging in zee met een privé-studiebureau, maar kon wel een beroep blijven doen op Interleuven als een adviesorgaan voor bouwaanvragen en de uitvoer van saneringen, restauraties en pandenbeheer in de historische stadskern.

Doorheen het hele arrondissement werd dus de nood aan een ruimtelijke structuur gevoeld. Die uitbouw gebeurde overal in fasen. De gewestplannen hadden in de uitvoering van BPA's en APA's voorzien, een kans die door de gemeenten met beide handen werd gegrepen. Het arrondissement werd een bouwverf, die echter niet langer lukraak werd volgebouwd maar een gecoördineerde invulling kreeg. Althans, dat was de bedoeling. Stedenbouwkundige principes waren even onderhevig aan verandering als de noden van de regio en zijn gemeenten. In de nasleep van de gewestplannen gaf de overheid ook enkele aanvullende stedenbouwkundige voorschriften mee aan de regio's. Zij kristalliseerden, vooral na de bevestiging van de gewestplannen in 2000, geleidelijk in de structuurplannen. Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bakende de stedelijke conglomeraten opnieuw af.

Zowel op provinciaal als gemeentelijk vlak wilden deze plannen de ruimtelijke uitdagingen vanuit enige abstractie benaderen: een structuurplan moest in de



De restauratie van het kasteel van Kwabeek werd in 1985 naar de plannen van Interleuven voltooid en kreeg een nieuwe bestemming als gemeentehuis van Boutersem.

eerste plaats een beleidsvisie uittekenen waarop plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) konden worden geënt. Die RUP's vervingen de verouderde gewestplannen. Stads- en dorpskernvernieuwingen waren legio, nieuwe woonwijken moesten de uitdijende bevolking opvangen.

Interleuven stelde zich ook in de uitvoering van deze plannen op als partner van haar vennoten, die door de Vlaamse overheid werden aangemoedigd gemeentelijke structuurplannen op te stellen. Zij lieten immers toe om sneller in te spelen op specifieke noden, vanuit een kader van *co-governance* van bestuursniveaus en hun partners. Het structuurplan voor Diest was zo het resultaat van de samenwerking van Interleuven en de ruimtelijke planner Marc Martens tussen 2003-2008. De intercommunale werkte zo bijvoorbeeld ook een ruimtelijk ontwikkelingsconcept uit voor Tremelo, dat de balanceeroefening tussen woon- en handelsfuncties maakte. In afwachting van de goedkeuring van het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan en het RUP konden zo toch reeds de nodige aanpassingen van start gaan, en kon er op de toenemende druk op de gemeentekern worden geanticiepeerd.



De Damiaanbrug over de Dijle verbindt deelgemeente Ninde voor voetgangers en fietsers met Haacht. Naarmate van de gewestplannen werd afgestapt, groeide ook de aandacht voor recreatiezones en groene routes.

Wensbeeld vanuit de groenzone met zicht op het dorp en de nieuwe ontwikkelingen van het project RUP Kalvenne, Tremelo.

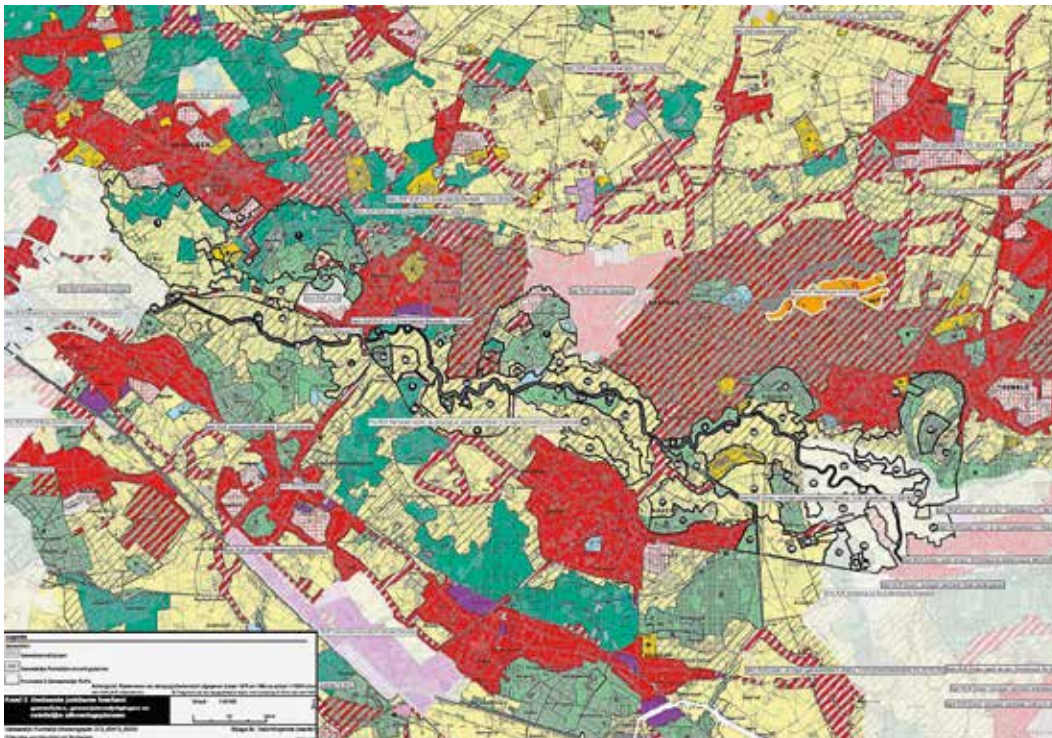
Een grondbestemming houdt ook bijna altijd een herbestemming in. Met de gewestplannen deed ook de term ‘zonevreemdheid’ zijn intrede. Om de woonkwaliteit te handhaven, moesten bedrijven en woonwijken zich schikken naar de hertekende kaart. Dat kon eenvoudigweg via een functionele herbestemming van in onbruik geraakte gebouwen: oude infrastructuur kreeg een nieuwe invulling geïnjecteerd. Het kon ook drastischer. Sectorale RUP's, zoals ten dele in Diest, maar ook voor het industriegebied langs de Vaart en voor de herstructurering van nijverheden in de Dijlevallei, verplaatsten bedrijven die door het snelle suburbanisatieproces exoten in een huizenagglomeratie waren geworden. Zonevreemdheid gold niet alleen voor bedrijven. Het vertrek van de UCL uit Leuven in 1968 had een ontspannend effect gehad op de woningmarkt en de stedelijke verkeerssituatie. De herordening van de universiteit, die op Amerikaanse leest was geschoeid, voorzag in de verhuis van haar campussen naar buiten het stadscentrum.

Daarnaast verschoven de klemtonen ook doorheen de afgelopen vijftig jaar. Nu bijvoorbeeld het mobiliteitsprobleem een steeds zwaardere hypotheek legt op de economische ontwikkeling van de regio, is in de laatste vijftien jaar de



belangstelling voor de verwaarloosde stationsomgevingen opgeflakkerd. Dat gold niet alleen in de kleinere gemeenten, waar stationsgebouwen vaak opnieuw werden geïntegreerd in het woonweefsel, maar ook in de hoeken van de quadripool. In 2009 kende de Vlaamse regering subsidies toe voor ‘Aarschot op de sporen’, een verfraaiingsproject van het station en zijn omgeving. Ook de Tiense stationsbuurt is aan een grote reconversie begonnen. Anderzijds kregen bebouwde kommen een herinrichting, die het gebruik van fiets en bus moest stimuleren en de auto zo veel mogelijk uit de kern moest weren. Het arrondissement investeerde om diezelfde reden in parkings aan de opritten van autosnelwegen richting Brussel.

Zoals steeds betekent ruimtegebrek, of dat nu voor woon- of bedrijvenbehoeften is, een reëel gevaar in de verdere ontwikkeling van het arrondissement. De grond die wel nog beschikbaar is, kan op meerdere manieren worden ingezet. Net zoals in Huldenberg in 1977 de verschillende belangengroepen door een studie van Interleuven bij elkaar werden gebracht, kan zulk een conflictbeheersing binnen het kader van de RUP's ook nu één van de voornaamste taken van de intercommunale zijn. Zij kan zich daarnaast opwerpen als de coördinator bij



Het gewestelijke ruimtelijk structuurplan ‘Dijlevallei van Werchter tot Bonheiden’ van 2015, dat de structuurplannen van de betrokken gemeenten omvat. Het plan moet niet alleen een nieuwe bodembestemming voor de regio uitzetten, maar ook een langetermijnvisie voor het overstromingsgebied bieden. Het beleidsplan voor de Dijlevallei is een treffende illustratie van het spectrum dat ruimtelijke ordening kan innemen: van de uitbouw van een recreatie- en groenzone, over waterbeheer en de bescherming van erfgoed, tot de reorganisatie van de landbouwindustrie.

uitstek van het ruimtelijk beleid van de gemeenten, het provinciale structuurplan en het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Hoe dan ook is voor een redelijke en efficiënte ruimtelijke organisatie van de lokale voorzieningen een herstructurering aangewezen.

Op de Werelddag van de Stedenbouw in november 2014 won het project Regionet de tweejaarlijkse Vlaamse Planningsprijs van de Vereniging voor Ruimte en Planning. Regionet koppelt het mobiliteitsprobleem aan ruimtelijke en sociaaleconomische organisatiemodellen en streeft ernaar een openbaarvervoersnetwerk uit te stippelen waarop woon- en andere voorzieningen zich in de toekomst kunnen enten. Interleuven werkt hiervoor samen met de provincie en de stad Leuven, maar ook met De Lijn. Het project illustreert treffend waarin voor de intercommunale een relevante taakstelling is weggelegd.

### Homo ludens

Zoals eerder al geïllustreerd, noopten zeker op het platteland de zware arbeid en pendel tot een gebrek aan tijd. Wat Roger Depré de 'Hagelandse kringloop' had genoemd, werd door anderen met nog meer gevoel voor dramaturgie een helse cirkel gedoopt.<sup>17</sup> Een laag inkomen, een handicap waaraan het hele arrondissement leed, maakte deze cirkel rond. De afwezigheid van cultuurvormen in veel gemeenten (maar zelfs in lokale centra als Aarschot) leidde tot een acuut 'gebrek aan gezelligheid', waardoor kaderpersoneel zich niet in deze gemeenten vestigde. Op zijn beurt maakte dat het minder interessant voor industrieën om er zich in te planten, waardoor het lage inkomen gehandhaafd bleef en er nauwelijks een draagvlak voor culturele en vrijetijdsontwikkeling werd gecreëerd.



<sup>17</sup> *De industriële ontwikkeling van Aarschot*, p. 74.

Dat was weliswaar een erg deterministische visie, maar een oplossing liet op zich wachten. Van Ouytsel zag een mogelijkheid in een grootschalige bouwpolitiek in de gemeenten: door goedkope bouwgronden aan te bieden zou de stadsvlucht worden ingeperkt. In de jaren 1960 en 1970 was er immers een opvallende leegloop van de stedelijke centra ten voordele van de kleinere gemeenten in het hinterland. Een stadsgroei en een vernieuwing van de stedelijke kernen zouden de cirkel doorbreken. Depré en Interleuven waren nog in de jaren 1970 begonnen met een regionaal opbouwwerk, dat in de eerste plaats een bewustmakingsproces op gang trok maar ook een inventaris van sociale voorzieningen in de regio aanlegde.

Dat was rijkelijk laat. Al in het midden van de jaren 1950 hadden de vakbonden immers enkele sociale verworvenheden op hun conto die een vrijetijdscultuur stimuleerden. Zo werd het betaald verlof op twaalf dagen gezet en vond de vijfdaagse week nu algemene ingang. Daarbovenop drukten de vakbonden hun eis voor een indexkoppeling door, die een consumptiedrang moest aanmoedigen. Het hertekende sociale landschap dat door deze maatregelen in België de kop opstak, drong maar druppelsgewijs door tot in de uithoeken van het arrondissement.

Zoals ook in andere aspecten van maatschappelijke ontwikkeling echter was infrastructuur de hefboom. Interleuven beseftte dit al vroeg. In het begin van de jaren 1970 was de intercommunale al begonnen met de aankoop van gronden waarop sportcomplexen, speelpleinen en zwembaden werden gebouwd. Bibliotheken, muziekscholen en jeugdhuizen werden uitgebreid of vernieuwd. Feestzalen en cafetaria verrezen al snel in veel gemeenten. Toen de staatshervorming van 1970 in culturele autonomie voor Vlaanderen voorzag, werden al snel doorheen het gewest grootschalige campagnes gevoerd die een cultuurlandschap wilden uittekenen. Culturele centra waren daartoe de aangewezen instrumenten. Zij bouwden verder op een traditie van parochiezalen, volkshuizen en turnzalen die in het arrondissement historisch sterk stond maar sinds de Tweede Wereldoorlog een stille dood aan het sterven was.

De eerste minister van Nederlandse Cultuur, Renaat Van Elsende, gaf de aanzet tot een modern cultuurlandschap met een subsidieregeling. Onder auspiciën van zijn opvolger Frans Van Mechelen zagen de jaren 1970 dan ook een ware explosie aan cultuurinfrastructuur. De missie van deze cultuurcentra was expliciet gericht op het doorbreken van de 'helse cirkel': zij moesten zowel de cultuurminnaar als de 'gewone man' engageren in een verenigingsleven. Die *Bildungs*-idee was geïnspireerd op het regionale beleid dat Gaston



De sporthal in Boortmeerbeek.



▲  
't Paenhuys, een door Interleuven vernieuwd jeugdcentrum in Hoegaarden.

Eyskens en de zijnen hadden uitgestippeld. Daarom voorzag het Vlaamse gewest weliswaar in een kader, maar waren de invulling en verwezenlijking op het conto van de lokale besturen. Deze aanpak garandeerde een effectieve decentralisatie: niet alleen de centrumsteden, maar ook de dorpen konden zich zo emanciperen.

Dat was een succes, ook al was de 'mars naar de subsidiepotten' in het arrondissement minder uitgesproken dan in andere delen van het land: zo raamde BLOSO in 1985 bijvoorbeeld dat de uitbouw van een sportinfrastructuur in het Leuvense arrondissement ongeveer 30 procent onder het Vlaamse gemiddelde bleef.<sup>18</sup> Het enthousiasme was zelfs zo groot dat van een planmatige

benadering geen sprake kon zijn: centra werden snel neergezet, zelden in coördinatie met de grote gemeentefusie die in volle voorbereiding was. Dat kon echter de pret niet drukken. Na het herstel van de crises in de eerste helft van de jaren 1970 steeg de koopkracht in het arrondissement geleidelijk en ontwikkelde zich een consumptiecultuur waarin winkelcomplexen, cultuurcentra en sportzalen het nieuwe landschap vormden. De 'helse cirkel' was doorbroken. De *homo laboricus* werd een *homo ludens*.



18 *De erkenning van NO-Hageland als ontwikkelingsgebied*, p. 32.

▲  
De culturele infrastructuur van de 's Hertogenmolens in Aarschot was regelmatig aan vernieuwingsoperaties toe. Nadat de molens aan de Demer al in 1986 werden beschermd, kregen zij in de 21<sup>e</sup> eeuw een uitgebreide restauratie tot een recreatiezone. In 2011 won deze renovatie de Belgische architectuurprijs.

## Nieren

De aandacht voor regionaal bestuur had een rationalisering van de regionale organisatievormen gestimuleerd. Dat was ook nodig: op het eind van de jaren 1950 waren enkele fundamentele voorzieningen niet overal in het arrondissement voorhanden. Zo was het merendeel (72 procent) van de landelijke gemeenten in 1957 nog niet aangesloten op een waterbedelingsnet, en was er van een geïntegreerd rioleringsnet in diezelfde gemeenten nagenoeg geen sprake (82 procent van de landelijke gemeenten was niet aangesloten).<sup>19</sup> In het Hageland beschikte geen enkele gemeente over een degelijke riolering. De afwezigheid van een rioolnet was bijzonder pijnlijk in een arrondissement dat in grote mate werd getekend door ondiep uitgesleten riviervalleien en periodieke overstromingen. Een gelijkaardige situatie beschreef Gaston Geens op vlak van elektriciteits- en gasdistributie.

Als in 1965 Interleuven werd opgericht als intercommunale voor industriële expansie en ruimtelijke ontwikkeling, kwam de infrastructurele modernisering van het arrondissement dan ook voor een groot deel op haar schouders terecht. Die modernisering was in de eerste plaats een rationele zuivering. Afwatering en de afvalverwerking stonden voorop. Interleuven ging al snel over tot het ruimen van grachten in opdracht van enkele gemeenten – Gelrode beet de spits af in 1968. In 1970 zorgde Interleuven voor een rioleringsplan voor Kessel-Lo, daarin gesubsidieerd door het ministerie van Volksgezondheid. Vanuit de provincie werden echter enkele prioritaire richtlijnen uitgetekend, waarvan de meest dringende een systematisering van afvalverwerking was. De vuilniskwestie was één van de voornaamste motieven geweest voor de oprichting van de drie intercommunales in het gewest. De provincieraad had in juni 1965, dus vóór de eigenlijke oprichting van Interleuven, 5 miljoen frank uitgetrokken voor de beginwerkzaamheden en een vijfjarenplan getekend waarin de ‘afvalgrenzen’ samenvielen met de administratieve grenzen van de arrondissementen.

De situatie was immers niet rooskleurig. Door het gebrek aan georganiseerde ophaal- en verwerkingsdiensten waren verbranding en sluikstorting doorheen het arrondissement legio, met officiële stortheuvels tot gevolg. De provincie tekende in een grootschalige vijfjarenstudie het te volgen stappenplan uit dat komaf moest maken met deze wildgroei aan afval. Dat stappenplan was gestoeld op een drietal pijlers: in de eerste plaats moest een ophaaldienst worden veralgemeend voor het arrondissement, er dienden vervolgens spreid- en verwerkingsplaatsen te worden

<sup>19</sup> Geens, p. 95 en p. 101.



voorzien en er moest ten slotte naar een optimale bewerkingsmethode worden gezocht. Net zoals in andere aspecten van ruimtelijke organisatie was het wel-slagen van een regionale afvalpolitiek afhankelijk van een sensibilisering van de gemeenten. Lokale besturen moesten dringend op elkaar worden afgestemd en worden gecoördineerd.

Interleuven stak in 1968 van wal met de plannen voor een mechanische huisvuilinstallatie. Hiertoe richtte de intercommunale een technische commissie op met vertegenwoordigers van de gemeenten Leuven, Kessel-Lo en Heverlee. In eerste instantie werd de 'sector' Leuven dus als testgebied uitgekozen. Een lastenkohier en een aanbestedingsdossier werden samen met de bouwvergunning voor zulk een installatie in Heverlee goedgekeurd. Ook de universiteit, die in 1968 volop inzette op een elan van expansie, maakte echter aanspraak op diezelfde grond, waardoor Interleuven voor haar breekwerf nog in hetzelfde jaar uitweek naar Kessel-Lo. Zulke breekmolens kaderden in de toen gangbare filosofie voor huisvuilverwerking: het opbreken en verkleinen van afval was de eerste stap naar rationeel storten. De site van Kessel-Lo was vanaf 1972 operationeel. De initiële interesse groeide snel: bij de opening maakten elf gemeenten ervan gebruik, twee jaar later waren dat er al 61, goed voor meer dan 250.000 inwoners.

Ondertussen was de situatie geëscaleerd. De economische opgang van de *golden sixties* was af te lezen aan de enorme toename van huisvuil. In de stedelijke agglomeraties werden hoeveelheden opgetekend van wel 350 kg per inwoner per jaar. Ook op het terrein in Kessel-Lo was deze evolutie merkbaar: in 1973 arriveerde er

Zicht op het breekwerfcomplex van Kessel-Lo anno 1979.



elke dag gemiddeld 170 ton afval. Dat overtrof de capaciteit van de twee molens, waardoor er noodgedwongen werd overgeschakeld op shiftwerk. Ondanks het groeiende succes van de breekmolens nam het sluikestorten gargantueske proporties aan. Dat lag ten dele aan de afstand naar het terrein vanuit de uithoeken van het arrondissement: de centralisatie in Kessel-Lo betekende een intensief afvaltransport vanuit de gemeenten, dat organisatorische en financiële

problemen stelde. Gemeenten als Diest, Landen, Hoegaarden, Zoutleeuw en Tienen lieten de breekwerf daarom ook links liggen. Anderzijds speelden financiële redenen: enkele gemeenten vonden in eigen gemeentelijke stortplaatsen een alternatief dat zich goedkoper presenteerde dan de werf van Kessel-Lo, waarvoor elke inwoner jaarlijks 65 frank voor de werking bijdroeg.

Om in de behoeften van het hele arrondissement te voorzien, begon Interleuven nog in 1974 een onderzoek naar de voordelen van wat zij ‘overlaadstations’ noemde: centra waar het opgehaalde vuil in overdekte opvangbunkers werd opgeslagen en vanwaar het in opleggers voor massatransport naar Kessel-Lo werd gereden. Na de verwerking op de breekwerf werd het afval dan naar de spreidplaatsen gebracht. Op die manier kon Kessel-Lo de explosieve toename aan huisvuil opvangen. Deze overlaadstations openden in 1975 in Messelbroek, Tienen en Werchter. Het station in Vossem werd niet gerealiseerd omwille van stedenbouwkundige discussies. 45 procent van de totale afvalproductie verliep via deze stations. Zij waren een nieuwigheid in België: Interleuven was de eerste intercommunale die aan de hand van tussenstops de concentratie van afval organiseerde.

Het provinciale meerjarenplan voorzag ondertussen ook in de standaardisering van ophaaldiensten. Met de gedifferentieerde samenstelling van huisvuil – papier en vooral plastic bepaalden steeds meer het afvalprofiel – was een algemene ophaal



De overlaadinstallatie en de nieuwe opleggers van Interleuven in Kessel-Lo anno 1979.

niet wenselijk. Nadat 1970 het opduiken van de term 'milieubescherming' zag en stedenbouwkundige voorschriften strengere beperkingen (ook hygiënische) oplegden, kwam de nadruk op sorteren, composteren en recuperatie te liggen. In deze filosofie werden verschillende pistes verkend. De werf in Kessel-Lo breidde uit met een grof-huisvuilinstallatie (die echter in 1980 ontplofte en daardoor zes maanden buiten dienst bleef). Mogelijkheden tot verbrandingsovens en recuperatie van energie werden onderzocht, onder andere in het studiesyndicaat van minister Kelchtermans. Interleuven experimenteerde ondertussen met verschillende verkleiningstechnieken als pyrolyse, een droge distilleermethode, en hydrolyse, een methode waarin afval werd ontbonden door opname in water. Zij ging ook over op de recuperatie van glas: tegen eind 1982 stond in elke vroegere deelgemeente minstens één glasbak. Later zou dan worden overgeschakeld op een opdeling tussen wit en gekleurd glas om het recyclagemateriaal aantrekkelijker te maken voor afnemers.

De meest radicale stap voorwaarts was dan reeds gezet. Op 1 januari 1979 startte Interleuven met een vuilnisophaaldienst in acht gemeenten rond Leuven, waaronder Bekkevoort, Huldenberg, Bertem en Oud-Heverlee. Daarvoor werden zes ophaalwagens ingezet. Zij hoopte het ophaalsysteem snel te kunnen uitbreiden tot alle gemeentevennoten. Vooral landelijke gemeenten toonden hiervoor interesse, maar ook grotere agglomeraties werden al spoedig opgenomen in de ophaalroutes van Interleuven: zo nam de intercommunale de ophaal van de gemeenten van de voormalige randfederatie Tervuren voor haar rekening, nadat die na de gemeentefusie van 1977 was opgeheven. Ook Diest maakte een eigen kostprijberekening op. De methoden werden al snel verder verfijnd: zo konden bijvoorbeeld handelaars met een vignet een versnelde ophaal verzekeren.

Glas werd na de introductie van glasbakken geleidelijk aan niet langer opgehaald: dat was niet alleen ecologisch interessant en veiliger voor de ophalers, maar bood voor de gemeenten ook een economische meerwaarde. Op die manier verschoof de nadruk resoluut van afvalverwerking naar recuperatie en recycling. In samenspraak met de in 1981 opgerichte Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) maakte Interleuven daarom plannen op voor de installatie van containerparken doorheen het arrondissement: oorspronkelijk zouden deze evenwaardig gespreid zijn met één in Kessel-Lo en drie in de buurt van de overlaadstations. De bestendige deputatie keurde twee parken goed, in Binkom en Meensel-Kiezegem, waarvoor in juli 1985 een aanvraag werd ingediend bij OVAM.

De materialen die er werden ingezameld waren divers: van papier en glas, over kunststoffen en ferrometalen, tot afbraakmateriaal en versnipperd snoeihout. De containerparken waren een schot in de roos: Interleuven speelde al snel met de idee om in elke gemeente een park aan te leggen, 'waar inwoners vaker komen dan op het gemeentehuis'.<sup>20</sup>

Als de afvalaanvoer in de eerste helft van de jaren 1980 daalde, was dat dan ook deels te danken aan de indrukwekkende recuperatie van glas en het succes van de containerparken. Maar dat was niet de enige reden: de terugloop was eveneens een symptoom van de economische malaise en het verminderde welvaartspeil in de gemeenten. Ondertussen werd de afvalorganisatie in het arrondissement verder uitgewerkt. Daarbij ging de aandacht in toenemende mate naar een bewustmaking voor duurzaamheid en milieu. De intercommunale hanteerde steeds een open strategie voor de systematisering van afval in het arrondissement. Deze strategie hield ook een uitgesproken pedagogisch aspect in. Om efficiënt aan een duurzaam afvalbeleid te werken, moesten immers ook de gemeenten en hun inwoners worden gemobiliseerd. Dat gebeurde aan de hand van sensibiliseringscampagnes. Al in de jaren 1970 organiseerde Interleuven rondleidingen op de overlaadstations voor klassen en groepen. De intercommunale organiseerde samen met OVAM tekenwedstrijden en didactische evenementen. De oprichting van een interne *public relations*-dienst moet dan ook in die context gezien worden.

De aangroei van hoeveelheden hield echter aan, en ondanks de uitbreiding van container- en composteerparken en breekwerven bleef het nijpende tekort aan bergingsruimte een probleem. In het Jaar van het leefmilieu, 1987, kondigde Interleuven daarom een stortplaats aan in Pellenberg. Met een volume van 1 miljoen m<sup>3</sup> en een oppervlakte van wel 9,34 hectare zou deze een aanzienlijk deel van de oplossing kunnen aanbrengen. Pellenberg opende in 1989 maar was geen lang leven beschoren. Al in 1991 raakte de stortplaats vol. Snel na de oprichting volgde bovendien een stroom aan klachten omtrent geurhinder, waarmee de PR-dienst van de intercommunale zijn handen vol had. De aanleg van een GFT-installatie kon het tij niet keren: in 1996, met de opening van een nabije verbrandingsoven, werd de omstreden spreidplaats gesloten en overdekt. De sluitingskosten betekenden een (weliswaar tijdelijke) zware financiële dobber voor Interleuven, die nog werd verzwaard door de stijgende ophaalkosten ten gevolge het ambitieuze recyclageplan.

20 OVAM-slogan 1984.

Militair domein  
Glabbeek.



De oude stortplaats  
van huishoudelijk afval  
Pellenberg in Lubbeek  
werd omgevormd  
naar natuurgebied.



In 1990 ging Interleuven van start met een breed opgevat recyclageplan dat kaderde in nationale sensibiliseringscampagnes. Vooral plastic was een hardnekkige vijand. Het magazine *Kringloopnieuws* bracht tips en aanbevelingen aan de man om efficiënter de afvalberg te verkleinen. Zo verschoof de nadruk opnieuw, dit keer naar afvalpreventie. Het besef dat de afvalberg uit zijn voegen was getreden lag aan de basis van de milieuconvenanten die een samenwerking tussen de Vlaamse gemeenschap en de gemeenten voorschreven. Het MINA-convenant van 1991 bijvoorbeeld verplichtte gemeenten bovendien om een milieudienst op te richten. In een steeds complexer kluwen aan procedures en regelgevingen drong een reorganisatie zich dan ook op. De intercommunale milieudienst van Interleuven werd in die context autonoom, weliswaar nog steeds ondersteund door Interleuven en de vzw Opbouwwerk. Negentien gemeenten sloten zich in 1992 bij hem aan. Zijn taken waren van coördinerende aard: de intercommunale milieudienst zag erop toe dat gemeenten de convenanten naleefden en adviseerde in de opmaak van gemeentelijke milieubeleidsplannen, maar implementeerde ook het vergunningenbeleid en sensibiliseerde verder projecten als het mestdecreet en natuurontwikkelingsplannen.

In 2000 gooide Interleuven het over een nieuwe boeg. In samenwerking met de intercommunale milieudienst stelde zij een nieuw beleidsplan voor waarin sensibilisering, transparantie en communicatie de kernwoorden waren. De visienota zette zwaar in op duurzame ontwikkeling en voorzag in de oprichting van een milieudienst waarin gemeenten hun beleid konden afstemmen. Daarnaast bleven campagnes op streekniveau de dienst uitmaken. Interleuven positioneerde zich als een duurzame 'houvast in de regio', onder andere door wandelcampagnes en schoolprojecten. In 2013 werd Interleuven zo nog de territoriale coördinator voor de burgemeestersconvenanten voor een duurzaam energiebeleid, een initiatief van de Europese Commissie.



De eerste editie van *Kringloopnieuws* uit 1991.



Het afvalverhaal van het arrondissement Leuven is er een van vallen en opstaan. De intergemeentelijke samenwerking zoals die sinds 1965 was opgebouwd, werd in 2001 decretaal vastgelegd en betekende een herstructurering van de intercommunale. De nieuwe regelgeving voorzag in de opsplitsing van Interleuven in een opdrachthoudende en een dienstverlenende vereniging en in de oprichting van een autonome werkgroep ‘intergemeentelijke samenwerking’ onder de bevoegdheid van de betrokken gemeenten en niet van de intercommunale. In november 2003 splitste de opdrachthoudende vereniging zich af: voortaan stond EcoWerk in voor afvalbeheer en -preventie.

De resultaten spreken echter voor zich: na de herstructurering van de intercommunale milieudienst kon het arrondissement het gewicht van de restfractie per inwoner in 2000 terugdringen tot het laagste van het land.<sup>21</sup> Traditioneel speelde het arrondissement een voortrekkersrol in de rationalisatie van het afvalbeheer: niet alleen in verwerkingstechnieken, maar ook in recyclage, preventie en bewustmaking. Onder EcoWerk werd dat beleid verder gesystematiseerd en ingepast in een duurzaamheidsagenda. Het afvalbeleid in het arrondissement is dan ook in de eerste plaats een succes omdat het een beleid op lokale maat is.

Deze casestudie biedt ten slotte een uitgelezen kans om het belang en de verscheidenheid van infrastructurele organisatie aan te tonen. Het afvalbeleid van de laatste vijftig jaar heeft het arrondissement mee vormgegeven, en was steeds nauw verweven met de economische onderbouw. Tegelijkertijd illustreert het de kansen en de moeilijkheden van een regionale infrastructuur. Het afvalbeleid toont bovendien hoe het klimaat waarin een intercommunale functioneert, is veranderd en hoe Interleuven noodgedwongen een nieuwe invulling is gaan geven aan haar taakstellingen: economische expansie en ruimtelijke ontwikkeling.

21 Zelfs de medaille van zo een succesverhaal heeft een perverse keerzijde. Hoe minder afval er naar de installaties gaat, en dus hoe succesvoller de campagnes, hoe moeilijker het ook wordt de werking en het onderhoud van deze installaties te bekostigen.

## **Ademruimte voor expansie: industrieterreinen en wetenschapsparken**

Met de uitbouw van een regionaal-economisch expansiebeleid veranderde de structuur van het arrondissement grondig. Waar de economische kaart eerder een verspreide lappendeken van kleine ondernemingen en nijverheidscentra was, wilde de overheid vanaf de jaren 1960 een reorganisatie van de regio's opleggen. De lappendeken moest met andere woorden een evenredig raster worden, met economische knooppunten geënt op een rationele wegeninfrastructuur die de

knooppunten met elkaar en met de wereld verbond. De economische heropleving zou infrastructureel moeten steunen op deze twee pijlers. Zoals eerder besproken, was de aanleg van dat moderne transportnet allerm minst vanzelfsprekend. Desalniettemin was de noodzaak van zulke industrieknooppunten duidelijk: deze clusters waren één van de 'krachtlijnen' waaraan de economie zich moest optrekken. Zo stond het ook min of meer in de expansiewet van 1959. Zij gaf aan alle beleidsniveaus de mogelijkheid om vennootschappen te starten die de uitrusting van industrieterreinen zouden vergemakkelijken. Intercommunales en gemeenten konden voortaan maatschappijen oprichten voor de aanleg van bedrijventerreinen, die als de longen van de economie voor ademruimte moesten zorgen. Ook Gaston Geens had in zijn studie sterk aangedrongen op de uitrusting van industrieel interessante streken.

Deze impuls kon bovendien steunen op een algemene ommezwaai: het optimisme in de maakbaarheid van economische groei had zich tegen het eind van de jaren 1950 een bijna positivistisch aura aangemeten: 'De toekomst begint vandaag' stond er trots op futuristisch aandoende posters. Het draagvlak voor de aanleg van deze knooppunten was dus, zowel institutioneel als publiek, vorhanden. Daarenboven beschikte het arrondissement dankzij de *geographical turn* over het nodige instrumentarium.

Als in 1965 Interleuven werd opgericht, interpreteerde de intercommunale 'economische expansie' dan ook in de eerste plaats letterlijk: de aanleg (en ontsluiting) van industrieterreinen werd één van haar prioritaire doelstellingen. Het jaarverslag van 1967 plaatste de prospectie van industrievestigingen en kandidaat-investeerders in de functie van de behoeften van het hele arrondissement. In 1969 was een lokalisering van de industriezones overeengekomen tussen Interleuven en de jonge Economische Raad voor Brabant (ERVB). Deze zones moesten, volgens de 'Nota betreffende de localisatie van industriezones in het arrondissement Leuven', voldoen aan een aantal voorwaarden inzake oppervlakte en expansiepotentieel.<sup>22</sup> De bevoegdheden werden duidelijk afgebakend: zones werden ofwel beheerd door de gemeente, het comité van aankoop, of de intercommunale. Waar de intercommunale de eigenaar was van het terrein, behielden ook de gemeenten inspraak (als vennoten van Interleuven). Waar de gemeente eigenaar was, konden inplantingen slechts gebeuren na een positief advies van Interleuven. Nadat Interleuven, of een andere instantie die de grond had verworven, het terrein gebruiksklaar had gemaakt, werd de eigendom van

22 ERVB, *Nota betreffende de localisatie van industriezones in het arrondissement Leuven* (Leuven 1969).



de terreinen en de gebouwen onder ‘redelijke voorwaarden’ overgedragen aan ondernemers.

Het arrondissement maakte van dat momentum gebruik. De bedrijvencusters moesten een gunstige habitat vormen waarin ondernemingen zich wilden vestigen en zo de hele regio zouden meetrekken in een economische omwenteling. Dat zou enerzijds gebeuren door een planmatige verspreiding van de terreinen doorheen het arrondissement. Hun locatie was dan ook fundamenteel. De grote welvaartschommelingen konden immers pas gaan liggen als de voedingsbodem voor een economische revitalisatie evenredig over de regio werd bezaaid en niet langer beperkt bleef tot de stadsagglomeraties: een ‘gelijkmatige regionale ontwikkeling’ stond centraal in deze filosofie.

Daarnaast maakte de rationele inplanting van zulke kernen deel uit van een regionale strategie: de zones tussen Leuven en Brussel moesten een buffergordel vormen voor de uitwaaierende bedrijven in de Brusselse rand; de terreinen tussen Tienen en Aarschot waren dan weer vooral bedoeld om de regionale economie aan te zwengelen. Al op 3 maart 1962 huldigde het stadsbestuur van Aarschot het industrieterrein aan de Betekomsesteenweg in. Anderzijds kaderden deze terreinen ook in de politiek van een ‘sectorale ontwikkeling’: zij wilden idealiter clusters vormen van bedrijven die indien niet complementair toch met elkaar verwant waren. Dat zou ook een diversificatie van de regionale tewerkstelling teweegbrengen.

Ondanks de uitbouw van een wegeninfrastructuur die een maximale ontsluiting van de regio nastreefde, werden de eerste grote bedrijvenczones toch aangelegd in de buurt van de stadskernen. Deze keuze illustreerde treffend de beperkingen van de ontsluiting van het arrondissement: zij toonde immers aan dat het hinterland niet doeltreffend was verbonden met de steden en bijgevolg minder aantrekkelijk was voor de uitbouw van een bedrijfsinfrastructuur. Pas in tweede instantie, wanneer grondschaarste zich opdroeg, moesten bedrijven uitwijken naar meer landelijke locaties. Vanaf het eind van de jaren 1970 werden oudere, in onbruik geraakte terreinen dichtbij de steden heringericht tot bedrijvenczones die beter aansloten bij het nieuwe karakter van de regionale economie.

Zulk een gunstig klimaat straalde ook uit op internationale ondernemingen. Een vergadering van Interleuven met de minister van Streekeconomie overliep de inplantingsopties in het arrondissement alvorens lang stil te staan bij het uitdenken van initiatieven die een bedrijfsnetwerk konden stimuleren. Interleuven zette

van in het begin een ware pr-campagne op touw om buitenlandse bedrijven aan te trekken tot de industrieterreinen in het arrondissement. Haar voorzitter speelde daarin een wervende rol. Vercruyse wist niet alleen de subsidies te vergaren die nodig waren voor de aankoop en uitrusting van de terreinen; zijn netwerk aan contacten verzekerde ook dat aan de beschikbaarheid van deze zones de nodige ruchtbaarheid werd gegeven in ondernemersmiddens.

De regio had daarvoor enkele vestigingsfactoren in zijn voordeel: de gunstige ligging dichtbij consumptiecentra (Leuven en vooral Brussel) en dus een nabije afzetmarkt, de verkeerseeconomische toegankelijkheid, een ruime arbeidsmarkt en een eerder laag loonpeil, en ten slotte een natuurlijke tendens tot agglomeratie-effecten waardoor bedrijven zich dicht bij andere bedrijven vestigden. Daarbij kwam dat de gemiddelde grondprijs in het arrondissement relatief laag lag in verhouding met de gunstige ligging. Deze bundeling van aantrekkingspolen bevond zich bovendien in een ondernemersgezind kader, gecreëerd door de samenwerking tussen gemeenten, intercommunales, welvaartsorganisaties en overheden.

Hoewel deze regionale impulsen door de overheid werden uitgerold, bleef haar aandeel in het beheer van bedrijvzones miniem, zeker vergeleken met de bedrijventerreinen in de rest van Vlaanderen. 40 procent van de terreinen was in privébezit. Terreinen werden uitgebouwd door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) – zoals de kmo-zone in Haasrode –, door de gemeenten zelf, of in een samenwerkingsverband – zoals het terrein Tienen-Grijpen, dat de GOM en de stad Tienen sinds 1996 samen beheren. Bijna één derde van de bedrijvzones in het arrondissement, goed voor 522 hectare, werd beheerd door Interleuven. Al in 1968 was de intercommunale zich bewust van de stempel die zij drukte op de regio: 'De Raad van Beheer meent dat de balans van de activiteiten van Interleuven op het stuk van de economische expansie zeer positief is.'<sup>23</sup> Op die manier werd de intercommunale snel na haar oprichting een belangrijke speler op het regionale economische niveau, niet alleen als een katalysator voor ondernemingszin maar ook op een meer praktische basis door het beheer en de uitrusting van gronden voor industrie en ambacht, en dus voor jobcreatie.

De aanwakkering van een regionale ondernemingszin en de mobilisatie van kapitaal stonden, zeker in het arrondissement, in functie van de strijd tegen structurele werkloosheid. Ondernemingen moesten vooral de werkgelegenheid aanzwengelen en de overvloed aan arbeidskrachten, vooral in het Hageland, opvangen. Toch waren deze bedrijven oorspronkelijk vooral ruimte-intensief.

23 Jaarverslag Interleuven 1968, p. 10.



Het bedrijventerrein Nieuwland bij Aarschot.

In zijn licentiaatsverhandeling van 1977 maakte Marc Barbé een evaluatie van de werkgelegenheid die deze terreinen creëerden. In totaal boden deze bedrijven 4.663 jobs aan de regio, wat gemiddeld neerkwam op 71 werknemers per bedrijf.<sup>24</sup> Doorheen de jaren 1960 verschoof die nadruk op jobcreatie echter naar de reconversie van een industriële landschap in crisis, waarbij ook de expansiewet selectiever werd toegepast. De initiële rol van de staat, die de kosten van infrastructurele uitbreiding en

ontsluitingswerken droeg, werd herzien in functie van een industrieel ontwikkelingsplan. Aarschot, Diest, Landen en Tienen vielen allen in het toepassingsgebied van de tweede industriële expansiewet van 14 juli 1966, hoewel de regering in 1970 besloot tot een selectievere toepassing van de wetgeving met de opstelling van een industrieel ontwikkelingsplan: industriekernen werden nu ingedeeld naar hun economische reikwijdte.

De bestaande industriekernen werden ondergebracht in een hiërarchie die een onderscheid maakte tussen zones van nationaal, regionaal en lokaal belang. De regering wilde haar inspanningen vooral concentreren op de zones van nationaal belang. Deze zones konden een beroep doen op de hoogste tegemoetkomingen en op maximale subsidies voor infrastructuurwerken. Zo kreeg het terrein in Aarschot, dat van nationaal belang was, voor zijn uitbouw voor de volle 100 procent subsidietoelage van het ministerie van Openbare Werken. De infrastructuurkosten (ook de uitbreiding en verdere ontsluitingswerken) werden dus volledig gedragen door de staat. Het industriepark van Aarschot was maar liefst 132 hectare groot en zou in 1975 bouwrijp zijn.

De industriezones van Landen en Tienen kregen initieel een regionaal belang toegewezen: dat betekende een subsidie van 65 procent voor de uitvoering van infrastructuurwerken en een variërende ondersteuning voor grondverwerving. De bedoeling van deze strengere toepassing van de wet van 1966 was alleen de industrievestigingen in het 'testgebied' op te nemen, maar volgehouden acties van de intercommunale en de betrokken gemeenten garandeerden een maximale

<sup>24</sup> M. Barbé, *Evaluatie van de expansiewetgeving in het arrondissement Leuven*, onuitgegeven lic. thesis (Leuven 1977), p. 69.



**Kaart 22.**  
 Spreiding van  
 bedrijventerreinen.

financiering: Aarschot en Diest-Webbekom lagen in dat Hagelandse testgebied en bleven dus industriestreken van nationaal belang, maar ook Tienen en Landen zouden later van regionaal naar nationaal gaan. Het park van Haasrode werd, voor wat betreft zijn infrastructuur, volledig gesubsidieerd door de staat. Zijn 130 hectare industriegrond moest daarvoor wel uitsluitend worden aangewend door *research based industries*. Daarnaast konden deze zones rekenen op maximale overheidstegemoetkomingen, zodat de beheerder slechts de onteigeningsprijs hoefde door te rekenen aan de investeerders, en niet de uitrustingskosten. De aantrekkelijke habitat voor ondernemers en bedrijven nam zo snel vorm aan.

### De afwikkeling van het Hagelandse verhaal

Infrastructuur was wel degelijk de motor van economische expansie, nergens werd dat beter geïllustreerd dan in de afwikkeling van de Hagelandse situatie. Zoals eerder al opgemerkt, was deze situatie niet rooskleurig. Het Hageland was een 'slaapregio': een groene, agrarische streek in de periferie van een economische structuur, met een overwegende

woonfunctie en weinig werkgelegenheid die pendelarbeid aanzwengelde. In 1974 vergaderde Interleuven met staatssecretaris voor Streekeconomie Luc Dhoore over de infrastructuurle ontlasting van de streek.

Het was ondertussen immers duidelijk geworden dat de expansiewetten weliswaar een faciliterend kader boden voor een emancipatie van het Hageland, maar dat de eigenlijke impulsen ervoor vanuit een andere hoek moesten komen. Bovendien was het regionaal-economische project aan het wankelen gebracht. Onder de regering Lefèvre-Spaak stakte de ontlasting van het Hageland. Projecten in het Aarschotse bereikten geen doorbraak en verloren hun momentum.<sup>25</sup> Gaston Eyskens keek in zijn memoires terug op de jaren 1970 als een tijd waarin de expansiewetten ontspoorde tot een wild, chaotisch subsidiëringssysteem, dat bovendien niet voldoende was afgestemd op specifieke, regionale eigenheden. Dit toonde het fundamentele zwakkebod van de regionale expansiewetgeving. Ondanks de toespitsing op regionale en subregionale economieën, slaagde zij er niet in de lokale onevenwichten bij de wortel aan te pakken. Er werd weliswaar meer geld op tafel gelegd voor het ontwikkelingsgebied, maar dan zonder een strategie die op de handicaps van dat gebied inspeelde.

Het besef rees dat een infrastructuurle uitbouw de eerste stap naar een Hagelandse opleving moest zijn. Het industriepark van Aarschot had, dankzij de status als ontwikkelingszone, een statuut van nationaal belang gekregen in 1970. De valorisatie van het park was echter slechts optimaal als zij gepaard ging met een volwaardige ontlasting. De verbinding van de E314 met de E5 was daarvoor een conditio sine qua non: de intercommunale E5, die zoals gezegd het E5-traject had begeleid, ontfermde zich ook over de E314 en zijn toegangswegen. Het tracé Bertem-Lummen verbond Brussel met Limburg en doorsneed het Hageland. De verbindingswegen maakten het noorden van het arrondissement toegankelijk in alle richtingen: de E314 sloot aan op de wegen Tervuren-Leuven, Brussel-Leuven, Mechelen-Leuven en Aarschot-Leuven. Toegangsroutes naar Rotselaar, Halen en Lummen boden ten slotte ook verbindingen tussen Aarschot en Diest. In 1982 werd de E314 ingepast in het internationale wegennet.

Zo werd de snelweg ook ontsloten, waardoor de regio verbonden werd met enerzijds natuurlijk Brussel, maar anderzijds ook de Duitse Roer. Het was in de eerste plaats de E314 die de ontwikkeling van het Hageland uit het slop hielp: tegen 1985 was de inkomenskloof met het Vlaamse gemiddelde herleid tot minder dan 10 procent. De werkgelegenheid groeide er aan met 8,3 procent, te vergelijken met 5,3 procent voor Vlaanderen. Zo kroop het Hageland uit het dal, niet (rechtstreeks) door de regionaal-economische regelgeving maar door een snelle ontlasting.

De geleidelijke opleving van het Hageland was echter broos. Ze zorgde ook voor ongerustheid bij de regionale bestuursorganen. Na de oliecrises van de jaren 1970 en de toenemende inmenging van de EEG deemsterde de regionale expansiepolitiek langzaam weg.

25 J. Smits ed.,  
*Gaston Eyskens,  
de memoires*  
(Tielt 1993), p. 719.

De EEG stelde een plafond voor regionale steun en oordeelde dat België te gretig regio's de status van 'ontwikkelingsgewest' toekende. Het overlegcomité van de intercommunale met de sociale partners besteedde in 1982 extra aandacht aan het probleem van de afbakening van ontwikkelingszones zoals die in de expansiewet van 1970 waren gedefinieerd.

De bedoeling was om, in lijn met het advies van de Gewestelijke Economische Raad van 18 april 1980, een overtuigend argument op te bouwen voor het behoud van het Hageland als een ontwikkelingszone. Die vrees was terecht. De gedeeltelijk gedichte welvaarts- en tewerkstellingskloof die het Hageland van de rest van België had gescheiden, was voor de Europese Commissie een gegronde reden om de status van ontwikkelingsgewest op te heffen. Bovendien had de relatief geïsoleerde industrie in Noord-Hageland de negatieve zwenking van de wereldeconomie in het begin van de jaren 1980 doorstaan: de tewerkstelling was er in die periode zelfs met 1,2 procent toegenomen (te vergelijken met een daling van 4,1 procent voor België) en ook het gemiddelde inkomen per inwoner was er in een kort tijdsbestek sterk verbeterd.<sup>26</sup> Zoals eerder al beschreven zorgde het povere werkgelegenheidsklimaat in het Hageland ervoor dat de actieve bevolking *en masse* pendelde, terecht kwam in meer arbeidsproductieve sectoren en zo de lonen omhoog stuwde. Die pendelbeweging werd gefaciliteerd door de verdere uitbouw van de verkeersroutes en droeg uiteindelijk ook bij tot bovenstaande aangroei van werkgelegenheid en de geleidelijke verdichting van de inkomenskloof.

Als in juli 1985 het Hageland (en dus ook de industriezones van Aarschot en Diest) zijn status van ontwikkelingszone was ontgroeid, althans volgens de verstrengde Europese criteria, dan was dat in de eerste plaats te danken aan de infrastructuurinspanningen die het gebied ontsloten en niet zozeer aan de expansiewetten van de voorbije twintig jaar. Die infrastructuuruitbouw complementeerde de expansiewetten bij de omvorming van de regionale economie, maar de beslissing van de EEG betekende ook het einde van het Hageland als een reconversiezone: kapitaalinjecties en fiscale voordelen die bedrijven hadden moeten aanmoedigen tot die transformatie bij te dragen, vielen weg.

De ogenschijnlijke verbetering van het Hagelandse lot werd dan ook door verschillende instellingen aangevochten. De GOM had in april 1985 al een motie ingediend tot het behoud van het ontwikkelingsstatuut, Interleuven pleitte onvermoeibaar voor de intrekking van de beslissing van de EEG, en ook de Vlaamse Executieve en de Belgische overheid sprongen in de bres voor het Hageland.<sup>27</sup> In september 1985, nauwelijks twee maanden na de intrekking van het statuut, zat Interleuven de nieuwe werkgroep Hageland voor. Zij wees onder andere op de studie 'Kansarmoede' die de EEG nog niet lang ervoor had opgedragen aan de vzw Opbouwwerk.

De Leuvense afdeling van het ACV publiceerde begin 1986 een studie die aantoonde dat de kloof ondanks een relatieve inhaalbeweging nauwelijks was gedicht. Het gemiddeld inkomen lag in 1985 in het arrondissement dan wel 4,5 procent boven het Belgische gemiddelde,

<sup>26</sup> Verbetering van gemiddeld inkomen per inwoner in Noord-Hageland: 92 procent in 1979, 94 procent in 1982 vergeleken met België = 100.  
<sup>27</sup> L. Vanhorenbeek, *Voorstel van resolutie betreffende de verlenging van het statuut van ontwikkelingszone voor het Hageland*, Archief Vlaamse Raad, stuk 30 (1985-1986) – Nr. 1, gedateerd 19 december 1985.

De impact van de Duracell-fabriek in Aarschot oversteeg de grenzen van het industriepark. Duracell financierde bijvoorbeeld ook het grote standbeeld op de rotonde aan de Ter Heidelaan: zes meter hoge batterijen verwelkomen het verkeer naar Nieuwland. © www.standbeelden.be



maar het Hageland lag nog steeds 4,9 procent onder dat gemiddelde.<sup>28</sup> De werkloosheid bereikte er lokaal nog steeds extremen van wel 15 procent. Bovendien had de landbouwcrisis van 1978 tot 1985 aangetoond dat de reconversie van de lokale economie onvoldoende was geslaagd.

Ook de positieve tewerkstellingsstroom van begin jaren 1980 was een belangrijke factor in het uiteindelijke EEG-besluit. Deze gevoelige verbetering was echter vooral te danken aan het 'Duracell-effect': de Duracell-vestiging in het Hageland was verantwoordelijk voor wel een kwart van de lokale tewerkstelling. De regio was met andere woorden afhankelijk van één bedrijf. Als op het eind van de jaren 1980 de dollar begon met dalen, betekende dit dan ook al snel het einde van de expansie van Duracell. Meer dan 200 werknemers vloeiden af, wat een daling van de Hagelandse tewerkstelling betekende van maar liefst 4,6 procent.

28 Het Hageland lag zelfs meer dan 9 procent onder het arrondissementsgemiddelde. Bron: ACV, *De erkenning van NO-Hageland als ontwikkelingsgebied* (Leuven 1986).



De storm aan protest was met andere woorden gefundeerd. Het verdict van de EEG was volgens het rapport van de GOM gebaseerd op 'een halve bladzijde (...) waarin manifeste onjuistheden voorkomen'.<sup>29</sup> De gevolgen van dat verdict reikten ver. Het terrein in Diest verloor zijn statuut als T-zone, dat het in 1983 van de Vlaamse Executieve had gekregen, waardoor de hightech bedrijven die er waren gevestigd hun vrijwaring van vennootschapsbelasting kwijt raakten. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) staakte zijn steun in de vorm van ondernemingsinvesteringen (eerder was 405 miljoen frank uitgetrokken voor imec, dat zich technisch gezien in een 'grensgebied' bevond) en infrastructuurwerken. De modernisering van het domein Halve Maan in Diest werd zo bijvoorbeeld bevroren.

Het Hageland onderscheidde zich sinds de jaren 1990 in toenemende mate als een ondersteunend logistiek centrum in het regionale weefsel. Anderzijds zette het steeds meer in op een recreatie-economie en herwaardeerde het zijn agrarische karakter. Het verdwijnen van het statuut van ontwikkelingszone werd gecompenseerd met tal van projecten. Het Leader Hageland+-programma bijvoorbeeld wil de plattelandseconomie verbreden en de toeristische sector versterken op projectmatige wijze. Ook EFRO keerde in alternatieve vormen terug naar het Hageland: in samenwerking met regionale organisaties zet het Europese ontwikkelingsfonds een *regional branding*-strategie op poten.

Het grote pijnpunt was dan ook niet de financiële ondersteuning van deze terreinen, noch de aantrekkingskracht ervan, maar de slechts beperkt beschikbare ruimte in het arrondissement. Er was historisch steeds weinig plaats voor ondernemingen. Dat lag aan het sterk agrarische karakter van het landschap, maar ook aan de opdeling van grote stukken grond in woonzones en recreatiegebieden: nauwelijks 1,5 procent van de oppervlakte van het arrondissement was zo uiteindelijk gereserveerd voor ondernemingen. Die beperkte oppervlakte dwong het arrondissement tot een maximale invulling en een optimale inplanting van bedrijven. Het betekende ook dat de regio selectief moest zijn in de keuze van bedrijven.

De prospectie van geïnteresseerde ondernemers verliep gesmeerd. Interleuven tekende op dat 50 hectare op het terrein van Aarschot in 1970 al volzet waren. In 1975 had ook de Tiense zone geen beschikbare ruimte meer. Bedrijven vestigden zich dankzij de gunstvoorwaarden, die het ministerieel comité voor economische en sociale coördinatie (MCESC) in 1975 nog verder uitwerkte om privé-investeringen te stimuleren, vooral op de industriezones. De terreinen in de regio rond Leuven waren erg in trek, onder andere door de uitdijende bedrijvenagglomeratie van de luchthaven van Zaventem, die tot in het arrondissement Leuven

29 GOM 1986, p. 6.



reikte. De populariteit van perifere terreinen in Tienen of Diest daarentegen steeg evenredig met de congestie op de snelwegen naar Brussel. Zo zorgde de mobiliteitsproblematiek (en de lagere grondprijzen) er bijvoorbeeld voor dat Toyota zijn distributiecentrum in Diest vestigde.

Ondanks de grote interesse voor deze zones sleepte de ontwikkeling van de terreinen soms lang aan. De uitbreiding van het terrein in Aarschot nam sinds 1970 jaren in beslag. Het aanleggen van het terrein van Diest-Webbekom stuitte op verzet van het ministerie van Landbouw en kon pas laat in de jaren 1970 bouwrijp worden gemaakt. De snel slinkende grondreserve kon niet voldoende op de vraag anticiperen, waardoor bedrijven uitweken naar kleinere, niet-erkende terreinen waar de infrastructuur kwalitatief niet op punt stond en waar de overheidstegemoetkomingen niet golden. Ook gemeenten waren niet altijd opgezet met de vestiging van een industrieterrein in hun agglomeratie. Zeker naarmate het economische vooruitgangsgeloof aan enthousiasme moest inboeten na de oliecrises van 1973 en 1974 en naarmate het regionale discours vertraagde, verdween de goodwill in het arrondissement. Gemeentelijke initiatieven voor industriezones in Scherpenheuvel en Bertem botsten op een vocale publieke opinie. Een steeds uitdijende regulering maakte van het opstarten en uitrusten van nieuwe terreinen bovendien een langdurig proces.

Toch was het vooral het grondgebrek dat, naarmate de bedrijventerreinen volzet raakten en de vraag niet verminderde, een steeds dwingender probleem werd. Daarbij kwam dat ook de grondreserve van Interleuven snel slonk. Deze was nochtans van essentieel belang om te kunnen anticiperen op de interesse van bedrijven: het bouwrijp maken van een terrein nam immers al snel enkele jaren in beslag.

De verkoop van bedrijventerreinen was door de internationale focus immers steeds afhankelijk van de algemene economische conjunctuurschommelingen. Sinds de oliecrises van 1973 en 1974 verloor de uitbreiding van de terreinen haar initiële impuls. De impact van de recessie bereikte in 1975 nieuwe hoogten (of laagten). Doorheen het arrondissement werden investeringsplannen uitgesteld en moest Interleuven bijspringen voor bedrijven in moeilijkheden op de door haar beheerde terreinen. Nieuwe investeerders waren niet te vinden. Projecten liepen vertraging op en de grondverkoop stokte zo goed als volledig. Die malaise hield lang aan: 'Ons land heeft een deel van zijn aantrekkingskracht verloren, zowel binnen de EEG als binnen de wereld,' zo tekende de intercommunale terneergeslagen op in haar jaarverslag van 1979. Ook bij de aanvang van een nieuw decen-

nium keerde het tij niet. Interleuven kocht geen nieuwe industriegronden meer aan en verkoos de bestending van haar positie en de handhaving van bedrijven die met moeite het hoofd boven water konden houden.

Het waren de ambachtelijke bedrijven die het eerst terug opleefden: garages, constructiebedrijven en zelfs smederijen gaven de voorzichtige eerste aanzetten tot een herstel op de industriezones. Vanaf 1985 bereikte de verkoop van bedrijvengrond opnieuw een rendabel peil, ook al lag dat in eerste instantie vooral aan de uitbreiding van reeds bestaande vestigingen. De algehele aangroei van de economie in de geïndustrialiseerde landen wakkerde ook het vertrouwen van de ondernemingen in het arrondissement terug aan. In 1987 en 1988 was het begin van een positieve trend merkbaar: het groeitempo van bedrijfsinvesteringen in de regio scheerde toppen van wel 9 procent.<sup>30</sup> Interleuven beheerde op dat moment contracten met 52 bedrijven, waarvan maar liefst 30 nieuwe. Die opwaartse trend werd weerspiegeld in de woningbouw, wat de verkoopprijzen zo dicht bij Brussel relatief laag hield. Het noopte Interleuven tot introspectie: in nauwelijks twaalf jaar (sinds 1976) hadden 180 bedrijven zich op haar industriezones gevestigd en er meer dan 10.000 arbeidsplaatsen gecreëerd. Het succes van de terreinen was bovendien een bron van fiscale inkomsten voor de gemeenten. Interleuven tekende fijntjes op dat deze economische expansie was gerealiseerd zonder het financiële engagement van diezelfde gemeenten.<sup>31</sup>

Toch kon aan het gebrek aan bedrijfsgrond niet worden verholpen. De bestemmingsstructuur van het gewestplan kon de toenemende vraag, ook vanuit Brussel, niet opvangen. In 1992 zat Interleuven zonder grondreserve. Om nieuwe zones te kunnen inplanten, moest met andere woorden aan het gewestplan worden gesleuteld. Op basis van een globaal lokalisatieplan, dat ook parameters als de tewerkstellingsgraad per hectare en milieuvriendelijkheid hanteerde, maakte de GOM een ruimtebehoefteraming op: buiten de in het gewestplan voorziene uitbreiding moest er 60 hectare worden vrijgemaakt voor nieuwe bedrijvenzones. Die ruimte zou in de eerste plaats in de regio's Aarschot en Diest moeten worden gevonden. Interleuven wilde eerst uitbreiden via wederinkoop van onbebouwde gronden en van gebouwen op bestaande zones – zo werd het vervallen industriegebied bij het Diestse station klaargemaakt voor herbesteding. In 2011 werd het masterplan voor de stationsbuurt gepresenteerd.

Zulke verdichtings- en activeringsmethoden waren nodig. In 1995 werd de goedgekeurde gewestplanwijziging voor het arrondissement door de Raad van

30 Jaarverslag Interleuven 1988, p. 5-6.

31 Jaarverslag Interleuven 1989, p. 12.

State immers geschorst, waardoor de intercommunale en de gemeenten voornamelijk via Bijzondere plannen van aanleg – ‘omslachtige en tijdrovende deeloplossingen’! – zouden moeten werken.<sup>32</sup> De aangroei van terreinen vertraagde dus. Daarom verschoof de nadruk sinds de jaren 1990 naar de herbestemming van oude zones, waarvan de bestemming terugging tot de gewestplannen van de jaren 1970. Daarnaast werden bedrijven ook verhuisd: waar het economisch weefsel in die mate was veranderd, konden sommige vestigingen ‘zonevreemd’ geworden zijn. ‘De juiste onderneming op de juiste plaats!’ werd het motto waaronder zulke zonevreemde bedrijven een nieuwe plaats kregen in het arrondissement. De clusters waren met andere woorden niet statisch: leegstaande bedrijfspanden werden gemoderniseerd en hergebruikt, terreinen verdichtten en werden gedurig aangepast aan de tijden.

Dat betekende niet alleen een doorlopende reconversie naarmate de economische balans naar een diensten- en kenniseconomie begon door te wegen, maar ook een modernisering en verduurzaming van de infrastructuur. Daartoe verlegde Interleuven in de jaren 1990 het zwaartepunt van de voorbereiding en de verkoop van industriegrond naar de uitbouw en het verhuur van gebouwen. De noodzakelijke reorganisatie van de bedrijveninfrastructuur in functie van enerzijds de beperkte beschikbaarheid van grond en anderzijds het veranderde economische profiel van de regio legde nieuwe klemtonen. Het belang van de duurzame benutting van terreinen leidde tot initiatieven als Duurzaam Parkmanagement, dat voor een rationeel energiebeleid op de ondernemingszones wilde sensibiliseren. In 2011 nam Interleuven in het kader van die campagne thermografische luchtfoto’s van de terreinen, die vooral de verouderde infrastructuur van bedrijven op de as Leuven-Mechelen blootlegden. Het project ‘Grenzeloze logistiek’, een zogeheten ‘Europees Interpom-project’, zette met de vernieuwing van deze logistieke infrastructuur voor ogen een ruimtelijke strategie op.

Interleuven ging voor de verdere rationalisering van het terreinbeheer in 2011 over tot de oprichting van het Interleuven Ruimtelijk Informatiesysteem (IRIS), een instrument dat de opvolging van zones door de bevoegde terreinverantwoordelijken vergemakkelijkte. Ook de samenwerking met andere organisaties intensiverde noodgedwongen. Het project ‘Activeringsteams’ bijvoorbeeld streeft samen met de POM en de zusterintercommunale Haviland naar een volwaardige en zuinige ontwikkeling van onbenutte terreinen. Zo werd in 2013 een akkoord bereikt tussen de POM en Interleuven voor de grondverwerving en de reconversie

32 Jaarverslag  
Interleuven 1996, p. 4.

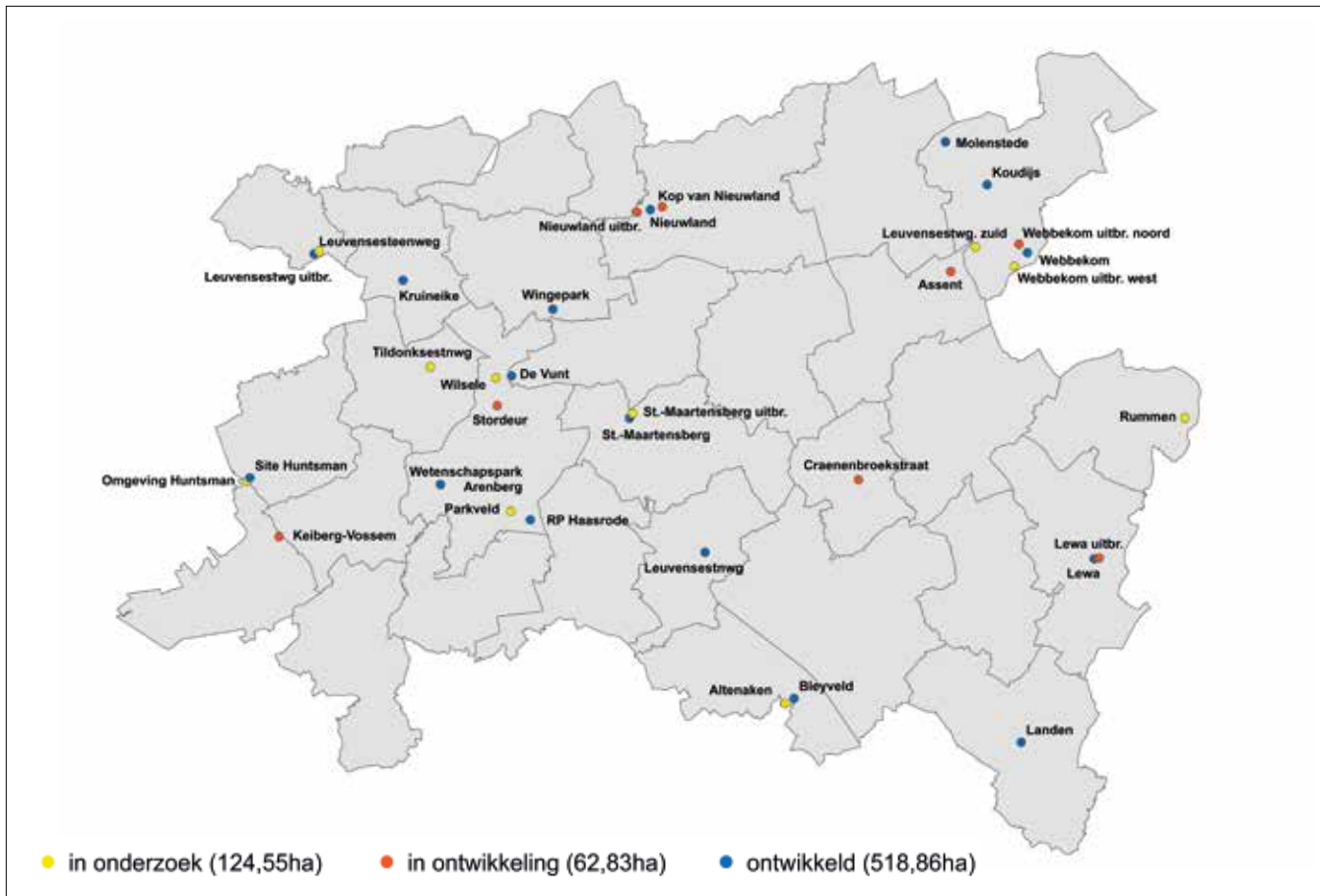


Afbakening van de kmo-zone De Witte Molen in Aarschot.  
Bron: RUP Witte Molen.

van de Aarschotse stationsomgeving. Interleuven werkte voor de ontwikkeling van haar terreinen meer en meer samen met VOKA en het Agentschap Ondernemen. Zij werd daarnaast ook steeds sterker ingebed in het Resoc en in de koepelorganisatie voor intercommunales, Vlinter.

De verschuivende klemtonen in het regionaal-economische weefsel hebben zo de evolutie van deze terreinen grotendeels bepaald. Waar zij bij aanvang vooral bedoeld waren om de industriële expansie aan te wakkeren, transformeerden de zones naar moderne, kennisintensieve hubs. De nieuwe bestemming van de terreinen en hun infrastructuur droeg op haar beurt bij tot de ontwikkeling van een internationale kennisregio. Regionalisering en internationalisering ontmoeten elkaar op de bedrijventerreinen. Interleuven evolueerde mee: van de aankoop en uitrusting van terreinen tot de begeleiding van start-ups en de verhuur van kantoren is de intercommunale zich ook gaan toespitsen op bedrijvenoverleg en verduurzaming. Zij heeft zich met andere woorden een volwaardige intermediërende rol toegemeten. Zo lag de weg naar een nieuwe invulling van de term 'infrastructuur' open.

## Wervende krachten



Bedrijventerreinen  
Interleuven in het  
arrondissement Leuven  
(2015).

In **Haasrode** plantte de GOM Vlaams-Brabant in samenwerking met Leuven een ambachtelijke zone van nationaal belang in van 25 hectare, waarvan de infrastructuur door Interleuven werd beheerd en bekostigd. De GOM kocht tot laat in de jaren 1970 bijkomende grond aan voor de uitbreiding van de zone. De bedrijven die zich hier vestigden, waren relatief goed bestand tegen de crises van de jaren 1970 en 1980.

De bedrijventerzone **Kruineike** te Wespelaar (11,5 hectare) is in velerlei opzicht een pilotproject, waarvoor de intercommunale samenwerkt met de gemeente Haacht. Interleuven zette van bij het begin van de aanleg in 2007 zwaar in op 'parkmanagement': een duurzaam en zuinig ruimtebeheer (het Voka-rapport van 2006

noemde Kruineike één van de bedrijvenparken die het best een strategie tot ruimtecreatie volgden) en een onderlinge synergie tussen de (ambachtelijke en distributie-) ondernemingen op het terrein. Een beheerscomité bevordert de communicatie tussen bedrijven en overheid.

Net ten westen van het centrum van Aarschot ligt het bedrijventerrein **Nieuwland**, een zone van ongeveer 95 hectare met meer dan 110 bedrijven die vooral actief zijn in de secundaire sector. De belasting op het milieu is daarom ook eerder groot. Nieuwland heeft er al veertig jaar ontwikkeling op zitten: de eerste fase van de werken op het terrein voltooide Interleuven reeds eind 1976. Het terrein kaderde in een breed project om het Hageland een ‘industriële mentaliteit’ aan te kweken, zoals de secretaris van het Welvaartscomité Oost-Brabant Roger Masure het in 1974 noemde. De inplantingen moesten de structurele werkloosheid in de streek aanpakken. Daartoe werd naast de industriezone ook een ambachtelijke zone uitgebouwd. De ontsluiting van het terrein werd gedurig aangepast: industrie-wegen sloten aan op de E314 en de E5, het Libost-tracé werd verlegd om de omliggende natuurgebieden te beschermen en het terrein werd optimaal verbonden met de E314. Met de vestiging van Duracell in de jaren 1980 kreeg het Hageland een sterke impuls. Ook op Nieuwland zetten alle stakeholders in op ‘parkmanagement’: Interleuven werkt er nauw samen met Voka, de POM, het stadsbestuur van Aarschot en de ondernemingen om onderlinge coördinatie te bevorderen.

De **Kop van Nieuwland** bij Aarschot kan rekenen op een goede ontsluiting: dicht aan de A2, op een infrastructuurkruispunt bij het station van Aarschot. De aanleiding kwam er in de vorm van een optimalisatiestudie van de zone Nieuwland (uitgevoerd door Interleuven, Voka, de provincie en de stad Aarschot). Het resultaat van deze studie voorzag in de ontwikkeling van de voormalige betoncentrale achter het station in functie van regionale, arbeidsintensieve bedrijven. Het RUP Nieuwland zag een beperkte uitbreiding van de bedrijvenzone als wenselijk. Door het acute ruimtegebrek werd ervoor gekozen ook in de hoogte te werken. In 2014 werden subsidies



vrijgemaakt voor de aanleg van deze ‘verbindingszone tussen het bedrijventerrein Nieuwland en de stad Aarschot’, die de Kop zou gaan heten. Interleuven stond in voor de grondverwerving (7 hectare). De realisatie is voorzien voor 2016.

Het bedrijventerrein in **Landen** strekt zich uit over 70 hectare. In 1971 werd aan deze industriezone het statuut van nationaal belang toegekend, waardoor de infrastructuurkosten ten laste waren van het Fonds voor Economische Expansie en Regionale Reconversie. Dat had enkele structurele verbeteringen tot gevolg: Landen werd zo bijvoorbeeld aangesloten op de E5. Het nationaal belang betekende ook dat regio-overschrijdende bedrijven er zich vestigden. In 1973, bij het beëindigen van de initiële infrastructuurwerken, waren dat er al vier, die zich concentreerden op metaal- en aluminiumverhandeling en elektrische wagenmontage. Naarmate het economisch landschap transformeerde, drong een reactivering van deze in onbruik geraakte percelen zich op. Kleinere bedrijven vestigden zich vanaf de jaren 1990 op het terrein, dat ondertussen met 20 hectare, ‘Roosveld’, was uitgedijd.

Ten zuiden van Diest ligt de industriezone **Webbekom**, een terrein van 71 hectare. Interleuven ging in 1973 over tot grondverwerving, toen het tracé van de A2 werd vastgelegd. De industriezone vlijde zich aan de afrit van de E314. In 1982 werd door Interleuven bekomen dat Webbekom het statuut van technologiezone (T-zone) kreeg, wat inhield dat innovatiegerichte bedrijven de eerste tien jaar van hun vestiging geen vennootschapsbelasting moesten betalen en waren vrijgesteld van sociale zekerheidsbijdragen voor hun buitenlandse kaderleden. Voornamelijk bedrijven actief in elektronica, robotica, telecommunicatie en bio-engineering vestigden zich daarom op het terrein van Webbekom. In juli 1985 trok de EEG het statuut weer in, maar de Vlaamse Executieve behield een subsidiëring van 100 procent voor het terrein. Een substantiële uitbreiding werd door het RUP uitgetekend en is in voorbereiding.

**De Vunt** in Holsbeek kan rekenen op een goede ligging en ontsluiting, met de E314 vlakbij. Interleuven bouwde het terrein uit in 1990. De bestendige deputatie keurde in 2010 het RUP voor de vernieuwing van deze ambachtelijke nijverheidszone van 6,5 hectare goed. Op die manier kon het terrein geoptimaliseerd en heringericht worden. De nadruk ligt op het terrein De Vunt op lokale ondernemingen.

De kmo-zone **Drie Tommen Tienen** ontleent haar naam de drie Gallo-Romeinse grafheuvels in de Tiense deelgemeente Grimde. De heraanleg van de Sint-Truidensesteenweg (N3) in 2004 en 2005 en de aankoop van de oude reservegronden van de Tiense Suikerfabriek boden geschikte stimulansen voor de inrichting van een lokale bedrijvzone van 3 hectare. De goedkeuring volgde in 2009 en de POM zou instaan voor de realisatie en de exploitatie. De infrastructuurwerken gingen in 2014 van start. De ontwikkeling van het bedrijventerrein werd aan een grootschalig reconversieproject van de omgeving gehangen dat ook een recreatie- en groencomponent heeft, met de tumuli uit de oudheid als ankerpunt.



Het bedrijventerrein **Keiberg Vossem**, op de grens tussen Tervuren en Bertem, kent een lange voorgeschiedenis. Het gewestplan voorzag al in 1977 een ambachtelijke zone op deze locatie. Enkele dossiers bemoeilijkten echter de planning en realisatie. Nu in 2015 zijn de waterafvoerproblemen zijn opgelost, hopen Interleuven en Tervuren het terrein open te stellen in 2016. De intercommunale staat in voor de grondverwerving en infrastructuuruitbouw. De begrenzing met het terrein van Bertem drukt enerzijds de kosten en bevordert anderzijds ook een samenwerking tussen beide zones en hun respectieve ondernemingen. Eén van de vestigingsvoorwaarden voor deze ondernemingen is dat zij minstens vijftien werknemers per hectare moeten tewerkstellen. Zo wil men het historisch lage tewerkstellingspeil op de bedrijvzones bestrijden. De intercommunale Interrand voorziet alvast een nieuw containerpark en een recyclagepark op de Keiberg. Bpost plant een sorteercentrum op het terrein.

De drie grafheuvels die de kmo-zone in Grimde haar naam hebben gegeven.



Het bedrijventerrein **Boortmeerbeek** maakt deel uit van een snoer van bedrijvigheid op de as Leuven-Mechelen. De 21,4 hectare van de zone werd uitgebouwd in de late jaren 1980 en bevindt zich op het economische rizoombaan Kampenhout-Sas. Dat knooppunt is nog steeds in volle uitbreiding, al dan niet gecontesteerd door de omwonenden. Een braakliggend terrein van 25 hectare op de grens tussen Kampenhout en Boortmeerbeek werd in een RUP van 2012 nog bestemd voor de uitbouw van een nieuw bedrijventerrein.



Het terrein **Molenstede** bij Diest legt de klemtoon expliciet op ondernemingen die het milieu niet belasten. De zone was, onder andere door zijn gunstige ligging tussen de E313 en E314, al snel volzet maar door wederinkoop en verduurzaming konden opnieuw percelen worden vrijgemaakt.

In Bekkevoort ligt de ambachtelijke bedrijvenzone **Assent**, vlak aan de E314. Assent wil in de eerste plaats een reservoir van 7 hectare bieden voor zonnerevrije ondernemingen die zich moeten herlokalisieren. Interleuven wil van deze zone het eerste CO<sub>2</sub>-neutrale bedrijventerrein maken. Daarvoor wordt een scala aan maatregelen genomen, zoals de installatie van energiezuinige belichting en gratis nieuwbouwscans voor de ondernemingen.

Het gewestplan van 1978 vulde een gebied aan de Sint-Truidensesteenweg in Zoutleeuw in als een ambachtelijke of kmo-zone. In 1986 ging Interleuven over tot de grondverwerving en het infrastructuurontwerp voor dit bedrijventerrein, **Lewa**. De grote nood aan bedrijfsruimte maakt een uitbreiding noodzakelijk, die echter beperkt is tot 2 hectare omwille van omliggende landschappelijk waardevolle agrarisch gebieden.

In volle economische laagconjunctuur zette Interleuven haar schouders onder **NV Bedrijvencentrum Leuven**. Vanaf november 1985 wilde deze vennootschap jonge ondernemers ondersteunen in een eerder ongunstig klimaat. Het deed dit onder andere door 'flexibele' kantoorruimte aan te bieden. In de economische malaise rustte Interleuven het terrein ook uit met een incubatie- en innovatiecentrum voor managementondersteuning van start-ups. De nood daarvoor bleek hoog. Op 1 maart 1986 werd het Bedrijvencentrum operationeel: het was onmiddellijk volzet.

## Infrastructuur 2.0

Naarmate de bedrijventerreinen en wetenschapsparken ingebed raakten in de kenniseconomie, veranderde ook hun profiel. Het tekort aan gronden en de groeiende belangstelling voor duurzaamheid hadden een verdichting op de terreinen teweeggebracht. Nu kwam het er op aan de blik naar de toekomst te wenden en hen uit te rusten voor de moderne markt.

De hedendaagse zwaartepunten van de regionale infrastructuur liggen enigszins in het verlengde van de economische gedaanteverandering van de voorbije vijftig jaar. De kenniseconomie volgde in haar ontwikkeling de strategieën van een 'digitale agenda': in de eerste plaats heeft een economie die zo zwaar inzet op innovatie immers een technologische ondersteuning nodig. Net zoals vijftig jaar geleden gas, water en elektriciteit een moeizame verspreiding kenden, hebben nu vooral kleine kernen en de buitengebieden een achterstand in te halen op vlak van digitale toegankelijkheid. Net zoals de traditionele infrastructuur is ook een technologische ontsluiting essentieel voor de regio. De digitale snelweg moet met andere woorden elk huis aandoen. Deze ontsluiting moet de economische vitaliteit van de regio verzekeren: als ieder haarvat van het arrondissement aangesloten is op deze snelweg, worden niet alleen de uithoeken van de regio aantrekkelijker voor ondernemingen, daarnaast kan een virtuele mobiliteit ook meer thuiswerk betekenen en dus minder pendel en minder overbelasting van de traditionele infrastructuur.

Deze digitale technieken kunnen vervolgens maximaal worden ingezet ten behoeve van de reconversie van infrastructuur en economische sectoren: van verkeersmanagement tot een modernisering van de landbouw, van een verbetering van de gezondheidszorg tot een intelligente duurzaamheid. In de relatief belangrijk

gebleven agrocultuur bijvoorbeeld bieden de mogelijkheden van *smart farming* (precisielandbouw, zorgboerderijen, al dan niet in combinatie met recreatieve bestemmingen) een belangrijke onderbouw voor vitalisering. Een digitale infrastructuur is met andere woorden een noodzaak voor maatschappelijke en economische ontwikkeling. De impulsen hiervoor komen niet alleen van onderuit: eurocommissaris Neelie Kroes streefde reeds in 2010 naar een bewustmaking van een Europese 'digitale agenda', die mensen en organisaties van 'digitale zuurstof' wil voorzien.<sup>33</sup>

Een hoogwaardig en volledig geïntegreerd breedbandinternet is daarin de eerste stap. Een glasvezelverbinding kan ook de meer landelijke streken betrekken in de regionale economie. Het gevaar bestaat immers dat er, in de woorden van Gaston Geens, opnieuw een regio van twee snelheden ontstaat, veeleer letterlijk: met een snelle hightech verbinding in de stedelijke kernen en een verouderde toegankelijkheid in de kleinere gemeenten. Idealiter worden bij de uitbouw van de digitale snelweg de hightech bedrijven in de regio betrokken. Door het draagvlak van ondernemingen is een subsidiëring ervan misschien niet nodig, maar is een lange-termijnfinanciering die garanties biedt wel wenselijk.

Het hele arrondissement moet worden ingelijfd in de moderne informatiemaatschappij. Informatie- en communicatienetwerken zijn in al hun verschijningsvormen immers de *conditio sine qua non* van de regionale economie. Zulke netwerken moeten democratisch en horizontaal zijn. Zij zijn bovendien gekenmerkt door een volstrekte 'deterritorialisering' en decentralisering: alle knooppunten in dit web zijn onderling verbonden in een myriade van informatiesnelwegen. Net zoals de spoorwegen en later de autowegen de industriële economie van het arrondissement consolideerden en haar inlijfden in een globale structuur, zo bundelt deze informatie-infrastructuur netwerken die de productie van informatie en communicatie faciliteren. Zij is verankerd in en inherent aan de nieuwe productieprocessen.

De inzet van een ICT-infrastructuur om maatschappelijke moeilijkheden aan te pakken is vanzelfsprekend een wervend proces, waarbij alle maatschappelijke stakeholders moeten worden geëngageerd: gemeenten, ondernemers, burgers en financiers. Zulke projecten vergen een coördinatie van lokale krachten, die idealiter door een supralokale organisatie als Interleuven wordt gevoerd. Als intercommunale voor economische expansie kan zij immers niet voorbijgaan aan het belang van een digitale nivellering in het arrondissement. De informatiesnelwegen zijn een

33 N. Kroes, 'Presentation of the EU agenda' (Brussel 2010).

essentiële productievoorraude in deze moderne economie. Daarenboven beschikt de intercommunale over de troeven om een organisatie-infrastructuur uit te bouwen: al vijftig jaar werkt Interleuven aan regionale netwerken en structuren om een streekdynamiek op gang te trekken. Interleuven heeft zich steeds geprofileerd aan de hand van haar infrastructuurtaken, en heeft zich tot nog toe nauwelijks opgesteld als actief overlegforum tussen gemeenten, laat staan tussen gemeenten en instellingen. Nu de intercommunale sinds 2003 bij decreet een ‘intergemeentelijke dienstverlenende vereniging’ is geworden, is het opportuun deze diensten te herdefiniëren.

Die streekdynamiek overstijgt de materiële infrastructuurnoden. De bestuursorganisatorische samenwerking in het arrondissement kent immers geen wervende geschiedenis. Ondanks het brede regionale draagvlak voor voorzieningen is de uitbouw van een intensieve samenwerking vereist. In het Hageland was er weliswaar Hesoc, maar de hervorming tot Resoc heeft de instelling in haar eigenlijke uitvoerende functies beknot, zodat de Resoc nu een advies- en overlegorgaan is, waarvan de partners bovendien geen nauwe coalitie vormen. Een efficiënt organisatieverband zou moeten worden opgestart om de feitelijke centrumfunctie van de steden Diest, Aarschot en Tienen te omkaderen. De symbiose tussen de steden en de omliggende gemeenten is immers steeds complexer geworden zonder dat daarover duidelijke afspraken zijn gemaakt. Ook in die reorganisatie is bij uitstek een taak weggelegd voor Interleuven: de voorzieningen worden regionaal aangestuurd en overstijgen het louter gemeentelijke niveau. Op het door de intercommunale georganiseerde burgemeestersoverleg werd dan ook al snel het grensoverschrijdende karakter van deze infrastructuur duidelijk.

### **Grenzeloze logistiek**

Met het project ‘Grenzeloze logistiek’ ondersteunt Interleuven lokale logistieke actieprogramma’s in de context van een internationale hub-regio (die Vlaanderen en Nederland omspant), die een Europese innovatieve draaischijf moet worden. In de eerste plaats wil dat zeggen dat deze draaischijf een ruimtelijke visie moet krijgen, waarin rationeel oppervlaktegebruik en innovatieve duurzaamheid hand in hand gaan. Die infrastructuurbundeling is expliciet grensoverschrijdend en onderkent de noodzaak tot een samenwerking tussen ‘kernen van specialisatie’. Het project verenigt ook uiteenlopende strategieën tot infrastructuurele uitbouw.

Als casestudie kwam zo het snoer aan economische bedrijvigheid aan het kanaal tussen Herent en Kampenhout aan bod. Zoals meerdere nijverheidskernen is ook dit snoer een historisch gegroeid kluwen en daarom weinig gestructureerd. Dat kluwen is bovendien

weinig flexibel: ondanks de aanwezigheid van multimodale transportopties en het logistieke potentieel van de terreinen, moderniseerden de bedrijvenzones op deze as langzaam en eerder weigerachtig. 'Grenzeloze logistiek' benadert deze en gelijkaardige problematieken specifiek vanuit een macroperspectief. Dat betekent enerzijds dat de ruimtelijk-economische visie van de ontwikkeling van zulke zones wordt afgestemd op hun onmiddellijke omgeving en dat deze zones zo ook 'contextueel' worden ontsloten: bedrijventerreinen zijn niet langer eilanden maar druk verbonden knooppunten van bedrijvigheid. Dat geldt ook op bovenlokaal niveau: terreinen en regio's worden opgesteld in functie van hun internationale positie.

Anderzijds uit dat macroperspectief zich ook in de multifunctionele terreinontwikkeling: 'grenzeloze logistiek' balanceert de economische uitbouw van een gebied met de landschappelijke en recreatieve ontwikkeling ervan. Dat is vaak een ontmijningsoperatie, waarbij de intercommunale belangenconflicten moet oplossen. Idealiter echter wordt een synergie gecreëerd tussen deze verschillende ruimtelijke invullingen van infrastructuur, zodat grens-regio's niet langer door hun grenzen worden gedefinieerd.

Een efficiëntere organisatie van het arrondissement kan de ontwikkeling van de regio alleen ten goede komen. De bevoegdheden binnen samenwerkingsverbanden – tussen dienstenaanbieders, sociale partners, regionale instellingen, overheden en socioculturele organisaties – moeten duidelijker worden afgelijnd, zonder daarbij het open karakter van deze netwerken in een keurslijf te dwingen. Als voorbeeld kan het principiële akkoord tussen de ERVB en Interleuven dienen, dat in 1972 de functies van de respectievelijke organisaties duidelijk definieerde: de ERVB stond in voor de studie en promotie van streekontwikkelingsprojecten, Interleuven voor de verwezenlijking ervan. Zulk een samenwerkingsverband is een noodzaak om de nodige fondsen te verwerven voor onder andere de regionale 'verglazing', maar ook voor de verdere uitbouw van een infrastructuur, die als volwaardige ruggengraat voor de regionale economie kan fungeren.

De materiële en immateriële infrastructuurmogelijkheden zijn met andere woorden nauw met elkaar verweven. De synchronisatie van beide pijlers kan een wezenlijk deel uitmaken van de hernieuwde taakstelling van Interleuven. Zij moet zich niet louter opstellen als de *enabler* van een regionale samenwerkingscultuur, maar ook als de kruisbestuiver van een steeds in verandering zijnde economische infrastructuur. Fundamenteel is er uiteindelijk aan de prioriteiten van de intercommunale weinig veranderd: net als vijftig jaar geleden moet Interleuven steeds haar voelsprietten uitslaan. Zo kan ze als coördinator van overlegplatformen de richting aangeven die het arrondissement het best ingaat.

# Vernieuwing en verbeelding

**I**N 2007 STUIKTE DE AMERIKAANSE woningmarkt in elkaar. De risicovolle kredietverleningen van financiële instellingen, die door een stijgende vraag en een verscherpte concurrentie vaak tot zogenaamde ‘rommelkredieten’ waren herleid, brachten het mondiale financiële stelsel aan het wankelen. Die eerste fase van de economische wereldbrand stak al snel de oceaan over en leidde in Europa tot een vertrouwenscrisis. Dat vertrouwen verminderde nog naarmate de economische activiteit inkromp en het dalende vermogen van gezinnen de privéconsumptie aantastte. In de eurozone werd de bankencrisis in 2010 opgevangen met een grootschalige fondsenhulp aan de financiële instellingen in nood. Dat had logischerwijs een zware budgettaire weerslag op de Europese overheidsschulden. België, met zijn traditioneel hoge overheidsschuld, had hier zwaar onder te lijden: 28 miljard euro ging naar de banken, waarvan ruwweg een derde naar Fortis, een derde naar KBC en een derde naar Dexia. Die kapitaalinjectie hield een schuldverhoging in van 8 procent van het bbp in de crisisperiode, wat neerkwam op ongeveer de helft van de totale stijging van de schuldratio! KBC heeft de lening ondertussen volledig terugbetaald. De banken- en eurocrises legden opnieuw enkele structurele problemen van de Belgische economie bloot (grafiek 16).

In het arrondissement, met zijn sterk uitgebouwde quartaire sector, zinderde die crisis minder hard na. Deze niet-marktdiensten zijn doorgaans immers minder conjunctuurgevoelig. Toch maken zij een substantieel deel uit van de totale economie (voor België een kwart van de totale toegevoegde waarde; voor het arrondissement meer dan een derde). Deze sector ving de recessie op. Bovendien zijn de handicaps van België niet die van het arrondissement. De structurele pijnpunten van België, zoals die ook door het Planbureau worden aangereikt, bevinden zich integendeel net op die vlakken waar de regio Leuven ver boven het maaiveld uitsteekt. In dit

**Grafiek 16.**

Structurele problemen van de Belgische economie

Bron: NBB Jaarverslag 2012, grafiek 86, p. 178.



hoofdstuk komen deze sterktes aan bod. Na de transformatie van de voorbije vijftig jaar en een daaraan getoetste infrastructuuruitbouw heeft het arrondissement zijn draai gevonden. De regionale economie, met als pijlers kennis, innovatie en duurzaamheid, presteert stevast boven het Belgische gemiddelde op vlak van onderzoek en ontwikkeling, ondernemerschap, hoogopgeleide arbeidskrachten, levenslang leren en innovatie. Het oude ontwikkelingsgewest is een voortrekkersrol gaan spelen.

Net zoals Geens het schrijven van zijn studie legitimeerde met het argument dat het arrondissement zich op een breukvlak in de tijd bevond, ondergaat de regio opnieuw een periode van sterke verandering. ‘Ondergaat’ is daarbij een slecht gekozen woord. Want in tegenstelling tot vijftig jaar geleden is het arrondissement Leuven niet langer louter de speelbal van conjuncturen en economische tendensen; zijn veranderde economische profiel is nu zélf een van de voornaamste stuwkrachten achter die verandering. Het laatste deel kijkt resoluut vooruit. Hoe

kenbaar is de toekomst en hoe verbeelden we haar? Beschikt het arrondissement ondertussen over de instrumenten om ten volle op die toekomst voorbereid te zijn? Wat is de meerwaarde van een regionaal denken in deze fundamenteel veranderde wereld? De balans wordt gemaakt van een ontwikkeling die zich al zestig jaar voltrekt en van een regio wiens flexibele weefsel zijn grootste kracht is geworden.

## Fundamenteel en toegepast onderzoek?



De imec-toren.  
© imec.

*Uit het jaarverslag van Interleuven, 1968: 'Gezocht wordt naar formules om het wetenschappelijk potentieel van de Universiteit in te schakelen en te valoriseren in het raam van de industriële expansie van ons gewest.'<sup>1</sup> Het betekende het begin van een samenwerking die de KU Leuven steviger wilde verankeren in het industriële en economische weefsel van het arrondissement. De ivoren toren, die heersende perceptie van de onderzoekswereld, moest een toren van glas worden.*

Op 5 mei 1959 stond de pers in grote getale aan het Paleis der Academiën in Brussel. Enkele prominenten van het Belgische staatsbestel zouden er een pleidooi houden voor een waardering van wetenschappelijk onderzoek in de economische ontwikkeling. Koning Boudewijn, eerste minister Gaston Eyskens, gouverneur van

<sup>1</sup> Jaarverslag Interleuven 1968, p. 7.



de Nationale Bank Hubert Ansiaux en de Leuvense rector monseigneur Van Waeyenbergh presenteerden er een waaier aan financieringsmogelijkheden voor onderzoek aan kennisinstellingen. Opmerkelijk was het publiek: dat bestond immers niet, zoals in het verleden, exclusief uit academici. Ook sociale partners en bedrijfsleiders luisterden mee.

Er was tegen het eind van de jaren 1950 een verontrustende discrepantie op te merken tussen de output van de Belgische onderzoekscentra en die in het buitenland. Dit was in de eerste plaats te wijten aan de beschikbare middelen en budgetten. In het Paleis der Academiën werden het land en zijn ondernemers aangespoord een 'nationale inspanning' te doen ten bate van de wetenschap. De 'formidabele vooruitgang van de kennis in alle disciplines' maakte immers een verre gaande specialisatie noodzakelijk en dus ook een reorganisatie van het onderzoek en zijn centra.<sup>2</sup> Eén van de initiatieven die het onderzoek tot een internationaal niveau zouden moeten tillen was de verhoging van beschikbare kredieten, zodat het wetenschappelijk onderzoek vanaf 1962 jaarlijks wel op één miljard frank extra kon rekenen.

Het bedrijfsleven en de openbare kredietsector bleven niet achterwege. Zij schreven in op een financieringslening ter waarde van 3 miljard frank voor verdere onderzoeksfinanciering. Deze lening was bovendien gewaarborgd door de staat. De redevoeringen in Brussel stonden ook aan de wieg van de Nationale Raad voor Wetenschapsbeleid die in september 1959 werd opgericht, een adviescomité voor universitair onderzoeksbeleid waarin ook bedrijfsleiders en sociale beleidsmakers zetelden. Dat was niet louter uit Samaritaanse overwegingen.

Derek C. Bok, vroeger president van Harvard, stelde dat de meeste technologische en medische doorbraken sinds de jaren 1950-1960 gefundeerd zijn op universitair onderzoek. Dat onderzoek raakte na de Tweede Wereldoorlog inderdaad verweven met de wereld die zich buiten de universiteitscampus uitstrekte. In toenemende mate werd de waarde van 'fundamenteel' onderzoek afgemeten aan de maatschappelijke relevantie ervan. Professoren traden traditioneel weliswaar regelmatig naar buiten met onderzoeksresultaten met betrekking tot arbeidsvraagstukken of duurzame landbouw, maar een professionalisering drong zich op. Kennis werd in groeiende mate gelijkgesteld met deskundigheid.

In het arrondissement Leuven sprong daarbij de medische infrastructuur in het oog. In de jaren 1960 namen de universitaire ziekenhuizen Sint-Rafaël en Pellenberg daarin de centrale positie in. Rector Pieter de Somer nam datzelfde decennium echter initiatief tot de uitbouw van een site op de Gasthuisberg, die in 1985

<sup>2</sup> *Geschiedenis van de wetenschappen in België, 1815-2000*, p. 46.



Het universitair ziekenhuis te Pellenberg begin jaren 1960. Oorspronkelijk een sanatorium, kreeg het ziekenhuis een herbestemming als revalidatieoord.

Het Gasthuisberg-complex, slechts in zijn geheel te fotograferen vanuit de lucht.



werd opengesteld. Die locatie was niet louter vanuit pragmatisch oogmerk een aangewezen keuze, zij had ook een symboolwaarde. Het ziekenhuis werd net daar gebouwd waar Vesalius een half millennium eerder de eerste lichamen vanop de Galgenberg naar zijn studie had gebracht.

De ontwikkeling en de toepassing van niet-medische technologieën werkte de verweving tussen medische dienstverlening en klinische research verder in de hand, zoals de opgang van micro-elektronica, die ervoor zorgde dat aan Gasthuisberg ook ingenieurs en informatici werden aangenomen; of zoals de digitalisering van onder andere de radiologie, zodat medische beeldvorming een belangrijke regionale bedrijvigheid werd. Tendensen in de medische wetenschap, zoals de ontwikkeling van laboratoriumgeneeskunde en microchirurgie in de jaren 1970, gingen hand in hand met wetenschappelijke vooruitgang, zoals bijvoorbeeld voor de behandeling van bloed- en vaatziekten in de jaren 1960 door Marc Verstraete en later door Désiré Collen. Vroeg in de 21ste eeuw werden de hospitaalcampussen geconcentreerd in Gasthuisberg.<sup>3</sup> Hier kwamen de kerntaken van de universiteit – onderwijs, onderzoek en maatschappelijke dienstverlening – samen. In 2004 maakte de herdenkingsdag '75 jaar zorg om u' duidelijk dat zorgverlening door de jonge Associatie KU Leuven als één van de voornaamste vormen van deze maatschappijzin werd beschouwd.

Ook bedrijven begrepen dat zij baat hadden bij academisch onderzoek. Tezelfdertijd stond de KU Leuven voor grote infrastructurele investeringen en kampte zij met een slinkende subsidiëring. Zo groeiden beide werelden naar elkaar toe. Reeds in 1954 was een aanzet gegeven met de samenwerking van het universitaire Rega-instituut en het industriële Recherche et Industrie Thérapeutiques (RIT). Het fundamentele onderzoek dat het instituut voerde (antibiotica en antivirale medicatie), werd in de praktijk geëxploiteerd door het bedrijf. In 1970 kreeg een activistische puristenbeweging die commerciële valorisatie afzwoor het zo ver dat de banden tussen Rega en het Amerikaanse bedrijf dat RIT ondertussen had overgenomen werden verbroken. Hierdoor verloor Rega echter zijn industriële subsidie en werd de instelling wederom afhankelijk van universitaire financiering.

De samenwerking tussen universiteit en industrie riep inderdaad enkele vragen op die niet eenvoudig konden worden beantwoord. Zij handelden over financiering en onafhankelijkheid, over opbrengsten en competitiviteit. Deze kwesties bleven actueel. Nog in 2003 beschreef de directeur van Leuven Research and Development (LRD) Koen Debackere een spanning op drie vlakken die nauw

3 Op de vrijgekomen site zou het woonproject Hertogendal tegen 2017 worden voltooid. Het project verzandde echter in kafkaïaanse verwickelingen.

aansloten bij de bezorgdheid van dertig jaar ervoor: het publieke karakter van kennis versus het besloten, geheime karakter van productiefactoren; academische vrijheid in onderzoek versus industriegebonden research; en de verwachtingen van financiers (de overheid, de industrie en later ook aanvullende fondsen) versus de verwachtingspatronen van de ‘fundamentele’ onderzoeker.

### Haasrode

In 1970 gingen minister van Wetenschapsbeleid Theo Lefèvre en minister van Streekeconomie André Vlerick op missie naar de VS om een beeld te kunnen schetsen van de manieren van samenwerking tussen universiteit en bedrijfswereld. De algemeen beheerder van de KU Leuven Guido Declercq vergezelde hen. Bij hun terugkeer stelden beide kabinetten fondsen beschikbaar voor transfermechanismen en de bouw van wetenschapsparken als plaatsen van innovatie en valorisatie. Bij de aanleg van deze parken werkte het ministerie van Streekeconomie nauw samen met Interleuven.

Nog in datzelfde jaar, op 25 maart 1970, zette het ‘speciale ministercomité’ het licht op groen voor de ontwikkeling van een industrieterrein van 130 hectare in Haasrode, dat een ideale ligging had op drie kilometer van Leuven en verkeerstechnisch potentieel had (de E40 lag vlakbij). Een klein deel van de oppervlakte was bestemd voor ‘gewone industrie’, maar het grootste stuk van het park zou een specifiek research gebonden profiel krijgen, met technologie- en elektronicabedrijven, laboratoria en een medische cluster. Zij waren spin-offs *avant la lettre*, verbonden aan de KU Leuven. Interleuven werkte op het terrein logischerwijs van in het begin samen met de universiteit en stond in voor de infrastructuur. Hiervoor kreeg de zone, in de lijn van het regionaal expansiebeleid, het statuut van nationaal belang toebedeeld. Het researchpark Haasrode was zo de nieuwkomer in de selecte groep industriezones van nationaal belang die het gewestplan had vastgelegd.<sup>4</sup>

Er was haast bij. Het terrein lag immers op een geografisch en verkeerstechnisch interessante uitgangspositie, waardoor de prospectie van Interleuven naar mogelijke bedrijfsinvesteerders vlot verliep. De uitbouw ervan verliep echter moeizaam. In 1972 gaf Victor Vercruyse een toelichting over de vooruitgang aan de Economische Raad van Brabant, die de promotie van het terrein in handen had. Het terreinontwerp moest een aantal keer worden aangepast omdat de zones *non-aedificandi* varieerden, de aanleg van bedienings- en verbindingswegen en afwateringssystemen sleepte langer aan dan verwacht. Daarnaast was de grond er duur, waardoor de drempel voor investeerders gevoelig hoger lag. De eerste drie vestigingen lieten echter niet lang op zich wachten: in 1973 waren V.E.L. (laboratoriummateriaal), Terumo (medische apparatuur: Terumo bouwde op Haasrode een laboratorium uit voor *product-testing*) en Allied Chemical International (toepassingsmogelijkheden van synthetische vezels en plastic) er al neergestreken bij openbare aanbesteding. In 1975

<sup>4</sup> De expansiewetgeving van 1966 deelde industriezones in naar nationaal, regionaal en lokaal belang. Aan de hand van dit onderscheid werd de graad van subsidiëring bepaald.

opende de RVA er ook een omscholingscentrum. Haasrode ging gaandeweg een bedrijvencluster vormen voor elektronica, medische apparatuur en computer engineering. In 1979 was het researchpark goed voor een tewerkstelling van circa 700 personeelsleden, tien jaar later waren dat er al meer dan 2500.

Deze bedrijven gaven duidelijk de redenen waarom zij voor Haasrode hadden gekozen. Zijn centrale ligging in de EEG, de goede reputatie van een kwalitatief hooggeschoold personeel, de nabijheid van de universiteit, de warme welkomstvoorwaarden van de overheid,... zij werden met evenveel woorden opgesomd in de promotiebrochures van het researchpark. Interleuven had de gronden bovendien goed uitgerust en bood een uitgebreide dienstverlening aan voor vergunningen en dossiers. Het park werd al snel een belangrijke tewerkstellingskern in de regio, zozeer dat er in 1987 sprake was van verkeersproblemen op de toegangsweg naar Haasrode en er snel een tweede ontsluitingsweg werd aangelegd. Ondertussen was Haasrode ook via een expresweg verbonden met de Tiensesteenweg. De continue modernisering van het park werd deels gedragen door de ondernemingen. Zo investeerde Terumo in 1989 meer dan 1,6 miljard frank voor de bouw van een European Research and Development Centre. Door de focus op hightech-innovatieve bedrijven, state of the art laboratoria en polyvalente kantoorruimtes is het park in Haasrode één van de uithangborden van de moderne regionale economie.

Zulke initiatieven en investeringen moesten ook de angst de kop indrukken dat de universiteit na de splitsing van 1968 zou verworden tot een 'tweederangsinstelling van het Hageland'. Er werd resoluut gekozen voor de vlucht vooruit. Het elan vanaf 1968 maakte het voor de KU Leuven ook mogelijk zich te profileren als een jonge instelling, die komaf kon maken met de soms verlamdende kwesties die haar voor de splitsing bezig hielden. Op die manier kon de universiteit zich werpen op haar nieuwe prioriteiten.

Eind 1972 werd zo Leuven Research and Development (LRD) opgericht met Fernand Collin als voorzitter. LRD had specifiek als doel voor ogen de kennis- en technologietransfers vanuit de universiteit te dienen en een expliciete brug naar de maatschappij – ondernemers en bedrijven – te bouwen. Hiertoe waren de kerntaken duidelijk gedefinieerd: het financiële beheer van onderzoeksprojecten, van octrooien en van spin-off transacties; en financieel beheeradvies van de onderzoeksdivisies. De hedendaagse organisatie bestaat uit een centrale, multidisciplinaire staf die voornamelijk ten dienste staat van onderzoeksondersteuning en onderzoeksdivisies (1.438 onderzoekers, waarvan 397 ondersteunend), ingebed in de matrixstructuur van de universiteit.

LRD nam van bij aanvang een hoge vlucht en evolueerde snel naar een interfacedienst. In 1973 waren reeds twee divisies opgericht: Metaalkunde en materialen (André Deruyttere) en Micro-elektronica (Roger Van Overstraeten), met als eerste belangrijke spin-off Silicon Valley Research Association-Leuven Industrial Software Company voor softwareontwikkeling. In 1979 bereikte Désiré Collen een belangrijke doorbraak op vlak van bloedstolling door de ontwikkeling van een geneesmiddel ertegen. Hierop werden door LRD octrooien genomen. Het alleenrecht kwam in handen van Genentech, een bedrijf uit San Francisco, waardoor vanaf 1980 royalty's terugvloeden naar Collen en LRD, en dat sinds de registratie van het geneesmiddel in 1987 ook voor een financiële return zorgde naar de stadseconomie.

Eerder al startte Leuven Research and Development met de bedrijven Bekaert en Metallurgie Hoboken de zogenaamde Proteus-associatie, een samenwerkingsverband waarin wetenschappelijke vindingen in industriële ontwikkeling werden gebracht en waarvoor LRD wederom de octrooiaanvragen behandelde. Een voor-naam element van de corebusiness van LRD betrof inderdaad de bescherming van intellectuele eigendom, daartoe is de eenheid geïntegreerd in het netwerk van Europese octrooigemachtigden. Voor start-ups evalueerde LRD die eigendom op zijn haalbaarheid en zijn marktpotentieel. De octrooikosten en -procedures werden door LRD opgevolgd via een octrooifonds dat selectieve ondersteuning bood aan beginnende onderzoeksgroepen.

De ontwikkeling van LRD toont aan hoe wetenschappelijk onderzoek aan de universiteit sinds de jaren 1970 fundamenteel van aard is veranderd. De wetenschappelijke ontwikkeling hield logischerwijze een verre gaande specialisatie in. Die toonde zich opnieuw het eerst en het duidelijkst in het medische veld: de heilkundige dienst van de universiteit kende tegen het eind van de jaren 1980 wel elf afdelingen. Groepen en subgroepen werden echter in alle onderzoeksterreinen opgericht. Die differentiatie werkte ook een onoverzichtelijkheid in de hand en was ten dele een gevolg van de toespitsing op de nieuwe wetenschapsdomeinen. Die werden immers chaotischer en flexibeler, en verspreidden zich snel over nieuwe, opkomende gebieden als robotica en biotechnologie – het boek *De stad op de berg* spreekt van de opkomst van *big science*.<sup>5</sup>

Leuven Research and Development werd uiteindelijk de 'wieg van wel honderd bedrijven' en samenwerkingscontracten met de industriewereld. Ondernemingen, vaak met een voortrekkersrol op Europees niveau, kregen de technologie en

5 'Specialisatie' in J. Tollebeek en L. Nys eds., *De stad op de berg: een geschiedenis van de Leuvense universiteit 1968-2005* (Leuven 2008), p. 248.

onderzoeksresultaten ter beschikking. Op die manier werden de resultaten gevaloriseerd en werd aan hen uitdrukkelijk een maatschappelijke relevantie verleend. LRD formuleerde zijn bedoelingen zo: 'zonder enige materiële winst na te streven bij te dragen tot de ontwikkeling van het onderzoek zowel in de Humane als in de Exacte wetenschappen, onder meer door vindingen te beschermen, studies en onderzoekingen te valoriseren en de opbrengsten ervan ter beschikking te stellen van verder onderzoekswerk aan de KU Leuven.'

Inderdaad, op één van de fundamentele kwesties was alvast een antwoord geformuleerd. De winst van onderzoekssamenwerking ging voortaan voor 8,5 procent terug naar LRD en voor 8,5 procent naar de KU Leuven; het merendeel van de nettowinst vloede terug naar de onderzoeksdienst en werd geïnvesteerd in octrooien, spin-offs en de verdere uitbouw van onderzoeksgroepen. De specifieke bemiddelaarsrol die LRD innam tussen universiteit en bedrijfsleven bood ook een antwoord op de authenticiteitskwestie van het academisch onderzoek. LRD zette immers niet alleen onderzoek op in opdracht van bedrijven maar beschermde ook het intellectuele eigendom via licenties, octrooiaanvragen en patenten en exploiteerde het onderzoek via aan de universiteit gelieerde spin-offs. Dit kaderde in de geleidelijke uitwerking van een decreet, waarin de Vlaamse overheid de kerntaken van de universiteit uitbreidde en herdefinieerde.

De Vlaamse overheid, die vanaf de jaren 1980 een actieve rol wilde spelen in de ontwikkeling van de regionale kenniseconomie, wilde ook haar invloed laten gelden in de structurele organisatie. De middelen die zij daartoe ter beschikking stelde, werden geheel in lijn met het DIRV-project ingezet op geconcerteerde onderzoeksacties en het *poolen* van innovatieve wetenschapsbeoefening. In Leuven kon het Rega-instituut op die manier rekenen op financiële ondersteuning voor de uitbouw van zijn virologisch onderzoek. Met datzelfde steunpakket richtte Roger Van Overstraeten de onderzoeksgroep Electronics, Systems, Automation and Technology (ESAT) op. Vanaf 1985 drong de overheid aan op de incorporatie van LRD in de universiteit om zo het academisch onderzoek maximaal te exploiteren. LRD werd zo LRD-KU Leuven maar bleef zijn eigen budgetten en personeel beheren. Deze rol van de Vlaamse overheid werd bepaald door het besparingsbeleid van de jaren 1980. In 1986 maakte op initiatief van Guy Verhofstadt, de toenmalige minister van Wetenschapsbeleid, de idee van universitaire 'spitstechnologische aantrekkingspolen' zijn intrede. De overheid zou met startsubsidies de aanleg van wetenschapsparken vergemakkelijken. Met voorschotten werd de commercialise-

ring van de output in spijttechnologische onderzoeksgebieden aangemoedigd. Zo wilde zij, geheel in de ideologisch gangbare lijn van het moment, privé-initiatief stimuleren en tegelijkertijd fors besparen op universiteitsinvesteringen.

In december 1988 gaf Interleuven zo het startschot voor het eerste innovatie- en incubatiecentrum in Vlaanderen, dat werd gevestigd op de Arenbergcampus in Heverlee en waaraan LRD zijn medewerking verleende. Dat innovatie- en incubatiecentrum diende een begeleidingsstructuur aan te bieden aan startende, onderzoeksgerichte ondernemers verbonden aan de universiteit, de facto spin-offs. Het centrum bood hen bedrijfsruimten aan in onderlinge samenhang en wilde zo samenwerking stimuleren voor bedrijven die nog niet zover waren om autonoom te werken. De subsidiëring was echter allerminst vanzelfsprekend. Na de impulsen van onder andere het DIRV-programma in de jaren 1980 doofde het enthousiasme in de jaren 1990 al snel uit: ‘wetenschappers moeten (financieel) hongerlijden, dat houdt hen scherp en creatief’, werd de teneur; of, in de bijtende woorden van de toenmalige vicerector Herman Vanden Berghe: ‘wat we zelf vernietigen, vernietigen we beter’.<sup>6</sup>

Het potentieel op vlak van biotech werd in de nasleep van de derde industriële revolutie echter duidelijk, ook bij de overheid. Luc Van Den Brande, die Geens in 1992 was opgevolgd als minister-president van de Vlaamse regering, maakte jaarlijks 1 miljard frank vrij voor de ondersteuning van biotechnologisch onderzoek. Het Vlaams Interuniversitair Instituut voor Biotechnologie (VIB), waarvan de oprichting in 1995 werd goedgekeurd door de regering, voorzag in die ondersteuning, vooral financieel, maar ook structureel. Het VIB garandeerde, niet alleen in Leuven maar ook in Gent, een kennisdoorstroming en vormde een belangrijke motivatie voor toponderzoekers om niet uit te wijken. De malaise van de jaren 1990 werd met andere woorden enigszins binnen de perken gehouden door het VIB, dat een grootschalige *braindrain* voorkwam en tegelijkertijd de levenswetenschappen in Vlaanderen op een hoger, internationaal niveau tilde.

Het instituut gaf ook een nieuwe impuls aan het ondernemingsklimaat in het arrondissement, in die mate dat al op het eind van de jaren 1990 opnieuw op zoek werd gegaan naar meer bedrijfsruimte voor biotech-bedrijven, spin-offs en onderzoekscentra. Haasrode was ondertussen volzet. In 1999 schreef de KU Leuven een wedstrijd uit voor de aanleg van een tweede wetenschapspark, gelegen dichtbij het innovatie- en incubatiecentrum aan de Koning Boudewijnlaan. Interleuven verzorgde de infrastructuur van deze Arenbergcampus en zou er ongeveer 25.000 m<sup>2</sup>

6 D. Collen, *Een hart voor onderzoek en ondernemen* (Brugge 2009), p. 153.



De bio-incubator  
te Heverlee.



aan ICT-gebouwen aanleggen voor bedrijven in de bio- en informatietechnologie. In 2006 waren de eerste twee in gebruik genomen, in 2010 waren ook twee andere gebouwen voorzien van de nodige infrastructuur.<sup>7</sup> Eerder had Interleuven ter ondersteuning van start-ups in 1985 reeds een NV Bedrijvencentrum opgericht in Leuven, een terrein met bedrijfsinfrastructuur dat vanaf 1 maart 1986 operationeel werd en bijna onmiddellijk volzet was. Interleuven begon nog in de jaren 1980 aan de opzet van een gelijkaardige NV in het Tiense stadscentrum.

Het decretale *framework* voor deze vormen van valorisatie werd, ondanks de financiële malaise, in de jaren 1990 geconstrueerd. In 1991 werd wetenschappelijke dienstverlening (dus de valorisatie van onderzoek, gericht op bedrijven en op de maatschappij) officieel een derde pijler van de universiteit, naast academisch onderwijs en wetenschappelijk onderzoek. Twee aanvullende decreten, in 1995 en 1998, regelden de publicatie- en vergoedingsrechten bij commerciële exploitatie van onderzoeksresultaten en intellectuele eigendom. André Oosterlinck, rector van de universiteit sinds 1995, werkte mee aan deze decreten.

<sup>7</sup> Het eerste gebouw werd zo in zijn totaliteit gehuurd door Option, bedrijf van het jaar 2006 en gerund door Jan Callewaert, manager van datzelfde jaar.



Oosterlincks carrière had vorm aangenomen in het Fonds voor geneeskundig wetenschappelijk onderzoek. Valorisatie kwam er in 1982 met de oprichting van de spin-off ICOS Vision Systems. Oosterlinck zette zich ook in voor andere spin-offs Eyetronics en Easics. Onder zijn leiding zette de universiteit haar schouders onder de ommezwaai. Voor zover er daarvoor sprake kon zijn van een onderscheid tussen ‘fundamenteel’ en ‘toegepast’ onderzoek, werd dat onderscheid nu van de baan geschoven. Vooral in de *big science* sprak men van een ‘versmelting van zuivere wetenschap, technologie en engineering’. De universiteit moest ten volle haar rol spelen in de kennisintensieve economie van het arrondissement Leuven. Ondernemerschap werd daartoe aangemoedigd. Het aantal spin-offs nam in de jaren 1990 snel toe. Een innovatieve benadering kon de economische groei alleen maar ten goede komen. Als rector wilde Oosterlinck in de eerste plaats een dynamiek op gang trekken die van de universiteit een volwaardige actor in de kennis- en technologie-economie maakte. Die return, waarbij de universiteit aan de economie en de welvaart bijdroeg, zag Oosterlinck als een maatschappelijke verantwoordelijkheid.

De stroomversnelling waarin deze maatschappelijke responsabilisering terecht kwam, maakte ook de uitbouw van aangepaste onderzoeks- en bedrijfscentra noodzakelijk. Zoals in de jaarverslagen van Interleuven echter al in de jaren 1980 duidelijk werd, had het arrondissement af te rekenen met een acuut gebrek aan bedrijventerreinen. De intercommunale nam dan ook het voortouw om oude industrieterreinen om te vormen tot hightech dienstcentra. De voortdurende

De kantoorruimtes op de Arenbergcampus.

modernisering, ontsluiting en uitbreiding van het park in Haasrode, de Remy-site in Wijgmaal, de uitbouw van de Philips-terreinen,... zij zijn slechts enkele voorbeelden van de ommezwaai.

Het investeringskapitaal voor deze maatschappelijke dienstverlening, de derde pijler van het universitaire takenpakket, was daarvoor voorhanden via kapitaalgroepen en universiteitsfondsen als Gemma Frisius, een zaakkapitaalfonds voor kennisintensieve spin-offs dat werd opgericht in 1997 als een *joint venture* tussen LRD, KBC Investco en Fortis Private Equity. Het Gemma Frisiusfonds beschikte over 12,5 miljoen euro als startkapitaal en kende in de eerste vijf jaren genoeg succes (het aantal spin-offs verdubbelde tussen 1997 en 2002 bijna) om in 2002 de oprichting van een tweede Gemma Frisiusfonds te rechtvaardigen. In 2006 volgde een derde. Ook de Quest for Growth en Capricorn fondsen zijn in Leuven gevestigd. Zo werd de samenwerking en de expertise die ondertussen was gevoed vanuit de universiteit en de bedrijfs wereld, aangevuld met de investeringservaring en -netwerken van de financiële oprichters.

De KU Leuven positioneerde zich onder andere via initiatieven als LRD dus resoluut als een ondernemer in de regionale kenniseconomie: zij zette zich in om nieuwe bedrijven en investeerders aan te trekken en om een stimulerende omgeving voor innovatie te creëren rondom de infrastructuur van de universiteit en op de wetenschaps- en bedrijvenparken in het hele arrondissement. Zij wilde met andere woorden een motor van economische expansie zijn.

### **Imec**

Het meest onmiddellijke resultaat van de stimuleringsmaatregelen en de *technology push* van de derde industriële revolutie in Vlaanderen was de oprichting in 1984 van het Interuniversitair micro-elektronica centrum (imec) in Leuven. Imec werd al snel het successymbool van de DIRV van Gaston Geens en diens kabinetsmedewerker Kris Rogiers. Roger Van Overstraeten, die eerder al directeur van de micro-elektronicadivisie van LRD was geweest en aan de wieg had gestaan van ESAT, het departement Elektrotechniek van de universiteit, kwam aan het hoofd van het centrum. De raad van beheer was een toonbeeld van de triple helix: zij was min of meer evenredig samengesteld uit vertegenwoordigers van de (Vlaamse) overheid, de universiteiten en van de ondernemerswereld. Nog in dat eerste jaar dient imec zijn eerste patent in.

De versteviging van het industriële weefsel in Vlaanderen was, zeker in die eerste jaren, een belangrijk doel voor imec. Die industriële absorptiecapaciteit bleef in de beginjaren



eerder beperkt. Hiertoe wilde het centrum de technologische transfers professionaliseren, onder andere via de oprichting en begeleiding van spin-offs, en buitenlandse investeerders aantrekken tot de regio. Innovatieve ideeën werden met behulp van instrumenten als het incubatiefonds, het Biotech fonds of zogenaamde ‘seedfondsen’ vertaald naar de industrie – men sprak van een ‘voluntaristische valorisatie’.<sup>8</sup> Gaandeweg onderscheidde imec zich vooral in het veld van micro-elektronica en nanotechnologie. De steeds toenemende investeringen van de overheid stimuleerden deze specialisatie, maar ook de samenwerking met buitenlandse onderzoekscentra en bedrijven – in 1997 onderhield imec al meer dan vijfhonderd zulke partnerships.

Die inbedding in een internationale context zorgde ervoor dat imec snel kon inspelen op technologische ontwikkelingen enerzijds en de veranderende noden van de industrie anderzijds. Het maakte van imec ook een aantrekkelijke partner voor grote bedrijven als Intel, Panasonic, Samsung of Philips. Deze evolutie maakte van imec het grootste onafhan-

De cleanroom van imec. © imec.

<sup>8</sup> IWT, *Een beleidskader voor de steun aan grote kenniscentra t.b.v. innovatie* (Brussel 2010), p. 2.

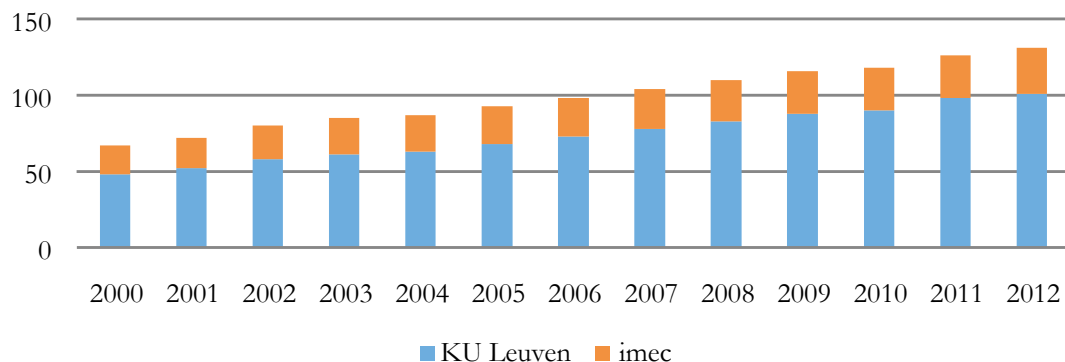
kelijke nanotechnologiecentrum ter wereld. Contractonderzoek leverde in 2012 al ruim 111 miljoen euro op. Er werkten in dat jaar meer dan 2.000 mensen aan het centrum.

In 2014, het jaar dat imec zijn dertigjarige jubileum vierde, nam het centrum zijn intrek in een nieuw gebouw dat aansluit op de sinds 2010 in gebruik genomen laboratorium en cleanroom. Dat nieuwe gebouw biedt ruimte aan de faciliteiten voor Neuroelectronics Research Flanders (NERF) en focust specifiek op open innovatie en interdisciplinariteit. Imec en de KU Leuven hebben beide een grote invloed op de aantrek van innovatieve bedrijven, zoals Philips Innovative Applications en Resonext Communications. De technologie en kennis die door imec en gelijkaardige kennisinstituten werden aangeboden, fungeerden als basis voor tal van spin-offs.

Aan die oorspronkelijke doelstelling van het centrum is dus weinig fundamenteel gesleuteld. Imec streeft nog steeds naar een nauwere verwevenheid tussen onderzoek, bedrijvigheid en de samenleving. Zijn technologietransfers naar het Hageland zijn daar een goed voorbeeld van. De Imec Technology Forums voor nanotechnologie zijn in zekere zin de erfgenaam van de Flanders' Technology Days, zij het met een doelpubliek van wereldwijde investeerders en ondernemers in plaats van de Vlaamse bevolking. Net zoals het DIRV-project resoluut de deur naar de toekomst openzette, is imec ook vandaag nog sterk toekomstgericht: getuige daarvan is het recent opgestarte onderzoek van start-up miLab, in samenwerking met de Johns Hopkins-universiteit, naar een draagbaar medisch laboratorium waarmee iedereen zijn eigen bloed kan analyseren. In een innovatie-economie is dat toekomstperspectief uiteindelijk een absolute noodzaak.

Die spin-offs werden door de universiteit als een succes ervaren (grafiek 17). Reeds in 1973, een jaar na de oprichting van Leuven Research and Development, startte de Division of Product Engineering, Machine Design and Automation (PMA) een van de eerste digitale FFT analisten in Europa. Enkele jaren later, in 1979, kwam daaruit de eerste PMA spin-off voort: Leuven Measurements and

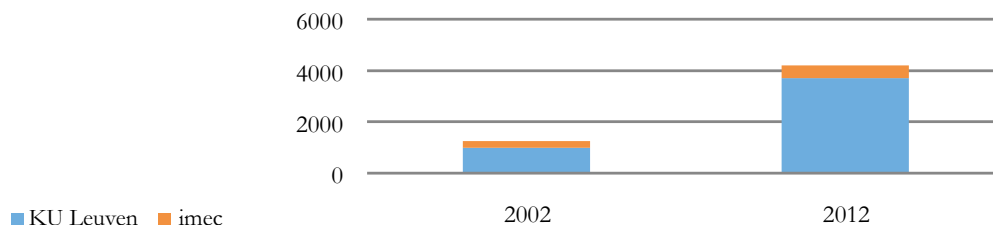
**Grafiek 17.**  
Toename aantal spin-offs sinds 2000.  
Bron: gegevensbank ECOOM.



Systems (LMS International) van Urbain Vandeurzen, de eerste spin-off van de KU Leuven en nu wereldmarktleider op het vlak van *computer aided dynamic analysis*. In 2012 ging Leuven Measurements and Systems op in Siemens. Zo werd het bedrijf een schoolvoorbeeld van hoe de KU Leuven spin-offs omschreef: ‘een mechanisme om technologie, kennis en/of intellectuele eigendom over te dragen, waardoor resultaten van universitair onderzoek commercieel worden verzilverd. Dit houdt dus in dat de economische activiteit van een spin-off vertrekt van aan de universiteit ontwikkelde wetenschappelijke of technologische kennis’.

Zulke ambities sloten bovendien naadloos aan bij de taakstelling van LRD: contractonderzoek, de bevordering van regionale samenwerking, octrooiaanvragen en kapitaalverwerving voor spin-offs. Een toegekend octrooi ligt vaak aan de basis van een startende spin-off. In 2012 waren er zo 135 aanvragen, waarvan er na evaluatie 43 effectief werden toegekend. Bovendien fungeert LRD als een kwaliteitslabel voor start-ups: met een licentie voor intellectuele eigendom toegekend door de Leuvense *business unit* kunnen beginnende ondernemers sneller steun vergaren in de financiële wereld. Het garandeerde bovendien een grotere weerbaarheid op de hightech markt.

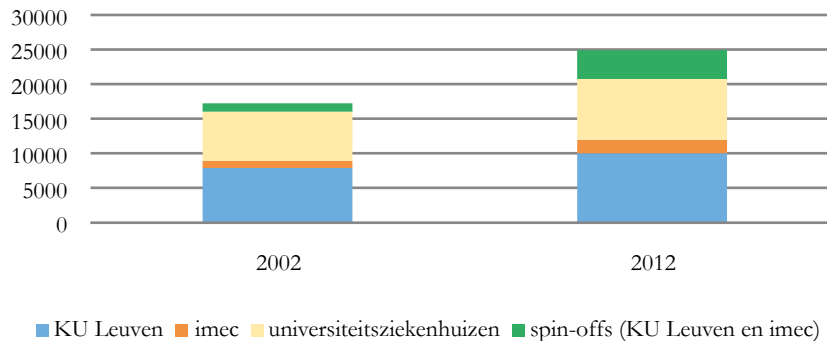
De impact van spin-offs op de regionale economie was ingrijpend (grafiek 18). In 2012 waren er reeds 99 spin-off ondernemingen gestart binnen de KU Leuven matrix (dus exclusief imec), goed voor ongeveer 3.700 werknemers en 634 miljoen euro extern kapitaal voor de periode 2005-2012 – dus inclusief de crisisjaren – en zes succesvolle beursgangen. Deze ondernemingen hadden een gezamenlijke omzet van om en bij 400 miljoen euro en spitsten zich toe op de speerpuntsectoren die de regionale kenniseconomie zich had eigen gemaakt: van engineering over micro-elektronica en ICT tot consultancy en biomedica. ThromboGenics van Désiré Collen, bijvoorbeeld, is al sinds 1991 in de regio actief en is een internationale speler wat betreft de ontwikkeling van medicijnen als JETREA. ThromboGenics stond, net als Materialise en ICOS, genoteerd in de Bel-20.



**Grafiek 18.**  
Tewerkstelling in spin-offs (in aantal werknemers).  
Bron KU Leuven.

Het aandeel van spin-off tewerkstelling in de totale arbeidsmarkt van de regionale kenniseconomie is in dezelfde periode substantieel gegroeid (grafiek 19).

**Grafiek 19.**  
Tewerkstelling in de kenniseconomie (in aantal werknemers).  
Bron KU Leuven.



Het merendeel van deze circa 140 spin-offs is bovendien in de regio gevestigd: ongeveer 300 hightech bedrijven bevinden zich in en rond Leuven. Met behulp van kapitaalfondsen en de ondersteuning van onder andere LRD en het Vlaams Instituut voor Biotechnologie werd een verbinding tot stand gebracht tussen de drie voornaamste pijlers van de economie van het arrondissement: de universiteit, de hightech bedrijven en de financiële markten die zich hadden gevestigd in de stadskern. De kennisinstellingen in de Leuvense regio – de Associatie KU Leuven, de universiteitsziekenhuizen, imec en sinds 1996 ook het VIB – concentreerden hun onderzoeksoutput in vier hedendaagse clusterdomeinen: *life sciences*, nanotechnologie, *cleantech* en mechatronica.

Vooraf het VIB zette zich in voor samenwerkingscontracten in de *life sciences*. Van een stimulerende rol in de regionale kenniseconomie groeide het VIB al snel tot een speler op gewestelijk niveau: in 2014 telde de organisatie 1.300 onderzoekers, verspreid over Vlaanderen. In de *cleantech*-sector wordt voornamelijk de toepasbaarheid van efficiënt energie- en grondstoffengebruik onderzocht. Verbreed met onderzoeksgebieden als *ecodesign* en nanotechnologie werkt de *cleantech* aan een ‘smart grid’, waarin de functionaliteit van een intelligent distributienetwerk wordt onderzocht. In een smart grid staat de productie in teken van de fluctuerende vraag, waardoor een overaanbod binnen de perken kan worden gehouden. Zulke projecten overstijgen regelmatig de grenzen van één onderzoeksdomein of –organisatie. Het InnoEnergy Project (in samenwerking met Vision on Technology (VITO) en de universiteit van Eindhoven) en EnergyVille bijvoorbeeld zullen de smart grids toelaten met een hoger voltage en hogere stroom te werken.

Ook imec's onderzoek naar galliumnitriden kadert in diezelfde context. Op het vlak van mechatronica hebben MA, ESAT en het universiteitsdepartement computerwetenschappen de funderingen van het onderzoeksdomein gelegd. In 2003 werd zo met steun van de Vlaamse overheid en in nauwe samenwerking met PMA het Flanders' Mechatronic Technology Centre (FMTC) opgericht als onderzoekscentrum voor bedrijven en specifiek met als doelstelling het academisch onderzoek in een bedrijfsgerichte praktijk te gidsen.<sup>9</sup>

De valorisatie van wetenschappelijk onderzoek leidt zo dus nog steeds tot een verdere verfijning en verdichting van het economisch weefsel van de regio. Die nauwe vervlechting is een grote stuwkracht voor het arrondissement: zij toont niet alleen de op gang getrokken dynamiek, maar ook de bereidheid tot een samenwerking wars van de geijkte relaties en vastgeroeste patronen. Het veelvoud aan flexibele en projectgerichte samenwerkingsverbanden, met zijn onderlinge verbindingen tussen onderzoeks- en fondsennetwerken, de universiteit en de wetenschapsparken, maakt een overzicht quasi-onmogelijk. De ruwe organisatie van het regionale kennisecosysteem laat zich schematisch echter zo voorstellen:



Bron: KU Leuven LRD. <sup>9</sup> PMA: Production engineering, machine design and automation.



Het motto van de universiteit, 'Kennis ten dienste van de samenleving', is zo de leuze geworden voor een economische vernieuwingsdrang die de hele regio mobiliseert. Innovatie is immers niet langer een project van enkele grote, vernieuwingsgerichte bedrijven maar eerder een kwaliteit die zich nestelt in de regio. Het economische netwerk dat zo tot stand is gekomen, is wijdivertakt en betreft ook andere sectoren, zoals de nog steeds vitale landbouw in het arrondissement en de financiële wereld. Dat netwerk is open en wezenlijk innovatief van aard; met sectoren die uitgesproken globaal georiënteerd zijn. Toch is dat regionale niveau het uitgewezen platform waarop mondiale tendensen onderhevig zijn aan de lokale eigenheden.<sup>10</sup> Essentieel is dan ook dat dit nieuwe gezicht van de economie de balans bewaart met de historisch gegroeide, lokale sectoren. Dit netwerk heeft aangetoond dat een volwaardige reconversie haar wortels kan vinden in de reeds aanwezige troeven. Dat radicale vernieuwingsproject, deze innovatie-omgeving, heeft ten slotte het arrondissement geholpen zich te ontplooiën en, in die ontplooiing, zijn identiteit te vinden.

## Duurzaamheid

*Eind 2013 werd het Europese BLISS-project ('Better Lighting In Sustainable Streets') afgerond. Samen met distributienetbeheerders had Interleuven in enkele gemeenten van het arrondissement nieuwe, duurzame verlichtingsmogelijkheden in de openbare ruimte getest. Niet alleen verkleinde de led-verlichting de hap die openbare verlichting uit de gemeentelijke budgetten nam, het energieverbruik daalde in de testgebieden ook wezenlijk. Naast een gevoelige toename van de lokale economische zuinigheid had BLISS dan ook een duidelijke duurzaamheidscomponent.*

Met de aaneenschakeling van deze wetenschapsparken, innovatieve ondernemers en de universiteitsassociatie moest ook het hele industriële weefsel van de regio worden meegetrokken in het project van vernieuwing. Die ontwikkeling moest uitgesproken duurzaam van aard zijn. Ondernemers werden immers in groeiende mate op hun maatschappelijke verantwoordelijkheden gewezen. Het welslagen van zulk een vernieuwing hing dan ook in belangrijke mate af van de algehele mobilisatie van alle spelers in de regio. De oudere, vaak niet langer optimaal renderende bedrijventerreinen kwamen daarbij al snel in het vizier. Zoals in het vorige hoofdstuk al aangehaald hadden deze terreinen te kampen met enkele

10 A. Verbeek, K. Debackere en R. Wouters, *De chemische industrie in Vlaanderen. 'Op weg naar 2010'* (Brussel 2004), p. 67.



BLISS-verlichting op de Hoeledensebaan in Kortenaken.

prangende kwesties, waarvan het gebrek aan grond het meest in het oog sprong. Daartoe ondernam Interleuven samen met de lokale overheden en de ondernemers zelf enkele herbestemmings- en verdichtingsoperaties: 'Grenzeloze logistiek' streeft met zijn herstructurering van bedrijventerreinen bijvoorbeeld ook een efficiënte verduurzaming na. Ook de infrastructuur en het wezen van de bedrijvenzones zelf waren echter aan een herbestemming toe.

Die transformatie staat in het teken van duurzaamheid en ecologisch-technologische innovatie, maar ook van een taakstelling die rekening hield met streekgebonden eigenheden. Op de oude Bosch-gronden op het bedrijventerrein Soldatenplein in Tienen verrees zo de project-site Feed Food Health (FFH), een campus en voedingsnijverheidscentrum van 10,7 hectare, uitgerust met een bio-incubator en een zone voor speerpuntinnovatie op vlak van agro-industrie en voeding. Op die manier werd aangesloten op een lange regionale traditie van specialisatie in de voedingsnijverheid. Feed Food Health kende sinds 2000 een lange aanloop en een moeilijke ontwikkeling, onder andere omwille van een tegenstribbelende economische conjunctuur en de daaraan verbonden 'restrictieve financiële benadering van de banksector'.<sup>11</sup> Investeringsplannen werden tijdelijk bevroren.

11 POM Jaarverslag 2013.

De Feed Food Health campus in Tienen.  
© Flanders Smart Hub.



FFH is ingebed in een project dat regionale en landsgrenzen overschrijdt: de regio Tienen werkt er samen met Limburg en de Nederlandse provincie Noord-Brabant. De campus gaat ook voorbij aan de grens van wetenschappelijk onderzoek en vormt een hybride ecosysteem. Hightech voedingsbedrijven, die zich in de eerste plaats op research concentreren en niet zozeer op een grootschalige productie-output, leven er in symbiose naast een incubatiecentrum voor innovatiekansen en productiegerichte voedingsbedrijven waar die innovaties naar industriële toepassingen worden vertaald.

Die aanpak kadert in de nieuwe focus op kwaliteitsvol en duurzaam parkmanagement. De kernwoorden van deze ware paradigmaverschuiving – van ruimte- en energie-efficiëntie, over CO<sub>2</sub>-neutraliteit, tot solidariteit en community building – omspannen een bijzonder diverse aanpak. De nieuwe terminologie maakt duidelijk dat er werk aan de winkel is. Parkmanagement wil, zoals de FFH-campus al illustreerde, bedrijventerreinen klaarstomen voor de nieuwe economie en ze zo dus ook opnieuw vitaliseren. Dat zal vanzelfsprekend het ondernemingsklimaat ten goede komen. Zulk een parkbeheer is nu niet langer het exclusieve territorium van Interleuven. Actieplannen voor de uitbouw van een duurzame infrastructuur kwamen ook van de POM Vlaams-Brabant en Resoc Leuven. Die vergrote aandacht is welkom: de plannen om bedrijventerreinen in het arrondissement een *make over* te geven, niet alleen wat infrastructuur betreft maar ook qua karakter en invulling, zijn ambitieus. Bovendien komen ook van bovenaf nieuwe impulsen.

## Burgemeesters in actie

De klimaatproblematiek drong steeds hoger op de beleidsagenda. Ook op lokaal niveau werd duidelijk dat men niet langer kon toekijken en actie moest ondernemen. Vanuit Europese hoek kwam dan ook de aanzet voor burgemeesters om een klimaatplan voor hun gemeente te ontwikkelen. In 2014 verbonden circa 5.700 gemeenten in Europa zich in dit convenant. De uitvoering van deze actieplannen vergde echter bovenlokale coördinatie. De EU bood daartoe het meest voor de hand liggende orgaan. Met haar Europa 2020 project had zij immers al enkele concrete objectieven voorgelegd: tegen 2020 moeten zowel de uitstoot van broeikasgassen als het energieverbruik met 20 procent dalen vergeleken met 1990. Hernieuwbare energie moet bovendien minstens 20 procent van dat verbruik uitmaken.

Zoals het BLISS-project al aantoonde, waren er voor de gemeenten ook duidelijke financiële voordelen verbonden aan duurzame initiatieven. Dat viel zeker in een periode van globale crisis en besparingsmaatregelen op lokaal niveau niet in dovemansoren, vooral niet in gemeenten van een energiearm land als België. Sinds 2012 treedt Interleuven op als de territoriale coördinator van het burgemeestersconvenant: in die hoedanigheid overschouwt zij het gemeentelijk klimaatengagement en de stroomlijning van een duurzaam energiebeleid in het arrondissement. Binnen het kader van 'Mayors in action' worden zo niet alleen regionale uitwisselingen onderling aangemoedigd, maar ook communicatie tussen gemeenten over heel Europa. Ook dat is community building.

Actieplannen mogen geen dode letter blijven. Voor hun implementatie, een beleid 'for a sustainable future', is een voortschrijdende mobilisering nodig. Daartoe dienen het netwerk van de burgemeesters in actie, de opleidingen en de uitwisseling van ideeën op maat van de gemeenten. De rol van coördinator is Interleuven bovendien op het lijf geschreven. Aan de hand van periodieke rondetafelgesprekken wordt aan een intergemeentelijke dynamiek gewerkt, die al snel de loutere klimaatkwestie heeft overstegen. Het burgemeestersoverleg, dat enkele keren per jaar door de intercommunale wordt georganiseerd, is telkens een vergadering met één van de prangende thema's voor de regio als onderwerp. Gemeente- en regiobelangen worden er naast elkaar gelegd om een intergemeentelijk beleid uit te kunnen stippelen over uiteenlopende kwesties als het mobiliteitsprobleem, het tekort aan kinderopvang of de eventuele bouw en het beheer van de schietstand. Zo komen steeds nieuwe noden en klemtonen naar voor. Het overleg laat het arrondissement ook toe meer gewicht in de gewestelijke of nationale schaal te leggen. De regio spreekt dan wel niet met één stem, maar de polyfonie van dertig verschillende stemmen klinkt dankzij deze coördinatiemomenten wel een stuk minder vals.

Dat ecologische, duurzame perspectief stond geenszins geïsoleerd. De pijnpunten voor verdere sociaaleconomische expansie, namelijk het mobiliteitsprobleem en de toestand waarin veel van deze bedrijfsgebouwen verkeerden, waren tegelijkertijd ook verantwoordelijk voor bijna 85 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de regio.<sup>12</sup> Sinds 2007 moesten bedrijven dan ook CO<sub>2</sub>-neutraal zijn. Interleuven legde al snel de vinger op deze wonde. De intergemeentelijke milieudienst van de intercommunale (IGM) heeft al sinds 1996 naast een sensibiliserende functie, met projecten als 'Milieuzorg op school', informatieavonden en infraroodfoto's van bedrijfsgebouwen, ook een ondersteunende en proactieve pijler. In 2003 splitsten de afvalactiviteiten zich af van Interleuven om in de hoedanigheid van EcoWerk een eigen intercommunale te vormen. Voor de algemene milieuproblematiek en de sensibilisatie voor duurzame energie blijft Interleuven het aanspreekpunt van de gemeenten.

Deze projecten zijn steeds toekomstgericht, al vonden zij hun oorsprong in de gemeentelijke dienstverlening van Interleuven vijftig jaar geleden, toen de intercommunale met kleinschalige projecten als onkruid- en grachtenbeheer een gelijkaardig doel voor ogen had. De projecten willen anticiperen op globale veranderingen en deze bevattelijk maken op een regionale schaal. Natuurbeleid, klimaatengagement en een bewust energiebeleid: zij zijn enkele aspecten van die overkoepelende milieuaanpak die efficiënt via gemeentelijke en intergemeentelijke samenwerking worden aangepakt. Daartoe zitten de dertig milieuambtenaren van het arrondissement regelmatig samen onder coördinatie van hetzij de provincie, hetzij Interleuven. De discussiethema's lopen sterk uiteen: van elektrische voertuigen, over de renovatie van gebouwen, tot het plaatsen van windturbines.

Sommige projecten overkoepelden deze thema's. In 2010 rees zowel bij het Leuvense stadsbestuur als bij de universiteit het besef dat een geconcentreerde actie het beste resultaat zou opleveren. Het doel, dat in de intentieverklaring van 'Leuven klimaatneutraal 2030' werd vastgelegd, is om Leuven tegen 2030 om te vormen tot een CO<sub>2</sub>-neutraal stadsgewest. Opnieuw was de noodzaak tot een grootschalige samenwerking van bij het begin duidelijk. Dat werd onder andere in de praktijk gebracht door de integratie in het provinciale project 'Vlaams-Brabant klimaatneutraal'. Lokale overheden sloegen de handen ineen met de kennisinstellingen, energiebeheerders en de Leuvense ondernemingen en organisaties en vormden zo een breed maatschappelijk draagvlak. Sinds 2013 draait de aansluitende campagne, 'Mission zero emissie', op volle toeren. Ook het zogenaamde interreg-project 'Eco2profit' kan in een gelijkaardig kader worden gezien: deze

<sup>12</sup> Jaarverslag Interleuven 2013, p. 54.



Thermografische  
luchtfoto van het  
bedrijventerrein  
Holsbeek.

campagne wil de broeikasgassen op de bedrijventerreinen in het arrondissement reduceren en een duurzaam energiebeleid op deze zones fijn stellen. Daartoe werden ook de bedrijfsvoorwaarden op de terreinen afgetoetst op het decreet Ruimtelijke economie van 2012. Geen van deze projecten stond immers op zichzelf. Om een betekenisvolle impact te kunnen maken op de ‘verduurzaming’ van het arrondissement, moesten alle neuzen in dezelfde richting worden gezet.

De milieudienst van Interleuven fungeerde steeds als de toetssteen van deze regionale verduurzaming en de groene koers die daarin werd gevaren. De milieuvanadviesraad betreft alle gemeenten van het arrondissement en wijst voortdurend op de aandachtspunten: zo is bijvoorbeeld de waterkwaliteit in de regio, een pijnpunt dat vijftig jaar geleden al als ‘dringend’ werd bestempeld, weliswaar sterk verbeterd maar nog steeds niet conform de normen van het Vlaamse decreet Integraal waterbeleid. Hoewel het Vlaams Witboek Interne Staatshervorming

De windturbines aan Diest-Bekkevoort zijn productief sinds 2011. Met een gecombineerd vermogen van 11,5 MW bieden zij elektriciteit aan 7.000 gezinnen. Copyright: Windpark Halen-Diest-Bekkevoort © Aspiravi NV.



eind 2013 de samenwerking tussen het gemeentelijk beleidsniveau en het Vlaams gewest stopzette op vlak van milieu en duurzaamheid, en ondanks dat zo de financiële ondersteuning en organisatorische overkoepeling wegvielen, biedt het arrondissementale kader een vangnet voor deze projecten: Interleuven ondersteunt de milieuwerking in het opmaken en coördineren van visienota's en werkingsplannen en legt samen met OVAM gemeentelijke inventarissen aan.

Het arrondissement vindt hiertoe een belangrijke medespeler in de sterk ontwikkelde kenniseconomie. Flanders Smart Hub, een koepelterm voor de innovatiehubs *lifetech*, *cleantech*, *logitech* en *createch* in de regio, stimuleert community building tussen bedrijven en de academische wereld vaak specifiek met een duurzame component. Technologische ontwikkelingen, of zij nu in de gezondheidssector dan wel in de voedselnijverheid worden toegepast, worden steeds uitdrukkelijker ingebed in een duurzaamheidsbeleid. Dat is van groot belang in een regio die bijvoorbeeld voor zijn energievoorziening sterk afhangt van globale tendensen en toeleveraars. De katalysator van deze 'nieuwe filosofie' was het besef dat de toekomst van de levenskwaliteit en het economische weefsel in de regio afhankelijk zijn van een geresponsabiliseerd beleid. Dat zou een beleid van lange adem worden.

## Naturalia

Deze filosofie werd verder gevoed door een herwaardering van de natuurlijke troeven van het arrondissement. Met de groeiende populariteit van toerisme in eigen land kwamen ook hier enkele reconversieprojecten op gang die natuur- en recreatiegebieden meer aantrekkelijk maken. Zo behield het arrondissement ondanks de sterk geïntensiveerde en verdichte bedrijvigheid zijn groene longen. Hier wordt een kleine greep uit de resultaten van die projecten geïllustreerd.



De Ijsevallei ter hoogte van Loonbeek, bij Huldenberg.



Het Vinne, Zoutleeuw.



De Vistrap, Hoegaarden.



De Abdij van Park wordt momenteel samen met zijn omgeving gerestaureerd en herbestemd tot een multifunctionele ruimte: deze ruimte combineert zijn culturele erfgoed met een waardevolle broedplek voor vogels en met onderwijsactiviteiten. © Museum Parkabdij.



## Verbeelding en de kenbare toekomst

### Plaatsen van herinnering

De afgelopen vijftig jaar is de geschiedenis van het arrondissement in een stroomversnelling terecht gekomen, zoveel is duidelijk. Het is steeds moeilijker geworden grip te krijgen op die snelle ontwikkeling. Toch zijn er duidelijke kristallisatiepunten van het collectieve regionale geheugen; plaatsen waar de identiteit van het arrondissement Leuven het merkbare resultaat is van een dialectiek tussen herinneren en vergeten. Dat zijn plaatsen van nostalgie, waar het bitterzoete *moonlight of memory* schijnt en waar de inwoners nog even kunnen vasthouden aan het verleden van hun heimat, maar tegelijkertijd ook de knooppunten waarop de toekomst wordt gebouwd en waarin de veranderlijke werkelijkheid vatbaar wordt. Het arrondissement is dan ook allesbehalve een verstild niemandsland. Deze 'plaatsen van herinnering' helpen met andere woorden de constructie van een identiteit voor de regio. Hier komt een kleine greep uit die diffuse lappendeken aan knooppunten aan bod. Deze selectie is arbitrair: de plaatsen zijn bijna willekeurig gekozen langs een 'parcours van herinnering' dat door de regio meandert.<sup>13</sup> Zij maken een biografie van het arrondissement kleurrijker.

De geschiedenis van het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika in Tervuren reikt tot ver buiten de arrondissementsgrenzen. Het museum vindt zijn wortels in de Congolese ambities van koning Leopold II, die zijn verovering aan de Belgen wilde tonen. Omdat de uitbreiding met een nieuwe vleugel aan het natuurhistorisch museum in Brussel te lang op



Het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika, Tervuren.  
© Brusselsstar.

<sup>13</sup> Voor een theoretische achtergrond van dit concept zie J. Tollebeek et al. eds, *België. Een parcours van herinnering* (Leuven).

zich liet wachten, koos de koning de koninklijke domeinen van Tervuren als bestemming. Het succes van het koloniale luik van de Belgische bijdrage aan de wereldtentoonstelling van 1897 in Brussel werd bestendig in een permanent Congomuseum, dat na de Congolese onafhankelijkheid in 1960 werd herdoopt tot het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika. Dat museum stelt niet louter het koloniale erfgoed tentoon, maar ook het koloniale gedachtegoed. Met zijn uitgesproken educatieve en culturele responsabilisering is het museum een hybride, een kruispunt van heden en verleden, van vergeten en herinneren.

Het verhaal van de 'engel van Molokai' is gemeengoed. Jozef De Veuster kwam van het platteland rond Tremelo. In 1860 trad hij toe tot de Congregatie van de Heilige Harten in Leuven, om vier jaar later in de naam van de orde sloop te zetten naar Molokai. Met de bouw van een kerk en een school begon hij een 'herbeschavingsproject' voor de veronachtzaamde ballingengemeenschap. Hij stierf in 1889 aan de gevolgen van lepra. Het Vaticaan verklaarde pater Damiaan heilig in 2009, maar België wachtte niet op dat ritueel om hem, in 2005, tot de grootste Belg aller tijden uit te roepen. Op dat moment had zich doorheen het arrondissement al een traditie van herinnering voltrokken. Van schilderijen, over borstbeelden en glasramen, tot heuse standbeelden van wel 2 meter hoog: al snel na het overlijden van Damiaan kwam een heus volksgeloof op gang. Dit beeld van Constantin Meunier stond al in 1894, eerst in het stadspark en vanaf 1907 in de Brusselsestraat. De artistieke vrijheid (het hoofd is niet dat van Damiaan maar van kanunnik Thierry, een kompaan van Meunier) doet geen afbreuk aan het herinneringspotentieel van het beeld.

*Pater Damiaan*  
(Constantin Meunier,  
1894), Brusselsestraat  
Leuven.  
© [www.standbeelden.be](http://www.standbeelden.be)  
(Ludo Everts)





De geschiedenis van de voorbije zeventig jaar is het verhaal van een gedaanteverandering op velerlei vlak. Niet alleen het economische en politieke landschap transformeerde fundamenteel, ook de ontkerkelijking leek lang een uitgemaakte strijd. Werd de Brabander in de jaren 1950 nog omschreven als 'een moedig man, een hard werker, een bezorgd huisvader, die alles er voor over had om een gelukkig gezin op te bouwen. Hij was, in het diepst van zijn hart God en zijn Kerk zeer afhankelijk en rechtzinnig genegen', dan is dat karakter de afgelopen vijftig jaar beduidend meer seculier geworden.<sup>14</sup> Desondanks blijft het bedevaartsoord van Scherpenheuvel één van de duidelijke knooppunten van het arrondissement en zijn identiteit. De wortels van een regionale identiteit kruisten hier in de eerste plaats door de rituelen van een vasthoudend volksgeloof, met zijn lange politiek geladen voorgeschiedenis en zijn mirakelverhalen, maar dat rizoom verstevigde na verloop van tijd met een

**14** Doodsprentje van gestorven seizoenarbeider uit de rooicampagne van 1951, Stadsarchief Leuven.



plattelandsliteratuur. Het standbeeld van de Witte in de tuin van de Letterenfaculteit van de KU Leuven staat er fier en onversaagd bij: hij daagt de toekomst uit.

commerciële component: niet alleen winkels met aandenkens, maar ook de typische Belgische brasseries en danscafés droegen bij tot de uitdijning van het symbool 'Scherpenheuvel'.

Een figuur die tot de verbeelding is blijven spreken, is het literaire personage de Witte uit de gelijknamige streekroman van Zichemer Ernest Claes. Het kattenkwaad van Lewie, maar ook de bijna naturalistische schets van het dorpsleven bij de start van de twintigste eeuw herinneren aan een voorbije tijd en de strijden die de voorbije eeuw zijn gestreden en waarin de regio steeds een stuwende rol heeft gespeeld: de uitbouw van een sociale welvaartstaat, de professionalisering en modernisering van het onderwijs, de landbouworganisatie, maar ook de 'bevrijding' van de Vlaamse

Het verhaal dat de voorbije hoofdstukken is geschetst, wil als een verklaring-bodem fungeren voor de heden werkelijkheid van het arrondissement. De omstandigheden van die 'werkelijkheid' zijn echter vluchtig en verondersteld. Net daarom kunnen zij geen afbreuk doen aan de verbeelding. Die verbeelding heeft de regio de voorbije vijftig jaar geen windeieren gelegd. Zij ontluikt het potentieel van het arrondissement. De geschiedenis is dan ook niet louter een voorgeschiedenis: zij is het beginpunt van alle mogelijkheden van de toekomst. De missie hierin van dit boek, als daar al sprake van kan zijn, zou moeten zijn om die mogelijkheden hun primitieve, rauwe kracht terug te geven.

De geschiedenis spreekt in raadsels, de macht is aan de verbeelding! Met andere woorden, als we de toekomst willen verbeelden, wil dat nog niet zeggen dat we ze ook moeten voorspellen. Voorspellingen zijn steeds gebaseerd op het verleden en op het heden, maar kunnen de specifieke mogelijkheden van een 'vloeibare' toekomst nooit vastleggen. Dat geldt in extremis voor een regio die zo fundamenteel gedreven wordt door innovatie: vernieuwing is per definitie grillig en onvoorspelbaar. Daarom worden hier enkele routes geschetst waarlangs het arrondissement kan reizen. Die routes zijn nu eens vaag, dan weer goed bewegwijzerd, maar liggen steeds open. Zij leiden naar de hele wereld.

De sterren lijken boven de regio in een overwegend gunstig gesternte te staan. Het ERSV Streekpact van 2013 maakte aan de hand van de SWOT-methode de balans op van de toestand van het arrondissement. De oefening loont wanneer we ze vergelijken met de analyse van Gaston Geens, meer dan vijftig jaar geleden.

De hedendaagse sterktes liggen voor de hand en zijn in dit hoofdstuk al uitvoerig aan bod gekomen. De samenwerkingsverbanden tussen overheid, kennisinstellingen en ondernemers; de hechte verstrengeling van die kennisinstellingen met het economisch weefsel van het arrondissement; de top-technologische bedrijven in zorg, voeding, nanotechnologie, ICT,... zij zijn factoren die Geens in 1959 niet had kunnen voorzien. Hij wees wel herhaaldelijk op de uitzonderlijk gunstige ligging van de regio. Die ligging is inderdaad één van de redenen gebleken van de gedaanteverandering. Het arrondissement is niet alleen geïntegreerd in een Vlaamse Ruit of een Gouden Driehoek, maar manifesteert zich ook internationaal als topregio in netwerken als ELAt.<sup>15</sup> Daarbij kon het steunen op zijn 'kleinheid'. Dat schaalvoordeel maakte van het arrondissement een aantrekkelijke investeringsoptie voor ondernemers uit de grote landen: in onderzoekscentra werken Chinese onderzoekers samen met Amerikanen, Koreanen en Brazilianen, net omdat het kleine arrondissement 'neutraal gebied' is en tegelijkertijd een uitgesproken open, kosmopolitische regio.<sup>16</sup>

De infrastructurele ontsluiting heeft daarin een rol van formaat gespeeld. Het wegennetwerk stuitte al snel op de grenzen van zijn capaciteit, maar het heeft het open karakter van het arrondissement wel bewerkstelligd: was pendel vijftig jaar geleden nog een probleem van introversie, van een regio die op zichzelf was gekeerd, dan is die pendel (weliswaar met zijn aanschuivende auto's en sluisverkeer) nu een symbool van de openheid, van een doorvoerregio op het scharnierpunt van een globale economie. In dat internationale klimaat is de concurrentiepositie van het arrondissement geen gegeven: net in die context is intergemeentelijke samenwerking, maar ook een samenwerking met de provincie en de sociale partners, een absolute noodzaak. De regio moet zich laten gelden. Interleuven kan en moet de hoofdrol spelen in het schetsen van een duidelijk profiel. Net zoals in de promotiebrochures van het wetenschapspark Haasrode in 1970 moet de innovatieve topregio zich als een sterk merk aan de wereld aanbieden. Interleuven heeft de ideale uitgangspositie om aan zulke *branding* te doen.

Ook de landbouw- en recreatiegebieden van het arrondissement zijn in de voorbije vijftig jaar sterk gerevitaliseerd. De reconversie van de agrocultuur is geslaagd

15 De term 'gouden driehoek' is gehaald bij E. Buyst en W. Peeters, *De economische ontwikkeling in Vlaams-Brabant vanaf 1850. Overzichtsrapport 1996-1999* (Leuven 2000) en doelt op het vlak tussen de hoeken Brussel, Zaventem en Leuven.

16 Gesprek met André Oosterlinck, 27 maart 2015.

door de verbreding van het productengamma en de aansluiting op de andere economische sectoren. De landbouw is bovendien meegegaan in de regionale specialisatie tot een kenniseconomie: de bio-incubatoren en de proeftuinen, maar ook de Feed Food Health campus in Tienen zijn feitelijke bewijzen van valorisatie van de economisch-wetenschappelijke symbiose. Het arrondissement heeft aan aantrekkelijkheid gewonnen: niet alleen jonge ondernemers en internationale bedrijven strijken er neer, ook toeristen hebben de weg naar de vele gezichten van de regio gevonden.

Die erg gespecialiseerde regionale economie heeft logischerwijze ook af te rekenen met zeer specifieke problemen. Désiré Collen merkte bijvoorbeeld op dat de toegevoegde waarde van spin-offs en andere start-ups die al snel naar het buitenland vertrekken wegvloeit naar dat buitenland, waardoor de regio uiteindelijk het slachtoffer wordt van zijn eigen aantrek. Dat debat mag zeker worden gevoerd. De regio is geslaagd in het opzet om een vruchtbaar, dynamisch ondernemersklimaat uit te bouwen maar, en dit geldt bij uitbreiding voor heel Vlaanderen, heeft daarbij de bestaansvoorwaarden voor zulk een klimaat niet geschapen. De toegevoegde waarde van kennisbedrijven blijft, zeker wanneer deze bedrijven afdoende zijn gegroeid (of zoals vaak wordt beargumenteerd: hun heimat zijn 'ontgroeid'), niet in de regio. Dat is deels te verklaren door een gebrekkige investering en regulering, maar de oorzaak ligt evengoed in een culturele handicap die ervoor zorgt dat men regionale troeven – de centrale ligging van, de state of the art kenniscentra, de aanwezigheid van hoogopgeleid personeel – onvoldoende in eigen hand houdt en te vroeg uitspeelt. Multinationals worden dan ook vaak opgericht in het buitenland, met in de regio opgedane kennis, fondsen en expertise.

Collen en Chris Buyse bijvoorbeeld namen in 2015 ter compensatie van dit 'struikrovereffect' het initiatief tot een investeringsfonds, Fund+.<sup>17</sup> Fund+ is een strategische ondersteuning van de voornaamste groeisectoren, pharma en biotech, die via het aantrekken van investeringen wil zorgen voor een sociaal rendement in de regio in de vorm van jobs, patenten en ondernemingen. Om het ondernemersmomentum waar de voorbije twintig jaar zo zorgvuldig naartoe is gewerkt ten volle te benutten moeten zulke hordes, zoals de hoge kosten van constante technologische vernieuwing en specialisatie, zeker worden genomen.

Er is inderdaad steeds ruimte voor verbetering. Kaartte Geens nog de noodzaak van regionale samenwerkingsstructuren aan, dan is daar vijftig jaar later een overtuigend antwoord op gekomen. In die zin zelfs dat die structuren een bijwijlen

<sup>17</sup> Gesprek met Désiré Collen, 17 maart 2015.

labyrintisch karakter hebben, waarin bevoegdheden en taakstellingen elkaar overlappen dan wel uit de weg gaan, en waarin een subsidiariteitsbeginsel te vaak aan de basis ligt voor versplinterde dadendrang. Het arrondissement is geen enclave maar een kruispunt: innovatie ligt aan de basis van zijn succes en daartoe is een proactieve houding onontbeerlijk. Lobbyisten moeten naar een flexibel, transparant en open netwerk van regionale samenwerkingsverbanden toe werken. In een cultuur van permanente verandering is eenvoudigweg geen tijd en ruimte voor versteende organisatievormen.

Ook daarin is verandering merkbaar. Sinds de economische wereldbrand van 2008-2012 is innovatie bij uitstek een regionaal verhaal geworden.<sup>18</sup> De nadruk op netwerken en 'interconnectiviteit' voor die vernieuwing is een ware paradigmaverschuiving. Die lokale en supralokale netwerkinfrastructuren voorzien in een keurkorps van vernieuwers, steeds ingebed in een weidsere context. Of die horizon nu in Vlaanderen, in Europa of aan de andere kant van de wereld ligt, doet in dat opzicht zelfs weinig ter zake. De regionale kenniseconomie moet nu eenmaal uit haar voegen barsten om zichzelf te legitimeren: zij is een 'act qui passait la rampe'. Met een *pool* aan hoogopgeleiden, valorisatienetwerken en een kader waarin ondernemingszin kan aangroeien, heeft het arrondissement daarvoor de troeven in handen.

Die herwaardering van het regionale perspectief biedt, net zoals dat perspectief vijftig jaar geleden enkele belangrijke impulsen kreeg, ook vandaag geenszins een pasklaar antwoord voor de toekomststrategie van het arrondissement. Net zoals op het eind van de jaren 1950 is er opnieuw nood aan een finetunen van het regionale beleidsinstrumentarium. De middelen die ten tijde van het expansiebeleid werden vrijgemaakt hebben zich in de voorbije decennia moeten aanpassen aan een nieuw sociaaleconomisch klimaat. De intercommunale heeft zijn oorspronkelijke takenpakket bijgesteld in functie van die regionale gedaanteverandering: in overeenstemming met de door het ERSV aangeduide kansen voor het arrondissement focust Interleuven sterk op duurzaamheid, klimaatneutraliteit en het bundelen van krachten. Dat die bundeling niet alleen horizontaal maar ook verticaal gebeurt, getuigt sinds 2005 de deelname aan de overkoepelende organisatie voor streekontwikkelingsorganisaties Vlinter.

Volstaat dit om het momentum van de regio ten volle te benutten? Het belang van regionale samenwerking en netwerken wordt ook door de OESO herhaaldelijk onderstreept. In dat opzicht spreekt de organisatie onder andere van *multi-level*,

18 Voor een bijzonder uitgebreide lijst aan argumenten waarom dat zo is, zie: OESO, *Regions and innovation policy* (Parijs 2011).



*open and networked governance structures*: netwerkstructuren geënt op alle bestuursniveaus die flexibel en open van karakter zijn. Zulke karakteristieken klinken wezenlijk verwant aan het profiel van het ‘open kruispuntarrondissement’, toch is deze omslag niet vanzelfsprekend. De maatschappelijke organisaties zijn te veel in zichzelf gekeerd, gebureaucratiseerd, en afgedreven van de mensen en de gemeenschappen waaruit ze zijn voortgekomen. Het is de kunst, maar vooral de taak, om de verbinding met de samenleving te herstellen en vernieuwen. Daarvoor zullen de netwerken opener moeten worden gemaakt.

Samenwerking zit ten slotte in het culturele DNA van de regio. De arme zandgrond is maar een leefbare ondergrond als er op kan worden samengewerkt. Die symbiose moet zich op alle vlakken van het sociaaleconomische weefsel manifesteren. Zo zijn bijvoorbeeld, vergeleken met buitenlandse regio’s met een gelijkaardig profiel zoals Eindhoven, Baden-Württemberg of Beieren, arbeidsmarkt, onderwijs en bedrijfsleven nog niet optimaal op elkaar afgestemd. Zoals in een vorig hoofdstuk gezien, blijven ondanks de hoge werkzaamheidsgraad en de lage werkloosheidsgraad enkele discrepanties op de arbeidsmarkt hardnekkig bestaan. Laaggeschoolden zijn, weliswaar in mindere mate dan vijftig jaar geleden, nog steeds oververtegenwoordigd in de werkloosheidscijfers. Zo ook is de coördinatie van de verschillende vervoersmogelijkheden niet voldoende om het verder uit zijn voegen tredende mobiliteitsprobleem in te perken. Een eerste schuchtere, maar betekenisvolle stap daartoe is door Interleuven gezet op de as Leuven-Mechelen.

Om te kunnen blijven innoveren in een internationale dimensie volstaan O&O-projecten van individuele bedrijven niet langer. Een open innovatiesysteem staat sterker als er nog meer op een regionaal niveau wordt samengewerkt, in specialisatieclusters die samen ‘strategische kennisokkels’ kunnen vormen, ingebed in een maatschappelijke en economische finaliteit. Binnen deze sokkels zijn verbindingen en synergiën nodig tussen de clusters: zorg en agrofood, biotech en micro-elektronica,... een verdere bestending van hun onderlinge samenwerking is idealiter een strategie gericht op de langere termijn en wil van de reeds aanwezige kenniscompetentie een uitgesproken, duurzame investering in het economische én maatschappelijke belang van de regio maken.

Projecten als Leuven Mindgate werken aan die *branding* van de kennisregio. Zij willen de teneur van een *brain drain* ombuigen naar een klimaat waarin het arrondissement een *brain magnet* kan zijn, zoals de vroegere CEO van imec, Gilbert Declerck, het noemt. Vlaanderen en de kennisregio Leuven moeten duidelijk op

de wereldkaart: Leuven Mindgate is daarvoor de aanzet tot een promotiecampagne die van over de hele wereld fondsen, investeerders en wetenschappers wil aantrekken. Het arrondissement heeft in de voorbije halve eeuw het ondernemerschap aangeleerd, nu moet het zich ook een commerçantenrol aanmeten die voorbij individuele bedrijven en specifieke niches gaat en de regio als een geheel ‘verkoopt’ aan de wereld. Leuven Mindgate en gelijkaardige initiatieven zijn daarin van belang, net omdat zij het arrondissement een (min of meer afgelijnde) identiteit geven. Zij zijn de vlaggen die een wel heel diverse lading dekken en die lading zo ‘verkoopbaar’ maken. Leuven Health House, een ‘belevingscentrum voor gezondheidstechnologie’, opent in 2016 op de Arenbergcampus onder deze Mindgate-vlag.

Het is dan ook niet overdreven te stellen dat het karakter van het arrondissement is scherp is gesteld net door die spanningen, en dat zijn identiteit vorm heeft gekregen op de breuklijn tussen zijn limieten en zijn ambities. En net die spanningen hebben de regio haar dynamiek gegeven en haar gedwongen steeds nieuwe grenzen te identificeren. Is in die context een arrondissement nog een relevante administratieve eenheid? Het besef dat we in turbulente tijden leven, waarin de golven van globale verandering tegen de lokale grenzen aan beuken en hen in ijltempo doen eroderen, heeft weliswaar gegronde argumenten, maar geldt niet voor het arrondissement Leuven. De sociale en economische integratie en interactie heeft voor de streken binnen het arrondissement gezorgd dat de *administratieve* grenzen samenvallen met de grenzen van een *functionele* regio. Eerder dan een geografische schaalvergroting houdt die herdefiniëring dan ook een uitbreiding en een verdichting in van het sociaaleconomische weefsel. Daarbij is het belangrijk de balans tussen deze intense en bloeiende kennishub en de lokale economische spelers te bewaren.

Die functionele samenwerking overschrijdt uiteindelijk ook vaak de administratieve grenzen, van arrondissement én van gewest. Zo ligt al sinds 1978 het bedrijventerrein Altenaken in Hoegaarden pal op de grens met Waals-Brabant, met een oude bottelarij, melkerij en suikerfabriek. Interleuven werkte voor de reactivering van deze gronden samen met de Waalse intercommunale IBW. Zo een gepersonaliseerde, projectmatige aanpak, op maat van lokale en regionale agenda’s, loont en kadert eigenlijk in het reeds aangehaalde nieuwe ‘toyotistische’ karakter van productie: een dienstverlening op maat van de ‘consument’.

In die functionele regio is voor Interleuven een pivotale taak weggelegd als *agent of change*. Net als vijftig jaar geleden toont de meerwaarde van de inter-

communale zich nu in het uitzetten van haar voelsprietten.<sup>19</sup> En net zoals vijftig jaar geleden is een wijldvertakt netwerk daarvoor onontbeerlijk. Zij kan zo snel de kansen voor regionale transformatie identificeren. Zij moet zo de katalysator zijn voor verdere diversificatie. Dat vergt, opnieuw, een proactieve houding en een aanvoelen van het temperament van het arrondissement en zijn streken. De samenleving is in die afgelopen vijftig jaar beduidend complexer geworden. In een regio die gedreven wordt door vernieuwing, verandert die complexiteit bovendien gedurig. Daarin zit de toekomst voor Interleuven: met een flexibel uitgebouwd netwerk kan zij als een coördinator, maar ook als een *compagnon de route* fungeren voor de regio. Het burgemeestersoverleg, met zijn zeer verscheiden thema's als de regionale mobiliteitsproblematiek, de schietstand, maar ook de gemeenten- en stedenfondsen, is daar een mooi voorbeeld van.

Binnen dat weefsel is uiteindelijk ook geen plaats meer voor het strakke onderscheid dat al die tijd is gemaakt tussen stad en platteland. De eerder pejoratieve term 'hinterland' is ingeruild voor draken als 'stadsgewestagglomeratie', maar ook deze doen geen recht aan de sterke vervlechting van kern en periferie. De quadripool Leuven-Aarschot-Tienen-Diest is als sjabloon voor een verbeterde interne samenwerking slechts nuttig als zij ook de omliggende gemeenten betreft: het arrondissement is er niet langer één van twee snelheden. Dat verband biedt een goede uitgangspositie voor bepaalde kwesties die hun wortels in een van deze stedelijke knooppunten vinden, zoals de uitbreiding van de universiteit buiten de 'stadsgewestagglomeratie' van Leuven.<sup>20</sup> Eén snelheid wil daarom nog niet zeggen één stem. Hoewel de afgelopen vijftig jaar het verhaal vertellen van een functionele eenmaking en van een sterkere samenwerking, is dat ook een verhaal van uitdijende decentralisatie.

De traditionele zekerheden zijn de voorbije decennia immers weggevallen: de politieke zuilen waarop de samenleving zich had georganiseerd brokkelden af. Daarmee brokkelde echter ook de betutteling af. Zo is het arrondissement tot een zelfbewuste, zelfstandige en veelvormige entiteit kunnen uitgroeien. Dat is een stormloop gebleken zonder een duidelijk bepaalde bestemming. Het decentralisatieproces resulteerde in een regionale schaalvergroting, maar de invulling daarvan is grotendeels ad hoc gebeurd. Dat is niet noodzakelijk slecht: de regio is zo steeds een laboratorium geweest voor vernieuwing en verbeelding, of dat nu op vlak van ruimtelijke ordening was of op vlak van economische expansie. Zeker voor de grilligheden van de innovatie-economie is zo een laboratorium een nuttige omgeving.

<sup>19</sup> Gesprek met

Frans Lannoy,  
25 maart 2015.

<sup>20</sup> F. De Rynck,  
*Stadsregio en stedelijk  
netwerk Leuven. Is een  
versterkte samenwerking  
nodig en mogelijk?  
Verslag van een  
verkenning* (Leuven  
2011), p. 6.

Het dwingt het arrondissement, en bij uitbreiding Interleuven, ook om de voelsprietten steeds uit te steken. De taakstelling van de intercommunale manifesteert zich op verschillende niveaus, van studie en advies tot praktische uitwerking, opvolging en terugkoppeling van projecten. Met de uitbouw van een nieuwe infrastructuur in het arrondissement heeft ook die taakstelling zich immers vernieuwd: zij moet nu, meer nog dan vroeger, fundamenteel toekomstgericht zijn. Een rationele krachtenbundeling is daarvoor een *conditio sine qua non*. De relatie tussen regionale ontwikkelingen, beleidsvoering en bestuurlijke organisatievormen is immers beduidend complexer geworden. Zij is in die vijftig jaar velerlei problematieken gaan integreren. Filip De Rynck somt op: '(...) economische patronen (inplanting van bedrijven, arbeidsmarkt, pendel,...); mobiliteit; de problematiek van spreiding van wonen; gebruik van het cultuuraanbod; stromen van cliënten in de welzijnszorg en de gezondheidszorg, ...'<sup>21</sup>

Tegelijkertijd is de samenwerking tussen die niveaus onontbeerlijk voor een functioneel regionaal beleid. Interleuven is in deze kwesties zelf een kruispunt voor overleg. Een prioriteit moet dan ook zijn de symbiose tussen alle actoren, het eigenlijke regionale weefsel, flexibel en werkbaar te maken. Interleuven is in die optiek een *enabler* van overleg, maar coördineert ook de voorbereiding, de uitvoering en de terugkoppeling van projecten. De intercommunale moet met andere woorden tegelijk een stuwende en een sturende functie in het arrondissement uitoefenen: enerzijds een engagement aangaan naar de regio toe, maar anderzijds ook een engagement genereren bij haar vennoten en partners. Uiteindelijk zijn haar incentives dan ook dezelfde als bij haar oprichting in 1965: economische expansie en intergemeentelijke samenwerking. De middelen, de 'voelsprietten', die daarvoor ter beschikking staan van de intercommunale zijn, net zoals de samenleving waarin ze opereert, complexer geworden. Klemtonen zijn verlegd. Het ad-hocenthousiasme van vroeger heeft zich geprofessionaliseerd: de hemelbestormers van de jaren 1960 zijn vervangen door getalenteerde jongleers, die zeer uiteenlopende kwesties in de lucht moeten houden.

Hoewel de intercommunale als platform minder vanzelfsprekend is geworden, heeft zij meer dan ooit een duidelijke meerwaarde. Die meerwaarde ligt in haar opgebouwde expertise en haar kennis van de eigenheden van het arrondissement, maar ook in de uitgebouwde samenwerkingsstructuren tussen alle dertig gemeenten. De bestaansreden van Interleuven lag in grote mate in de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor de regio, en in het opwekken en kanaliseren van een

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 2.

streekdynamiek. Die visie heeft zij steeds naar plan en beleid kunnen omzetten, in zoverre dat dat dynamisme tot een van de wezenlijke kenmerken van het arrondissement is uitgegroeid. Het arrondissement heeft onder de vlag van Interleuven aan zichtbaarheid gewonnen; voor Interleuven ligt de toekomst nu als het gezicht van het arrondissement en als diens middelpuntzoekende kracht.

De regionale samenleving kan dan ook worden gedacht in concentrische cirkels. Dat beeld toont zich het duidelijkst in de economie, die nu uitgesproken ‘circulair’ van aard is. Dat wil zeggen, zij is van een klassiek profiel naar een organisme getransformeerd dat teert op uitwisseling en samenwerking, op clustering en connectiviteit op alle schaalniveaus: van het bedrijventerrein, over het arrondissement, tot de ELAt-driehoek. Interleuven moet in die snel uitdijende cirkels het overschouwende centrum zijn. Het denken ‘in de rondte’ en ‘in het midden’ is een uitgangspositie die zich op alle vlakken van de intercommunale taakstelling laat gelden. Interleuven spoort aan tot rondetafelgesprekken tussen de gemeentelijke belangengroepen. Zij is de aangewezen bemiddelaar.

Met haar netwerken is zij de ideale gids in een transitie van de regio naar een ‘connectiviteitsweefsel’. In de schoot van Interleuven verenigen bottom-up en top-down zich: van *grassroots*-initiatieven tot provinciale en gewestelijke ondersteuning, van de broedplaatsen voor start-ups op de bedrijvzones tot het neerstrijken van internationale ondernemers. Of het nu het aanmoedigen van regionaal ondernemerschap in de zorgsector is in het Europese kader van het Health for Growth-project, het opzetten van geoloketten – ook voor Europese programma’s – binnen het Interleuven Ruimtelijk Informatiesysteem (IRIS), of het optreden als veiligheidsconsulent voor de arrondissements-OCMW’s die aangesloten zijn op de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid: steeds wil de intercommunale die intergemeentelijke vlam brandend houden. Uiteindelijk hangt de meerwaarde van intergemeentelijke samenwerking sterk af van de mate waarin elke gemeente bereid is de eigen belangen steeds in functie van een regionale ontwikkeling te kaderen. De laatste vijftig jaar tonen aan dat deze aanpak op lange termijn de meest wenselijke is. Zij tonen ook aan dat deze route niet vanzelfsprekend is.

De voorbije hoofdstukken vertelden ten slotte hoe het arrondissement van een achterstandspositie naar een voortrekkersrol is opgeklommen. Dat verhaal was steeds een ‘op weg naar...’: op weg naar verbinding en naar vernieuwing, maar



Interleuven werkt samen met de gemeente Bierbeek aan een lokale oplossing voor het ruimtegebrek en de steeds verder stijgende woonprijzen. Op de Bruul-site komt een cohousing-project, waarin gezinnen samenwonen in duurzame, energie- en ruimte-efficiënte woningen.

ook naar regionale ontplooiing en zelfbewustwording. De ambities van Interleuven zijn in dat verhaal steeds groot geweest, en maar goed. De opgaven waar zij nu als arrondissementsintercommunale voor staat, zijn dat immers ook. Om daadwerkelijk een middelpuntzoekende kracht te worden, moet zij zich meerdere voortrekkersrollen aanmeten: van pleitbezorger voor duurzaamheid tot een voorbeeld van dynamisch regionalisme in Europa, van een stem voor haar veerkrachtige inwoners in de beleidsarena tot verbinder en verzoener van belangen, van katalysator van ondernemingszin tot gids en gezicht van de regio. Haar huiswerk ligt klaar.



# De hoeders van het arrondissement



P I I JUNI 1988 ONTHULDE GEENS het standbeeld van de seizoenarbeider in Rillaar, symbool van de ‘Walenmannen’ die in de jaren 1950 de taalgrens overstaken om in Wallonië bieten te rooien. Het beeld was een aandenken aan een nagenoeg verdwenen wereld. Meer nog dan als aandenken staat de seizoenarbeider symbool voor de grote transformaties die het arrondissement de voorbije halve eeuw heeft doorgemaakt, voor de ‘hoeders van het arrondissement’ die deze transformaties in goede banen hebben geleid, en voor de diepe wortels die deze veranderingen in het verleden van de regio hebben: de rijke tradities, de stereotypes, de plaatsen van herinnering.

De erfenis van deze ontwikkelingen heeft de identiteit van het arrondissement vormgegeven. Deze eigenheid is allesbehalve te vereenzelvigen met een eenvormigheid. De samenspraak waarmee het arrondissement de voorbije vijftig jaar in groeiende mate van zich heeft laten horen, is allerminst éénstemmig: het is een *veelspraak*, een polyfonie, met stemmen die soms contrasteren en soms samenvloeien. Dit boek wilde al deze stemmen aan het woord laten. Daartoe nam het de stap terug, niet retrospectief maar als aanloop naar de sprong vooruit. Een belangrijke stem in dit verhaal is Interleuven. De intercommunale is steeds in grote mate verantwoordelijk geweest voor het gelijkstemmen van de regionale polyfonie. Zo heeft zij in vijftig jaar bijgedragen tot de volwassenwording van het arrondissement, en op die manier tot het preciseren van een regionale visie.

*De seizoenarbeider*  
(Jan Peirelinck, 1988).  
© www.standbeelden.be  
(Brecht Cloetens)





Het terug stappen naar vijftig jaar geleden laat het arrondissement dus toe om verder te springen. Die aanloop laat ook toe om het proces van zelfbewustmaking dat het arrondissement heeft doorgemaakt in een bredere context te plaatsen. Het intrinsieke verwantschap met de omringende regio's hield immers ook een kwetsbaarheid in ten opzichte van deze omringende streken; de openheid van het arrondissement was tegelijkertijd een zegen en een vloek. De grote ontvankelijkheid voor impulsen van rondom en de 'ingeklemde positie' betekenden een constante invloed van de omringende streken. De 'stand in het midden' is dan ook niet meer houdbaar in een geglobaliseerde wereld: als het arrondissement resoluut de internationale kaart wil trekken, moet het bereid zijn dat centrum *overall en nergens* te denken. Dat middelpuntdenken is ook geen fiat voor middelmatigheid. Sinds de omwenteling en de verregaande specialisatie van het arrondissement in speerpuntsectoren van de kenniseconomie bekleedt de regio een voortrekkersrol die grenzen overschrijdt.

Het arrondissement heeft echter ook een 'cultuurkracht'. Waarin ligt de meerwaarde van dit actieve middelaarschap? Instellingen als de intercommunale moeten de regio van zijn voortrekkersrol verzekeren. Dat vergt een uitgesproken toegankelijke houding en een openheid, ook van de geest. Dit middelaarschap laat ook geen 'intellectuele placiditeit' toe. Een sceptische en innovatiegerichte houding is een essentiële pijler voor de verdere ontwikkeling van het arrondissement. Daarin ligt nu nog steeds het gevaar voor de regio: de frase 'Dat valt nogal mee' mag niet te vaak weerklinken, de voortrekkersregio kan het zich niet permitteren op de lauweren te rusten. Placiditeit wil immers ook zeggen de stemming van iemand 'die gevochten en gewonnen heeft en nu wil gaan rusten'. Om in een innovatiegerichte economie te willen meedraaien, is zulke sereniteit echter geen optie. Het arrondissement heeft zich, met behulp van Interleuven, heruitgevonden en zal deze flexibiliteit en assertiviteit voor de dag moeten blijven leggen.

Dit boek heeft in vogelvlucht aangetoond dat de regio daarvoor de kracht en de troeven heeft. Die troeven, en hun ontstaansgeschiedenis, hebben het arrondissement iets 'wezenlijks' gegeven. Zij zorgden ervoor dat die regionale middelpuntpositie uiteindelijk ook een spiegelende bol is geworden: de innerlijkheid van het arrondissement is niet alleen op zichzelf gericht, maar op oneindig veel richtingen. Het heeft voor deze ontplooiing kunnen rekenen op de samenwerking van de regionale actoren. Dat eendrachtige nabuurschap heeft dit 'ééne kleine deel van het heelal' tot een weidse, kosmopolitische regio getransformeerd.

Die samenwerkingsimpulsen en verdichte netwerkstructuren hebben ook de vectoren van de voorzienigheid bepaald, waardoor het efficiënter anticiperen is op de komende metamorfosen van de regio. Het belang van zulke ‘instrumenten van regionaal-economische expansie’ in de laatste halve eeuw kan met andere woorden moeilijk worden onderschat.

Aan dat belang kan ook in de toekomst niet worden getwijfeld. Het arrondissement en zijn uitdagingen zien er anno 2015 fundamenteel anders uit dan bij de oprichting van de intercommunale in 1965, maar dit jubileum is geenszins een eindpunt. De regio moet, nu hij zich heeft bewezen in zijn voortrekkersrol, voortdurend enkele vitale evenwichtsoefeningen maken. De uitdagingen zijn duidelijk. Zoals in de voorbije hoofdstukken aan bod is gekomen, heeft het arrondissement te kampen met infrastructurele *bottlenecks* waarvoor investeringen en een rationele beleidsvisie nodig zijn. De kinken in de waardeketen van de uitdijende kenniseconomie, zoals de uitvloeiing van in de regio gegenereerde toegevoegde waarde en het uitwijken van bedrijven, moeten worden geadresseerd. Het lokale weefsel en de innovatie-intensieve sectoren in de regio moeten zorgvuldig worden gebalanceerd en op elkaar afgestemd. De stuwende krachten om deze evenwichtsoefeningen onder de aandacht te brengen zijn voorhanden.

Interleuven is vijftig jaar lang één van deze stuwkrachten van het arrondissement geweest. Zulke verenigende krachten zijn voor de regionale ontwikkeling onontbeerlijk gebleken. Zij hebben steeds het potentieel van de regio aangeboord, met het regionale als een ‘kritische weerstand’, en hun taakstelling in functie daarvan bijgestuurd. Of het nu de uitbouw van een pendelinfrastructuur voor de bietenrooiers behelst of cohousing-projecten voor gezinnen, de kracht van Interleuven ligt steeds in het verbinden: van instellingen en gemeenten, maar ook van belangen en op het eerste zicht losstaande projecten in de samenleving. Het is ten slotte onder het herderschap van de intercommunale dat het arrondissement is uitgegroeid tot een voortrekkersgebied met een eigenheid, een zelfkennis en een sterk toekomstgerichte verbeeldingskracht. De contouren van die toekomst zijn al zichtbaar, zij moeten nog slechts worden ingevuld.







# Bibliografie

## Bronnen

Het bronnenmateriaal voor deze publicatie is zeer uiteenlopend van aard. Die verscheidenheid is toonaangevend voor de vele aspecten die de geschiedenis van het arrondissement beslaat. Zij wordt hier in enkele stappen tentatief weergegeven.

In eerste instantie werd een beroep gedaan op de expertise en de vertelkunst van enkele actoren van de regionale geschiedenis: directeur van Interleuven Patrick Willems en voorzitter Hans Eyssen; technisch adviseur Jos Vandeputte en voormalig voorzitter Frans Lannoy; oud-rector van de KU Leuven André Oosterlinck; burgemeester van Leuven Louis Tobback; minister van staat Mark Eyskens; Koenraad Debackere van Leuven Research & Development; Urbain Vandeurzen van de Gewestelijke investeringsmaatschappij Vlaanderen (GIMV); Guido Deblaere die van het CES naar de Economische raad voor Vlaams-Brabant ging; en Désiré Collen van ThromboGenics naar Fund+.

Daarop volgden de jaarverslagen, de jaarrekeningen en de directieverslagen van Interleuven. Zij leidden op hun beurt naar een hele caleidoscoop aan bronnen, hier opgelijst.

- De intentieverklaringen en voorlichtingsvergaderingen van april en juli 1964 en 12 maart 1965, onder leiding van arrondissementscommissaris Victor Vercruysse, die de oprichting van de intercommunale voorbereidden. In dezelfde lijn is ook het verslag van de vergadering van de bestendige deputatie van 14 april 1964, voorgezeten door gouverneur de Néeff, geraadpleegd.
- De KB's en de lemmata in het Belgisch Staatsblad betreffende de expansiewetten van 1959 en 1966 en betreffende de voorziene instrumenten voor deze expansie bieden het juridische en politieke kader. De oprichting van Interleuven is gedocumenteerd in het KB van 6 januari 1965 en het Belgisch Staatsblad van 2 februari 1965. De amendementen van minister Arthur Gilson zijn vermeld in zijn brief daterend van 22 januari 1965. De toespraak van de Néeff

op 8 juli 1965 sluit daarbij aan, net als de statuten van de intercommunale. Zij beschreven bijvoorbeeld de beslissing van de buitengewone algemene vergadering van 30 maart 1977 om Interleuven om te vormen tot een zuivere intercommunale, waarbij de aandeelhouders werden overgeheveld naar een overlegcomité. De continue aanpassingen en verfijningen van de doelstellingen van Interleuven toonden zich in de statuutwijzigingen.

- Verslagen van andere regionale spelers in het arrondissement: de jaarverslagen en rapporten van de POM, de GOM Vlaams-Brabant en de Gewestelijke Economische Raad voor Brabant, de streekrapporten van Resoc Leuven en het ESRV, de nota's uit het korte bestaan van de 'superintercommunale' CIPB waarbij Interleuven zich in 1968 aansloot, het oprichtingsdecreet van Vlab-invest van 25 juni 1992, de statuten van EcoWerf... maar ook het startrapport van de technische commissie voor Opbouwwerk uit 1976, diens statuten en vanaf 1995 de rapporten van IGO bleken waardevolle bronnen.
- Voor ondersteunend cijfermateriaal is een beroep gedaan op de databanken van de RVA, de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid (RMZ) en het Steunpunt WAV, de regionale rekeningen en regiostudies van de Nationale Bank van België, de statistische bulletins van het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS) en het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR), de statistische publicaties van de KU Leuven en de jaarverslagen van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en het Federaal Planbureau. Ook de PASO-enquêtes, het statistisch materiaal van de VDAB en de Stadsindicatoren van Leuven hebben cijferreeksen verder aangevuld.
- Arrondissementsstudies gemaakt door Interleuven (de eerste in 1976) en studies van de Dienst voor Toegepast Sociologisch Onderzoek (over huisvestingbeleid in arrondissement) openden de deur naar de diapresentaties die de intercommunale in de jaren 1970 maakte, net zoals de studie van Leuven 2000 en het didactisch materiaal voor sensibiliseringscampagnes voor onder andere afvalpreventie. In datzelfde kader zijn ook het infoblad *Kringloopnieuws* en de catalogus *Aspecten van de laatgotiek in Brabant* uit 1978 te plaatsen.
- De door gemeenten bij Interleuven bestelde studie- en beleidsplannen en startplannen, zoals inventarisaties van omgeving en infrastructuur, van bevolking en activiteiten. Ook het vijfjarenplan 1965-1969 van de provincie bijvoorbeeld wierp een licht op de systematisering van de afvalverwerking. Deze plannen leidden op hun beurt naar de wetgeving betreffende ruimtelijke ordening:

de wet van 29 maart 1962, de eerste gewestplannen voor het arrondissement van 7 augustus 1977 (Leuven) en 24 maart (Tienen-Landen) en 7 november (Aarschot-Diest) 1978; maar ook naar het zogenaamde *Groene boekje* van staatssecretaris voor Streekeconomie Paul Akkermans uit 1984, waarin de toekenning van woonuitbreidingsgebieden wordt gekoppeld aan een studie van de woonbehoeften.

- Interleuven verschijnt regelmatig in de media. Voor een volledig overzicht van krantenartikelen is de website van de intercommunale de uitgewezen plaats. Ook voor lokaal nieuws zijn de streekkranten nuttig gebleken. De *Campuskrant* ten slotte geeft een beeld van het reilen en zeilen aan de universiteit.

## Literatuur

### Proloog. Een stand in het midden

G. Geens (met medewerking van E. Heyvaert en H. Vandeberg), *Het arrondissement Leuven. Een regionaal-economisch onderzoek* (Leuven 1959).

F. Lannoy en J. Vandeputte, *40 jaar Interleuven. 40 jaar in de weer* (Leuven 2004).

Hoofdstuk I

### Mens en ruimte. Geografisch en demografisch portret

ACV, *De erkenning van NO-Hageland als ontwikkelingsgebied* (Leuven 1986).

E. Buyst en I. Maes, *De impact van veertig jaar Centrum voor Economische Studiën* (Leuven 1996).

G. De Brabander, *Regional specialization, employment and economic growth in Belgium between 1846 and 1970* (New York 1981).

G. Deblaere, 'De betekenis van de expansiewetten voor de ontwikkelingsgebieden', in *Eco-Brabant* 21(1990).

'Decentralisatie' in *De Financieel-economische Tijd*, 4 februari 1969.

Georeto, *De landschapkenmerkenkaart Vlaams-Brabant* (Leuven 2000).

GOM Vlaams-Brabant, *Vlaams-Brabant open en bloot: portret van een nieuwe provincie* (Vilvoorde 1993).

Kind en Gezin, *Omgevingsanalyse voor een sociaal beleid Vlaams-Brabant* (Leuven 2010).

Provincie Vlaams-Brabant, *Analysenota 'Herontwikkeling bedrijventerreinen Aarschot'*, (Aarschot 2013).



- Steunpunt Sociale planning, *Omgevingsanalyse voor een sociaal beleid Vlaams-Brabant 2010* (Leuven 2010).
- Steunpunt Sociale planning, *Dossier armoede in Vlaams-Brabant* (Leuven 2011).
- L. Van Outrive e.a., *Streekontwikkeling en ruimtelijke ordening in het arrondissement Leuven* (Leuven 1971).
- J. Van Ouytsel, *De industriële ontwikkeling van Aarschot* (Aarschot 1975).
- K. Wouters, *In de ban van het lint: lintbebouwing in Vlaanderen*, onuitgegeven eindverhandeling Universiteit Hasselt (Hasselt 2012).

## Hoofdstuk 2

### **Arbeidsmarkt en welvaart**

- M. Barbé, *Evaluatie van de expansiewetgeving in het arrondissement Leuven* (Leuven 1977).
- P. Beyers, *De structurele werkloosheidsproblematiek in het Hageland* (Leuven 1992).
- Centrum voor Agrarische Geschiedenis, *Arbeidsmigratie in het Hageland (1850-2010)* (Leuven 2011).
- F. De Rynck, *Regionale samenwerking in het Leuvense* (Leuven, 23 april 2012).
- Departement Landbouw en Visserij, *Allochtone en autochtone tewerkstelling in de Vlaamse land- en tuinbouw* (Brussel 2012).
- R. Depré, Diareeks 'Werkloosheid, pendel en industrialisatie van ons arrondissement' (Leuven 1974).
- G. Eyskens, *Ekonomische theorie en ekonomische politiek. Ekonomische politiek ter bevordering van de volkswelvaart* (Leuven 1956).
- FOD Economie, *Pendel in België. De woon-werkverplaatsingen. De woon-schoolverplaatsingen* (Brussel 2001).
- Nationale Bank van België, 'Structuur en verloop van de werkloosheid in België', in *Tijdschrift voor documentatie en voorlichting* 35 (1960) 2.
- Nationale Bank van België, *1975-2000. Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant* (Leuven 2000).
- Rijkshogere handelschool Diest, *Onderzoek naar de evolutie en arbeidersomstandigheden van de bietenseizoenarbeid in de kantons Diest en Aarschot* (Diest 1963).
- RSZ, *Tussentijdse rapporten*.
- W. Soetewey, *De waarheid of zijn verhaal: een historische studie van de memoires van Gaston Eyskens*, onuitgegeven eindverhandeling KU Leuven (Leuven 2003).

Steunpunt WAV, *De arbeidsmarkt in de provincie Vlaams-Brabant. Jaarboeken.*

A. Verhetsel, E. Van Hecke et al, *Overheidsenquête 2001: pendel in België* (Brussel 2001).

Hoofdstuk 3

### **Een gedaanteverandering**

J. Blomme, *The economic development of Belgian agriculture 1880-1980: a quantitative and qualitative analysis* (Leuven 1993).

E. Buyst, *Economische geschiedenis* (Leuven 2012).

B. Coriat, *Penser à l'envers: travail et organisations dans l'entreprise japonaise* (Parijs 1994).

FOD Economie, *De landbouw in België in cijfers* (Brussel 2013).

GOM Vlaams-Brabant, *Vlaams-Brabant op de drempel van de 21ste eeuw* (Leuven 2000).

R. Halleux, G. Vanpaemel et al, *Geschiedenis van de wetenschappen in België, 1815-2000* (Brussel 2001).

Interleuven, *Duurzaam ondernemen? Interleuven helpt u op weg* (Leuven 2014).

I. Matthys, *De industriële situatie in het stadsgewest Leuven* (Leuven 1993).

Nationale Bank van België, zetel Leuven, *De nieuwe provincie Vlaams-Brabant: een financieel-economische doorlichting* (Leuven 1995).

Nationale Bank van België, *Regionale rekeningen.*

Provincie Vlaams-Brabant, *Zo eenvoudig is MVO: producten en diensten van de sociale economie in Vlaams-Brabant* (Leuven 2012).

Provincie Vlaams-Brabant, *Over opleiding, arbeidsmarkt en welvaart* (Leuven 2012).

Hoofdstuk 4

### **Hefboom van de regionale ontwikkeling**

K. Alderweireldt, Nota 'Waar is er nog plaats voor een bedrijventerrein?' (Leuven 2013).

E. Buyst en W. Peeters, *De economische ontwikkeling in Vlaams-Brabant vanaf 1850. Overzichtsrapport 1996-1999* (Leuven 2000).

A. Cresens, *De Leuvense Vaart. Van de Vaartkom tot Wijgmaal. Aspecten uit de industriële geschiedenis van Leuven* (Leuven 2012).

- F. De Rynck, Nota 'Stadsregio en stedelijk netwerk Leuven. Is een versterkte samenwerking nodig en mogelijk? Verslag van een verkenning' (Leuven 2011).
- M. Decoutere, *Ontsluiting van het Hageland* (Leuven 1985).
- Economische Raad van Vlaams-Brabant (ERVB), *Nota betreffende de localisatie van industriezones in het arrondissement Leuven* (Leuven 1969).
- Gewestelijke Economische Raad Brabant (GERB), *Een hoge snelheidstrein dwars door Brabant?* (documentatienota nr.4 – juni 1986).
- P. Heyrman en J. De Maeyer eds., *Geuren en kleuren: een sociale en economische geschiedenis van Vlaams-Brabant, 19de en 20ste eeuw* (Leuven 2001).
- Interleuven, *Efficiënt ruimtegebruik as Leuven-Mechelen. Gebiedsgerichte visievorming* (Leuven 2014).
- Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO), *Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen* (Brussel 2011).
- N. Kroes, *Presentation of the EU agenda* (Brussel 2010).
- R. Masure, *Over een culturele revolutie: bijdrage tot een fundamentele ontleding van en tot een christelijke visie aan de arbeiderssituatie* (Brussel 1974).
- M. Ryckewaert, *Working in the functional city. Planning the economic backbone of the Belgian welfare state 1945-1973*, onuitgegeven masterproef KU Leuven (Leuven 2007).
- M. Ryckewaert, *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973* (Antwerpen 2011).
- J. Smits ed., *Gaston Eyskens, de memoires* (Tielt 1993).
- H. Van Der Haegen et al, *Leuven 2000: deel 1 tekst; deel 2 foto-album; deel 3 atlas* (Leuven 1974).
- B. Van Moerkerke, *Mobiliteitsbeleid van de provincies* (Zaventem 2013).
- F. Van Rillaer, *De regionaal-economische betekenis van de kanaalzone Leuven-Mechelen* onuitgegeven licentiaatsthesis KU Leuven (Leuven 1965).

## Hoofdstuk 5

### **Vernieuwing en verbeelding**

- B. Clarysse, A. Heirman en J.J. Degroof, *Het fenomeen spin-off in België* (Brussel 2001).
- D. Collen, *Een hart voor onderzoek en ondernemen* (Brugge 2009).

- W. Coremans, *Spin-off financiering aan KU Leuven en IMEC*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling KU Leuven (Leuven 1999).
- B. De Moor, 'Wetenschaps- en technologiebeleid in Vlaanderen' in *Onze alma mater* 50 (1996), p. 104-134.
- K. Debackere en R. De Bondt eds., *Leuven Research & Development. 30 jaar doorbraak en innovatie aan een ondernemende universiteit* (Leuven 2002).
- G. Geens, 'Universiteit en maatschappij' in *Onze alma mater* 29 (1975), p. 13-34.
- Interleuven et al, *BLISS final guide, volume 1 en 2* (Brussel 2014).
- Instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT), *Een beleidskader voor de steun aan grote kenniscentra t.b.v. innovatie* (Brussel 2010).
- LXXVFN 75. *Universitaire ziekenhuizen Leuven 1929-2004* (Leuven 2004).
- OESO, *Regions and innovation policy* (Parijs 2011).
- OESO, *Innovation-driven growth in regions: the role of smart specialisation* (Parijs 2013).
- M. Overdijk, 'Een smeltkroes tussen universiteit en industrie. Imec, centrum voor micro-electronica Leuven' in *Wetenschapsbeleid* 12 (1990) 2, p. 9-11.
- P. Pasture, 'Dienstbare wetenschap: het Hoger instituut van de arbeid' in *Onze alma mater* 54 (2000), p. 147-174.
- Philips online, *Philips Leuven-Haasrode barst uit zijn voegen*, 28 oktober 1999.
- Plechtige inhuldiging van het universitaire ziekenhuis op de Gasthuisberg te Leuven 26 januari 1985* (Leuven 1985).
- J. Tollebeek en L. Nys eds., *De stad op de berg: een geschiedenis van de Leuvense universiteit 1968-2008* (Leuven 2008).
- J. Tollebeek et al eds., *België. Een parcours van herinnering* (Amsterdam 2008).
- A. Verbeek, K. Debackere en R. Wouters, *De chemische industrie in Vlaanderen. 'Op weg naar 2010'* (Brussel 2004).



Met dank aan:

Het voltallige Interleuven-team, met in het bijzonder Sabrina De Donder, Annemie Dehert, Geert Vangodtshoven, Guy Vanweser, Wim Peeters, Patrick Willems, Hans Eyssen en Jos Vandeputte. Liesbeth Croimans en Diantha Osseweijer van het stadsarchief van Leuven, uitgeverij Peeters, Ko Goubert van M-Museum Leuven, Machteld Vanden Bosch van EcoWerf, Guido Coninx van vzw De Vrienden van Zoutleeuw, Linn Angé van imec, Brecht Cloetens van [www.standbeelden.be](http://www.standbeelden.be) en de dertig gemeenten van het arrondissement.

Kristof Smeyers is als onderzoeker verbonden aan het Centrum voor Economische Studiën aan de KU Leuven. Erik Buyst is gewoon hoogleraar Economische geschiedenis aan het Centrum voor Economische Studiën.



INTERLEUVEN  
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND



SPITSREGIO

Het arrondissement Leuven 1965-2015

Kristof Smeyers en Erik Buyst