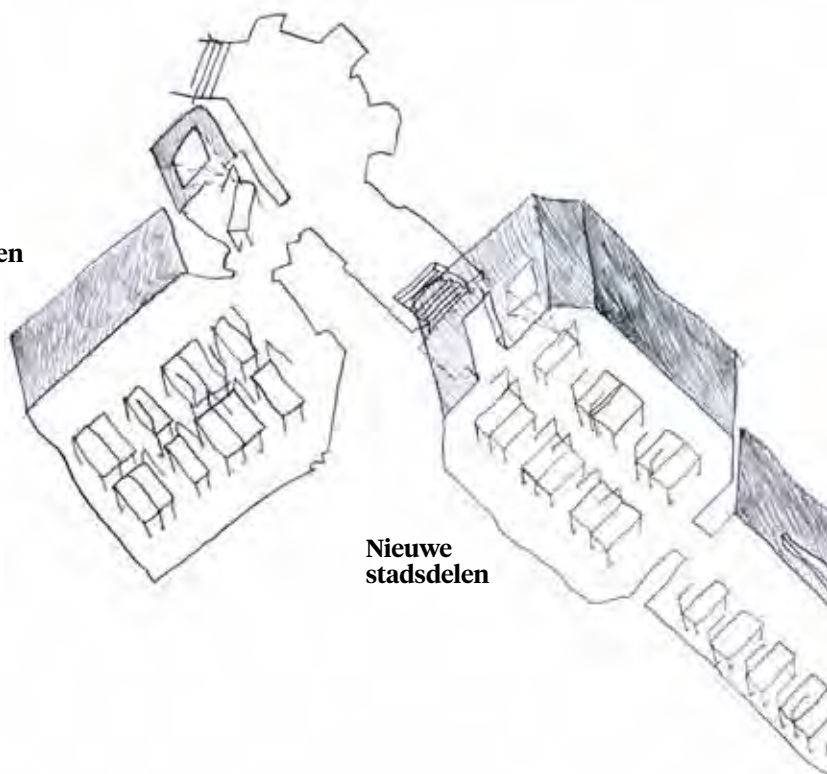


Tentoonstellingsgids



**Publieke
voorzieningen**



**Nieuwe
stadsdelen**

**Bouwen voor Brussel
Architectuur en Stedelijke
Transformaties in Europa**

Paleis voor Schone Kunsten, Brussel
9.10-28.11.2010



	<i>Introducties</i>
6	Voorwoord
8	Statement curator
10	Overzicht tentoonstelling
	<i>Vijf uitdagingen</i>
14	Demografie
24	Publieke voorzieningen
34	Stedelijke economie
40	Mobiliteit
50	Nieuwe stadsdelen
58	Colofon

Voorwoord

Naar aanleiding van de 50ste verjaardag van het Verdrag van Rome organiseerde het Paleis voor Schone Kunsten in 2007 de tentoonstelling *A Vision for Brussels – Imagining the Capital of Europe*. Een internationaal team van architecten rond Pier Vittorio Aureli en Joachim Declerck van het Berlage Institute presenteerde er de resultaten van een projectmatig onderzoek naar de mogelijkheden van Brussel als hoofdstad van Europa.

Vandaag, 4 jaar later, nemen we de draad van deze reflectie terug op. In het kader van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Raad, presenteren we samen met staatsecretaris Emir Kir van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de tentoonstelling *Bouwen voor Brussel – Architectuur en stedelijke transformaties in Europa*. Vertrekkend van de uitdagingen waarvoor Brussel als grootstedelijke agglomeratie staat aan de vooravond van een ongeziene demografische expansie, ondervraagt Joachim Declerck van Architecture Workroom Brussels, een reeks Europese stadsontwikkelingsprojecten op hun pertinentie voor de hoofdstad van Europa. Bouwen voor Brussel maakt duidelijk dat architectuur en stedenbouw meer zijn dan de esthetische kant van een grootstedelijk beleid: ze vormen een van de belangrijkste instrumenten om op een heel concrete manier grootstedelijke uitdagingen te pareren, en om gestalte te geven aan onze samenleving en ons patrimonium van morgen.

De twee tentoonstellingen tonen niet alleen ons engagement en onze wil om in debat te treden

over de toekomstige ontwikkeling van Brussel als Europese hoofdstad; ze maken ook deel uit van een bredere rol die het Paleis voor Schone Kunsten van Brussel speelt als platform voor de internationale architectuurcultuur. BOZAR is als culturele hub immers de plaats bij uitstek waar lokaal talent een internationaal podium krijgt, terwijl het eveneens een bemiddelaar is bij het aantrekken van internationale expertise om ze bij ons in te zetten. Op die manier dragen we onze steen bij aan een hoofdstad, die ook op architecturaal vlak een waarlijk Europese dimensie zou moeten krijgen.

Paul Dujardin

Directeur-generaal, Paleis voor Schone Kunsten

Statement curator

Brussel staat vandaag in de hele wereld bekend om zijn bouwkunst, meer bepaald om de Art Nouveau. En terecht. Maar dat is in mijn ogen nog te weinig het geval op het vlak van de hedendaagse architectuur. In tegenstelling tot andere grote Europese steden heeft Brussel nog niet voldoende durf getoond. Het heeft zich nog niet ten volle ingeschreven in de 21ste eeuw.

Met deze woorden kondigde de Brusselse staatssecretaris voor stedenbouw Emir Kir het initiatief voor deze tentoonstelling aan. Het is een oproep aan Brussel om in te zetten op kwalitatieve architectuur en zo de stad binnen te leiden in de 21ste eeuw. Maar waarom zou een metropool als Brussel moeten investeren in architectuur en stedenbouw, uiterekend op een moment dat ze geconfronteerd wordt met grote maatschappelijke problemen?

Dat is de centrale vraag van deze tentoonstelling. Bouwen voor Brussel betoogt dat hoogstaande architecturale en stedenbouwkundige projecten een antwoord kunnen bieden op de vijf grootstedelijke uitdagingen:

- 1 De Brusselse bevolking zal de komende jaren sterk groeien.
- 2 Brussel kent een nijpend tekort aan publieke voorzieningen zoals scholen en sportinfrastructuur.
- 3 De werkloosheidscijfers in Brussel behoren tot de hoogste van Europa.

- 4 Het verkeersinfarct dreigt de stad tot stilstand te brengen.
- 5 De internationale roeping van Brussel botst met zijn rol als woonstad.

Brussel staat niet alleen met deze problemen. In een zoektocht naar expertise en mogelijke antwoorden richt de tentoonstelling de blik op andere Europese metropolen. Steden zoals Madrid, Zürich, Basel, Kopenhagen, Hamburg of Rotterdam stonden de afgelopen decennia voor gelijkaardige uitdagingen en voerden een krachtdadige politiek aan de hand van zeer concrete realisaties. Stedelijke transformaties stimuleerden de economische ontwikkeling, maakten de stad beter toegankelijk, slaagden erin voldoende kwalitatieve woningen te bouwen en verhoogden de leefbaarheid van de stad.

De tentoonstelling *Bouwen voor Brussel* presenteert in vijf zalen hoe architectuur en stedenbouw een van de krachtigste politieke instrumenten zijn om de vijf grootstedelijke uitdagingen aan te pakken. Deze uitdagingen zijn een unieke kans voor Brussel om zijn ambities scherp te stellen en de stad van morgen te bouwen.

Joachim Declerck
Curator

Overzicht tentoonstelling

Bouwen voor Brussel brengt de vijf grote maatschappelijke uitdagingen van Brussel in kaart en onderzoekt hoe architectuur en stedenbouw hierop een antwoord kunnen bieden. De Brusselse problemen zijn niet uniek en niet onoverkomelijk. Integendeel, elk probleem draagt een deel van het antwoord reeds in zich.

De tentoonstelling pleit ervoor de maatschappelijke problemen op te vatten als een kans, een opportuniteit of een uitdaging om opnieuw een stad te maken. Het woningtekort en de noodzaak nieuwe woningen bij te bouwen, biedt een kans om kwalitatief hoogstaande woningen te ontwerpen die het stadsweefsel versterken en zorgen voor een aangename leefomgeving. De noodzaak aan nieuwe scholen en publieke voorzieningen is een kans om die voorzieningen zo in te planten en te ontwerpen dat ze in staat zijn nieuwe dynamiek te brengen in de wijken. De uitbreiding van het openbaar vervoer en het terugdringen van de auto in de binnenstad zijn een kans om nieuwe toegangspoorten tot de stad te maken en het netwerk van openbaar vervoer in te zetten om de Brusselse wijken met een krachtig gebaar aan elkaar te hechten. Het hoogdringende tewerkstellingsbeleid voor Brussel is een kans om bestaande informele economieën ruimtelijk te vertalen, ze in te bedden in het stadsweefsel en ze een nieuwe waarheid te geven. De noodzaak om de internationale positie van Brussel te verstevigen ten slotte, is een kans om nieuwe, gemengde wijken te ontwikkelen die

zich inschrijven in het bestaande weefsel en plaats bieden aan een kwalitatieve publieke ruimte.

De centrale, maar bijna onuitgesproken stelling van deze tentoonstelling, is dat architectuur en stedenbouw een van de meest bevoorrechte en concrete politieke instrumenten zijn om een antwoord te bieden op de grote maatschappelijke problemen van vandaag. Om deze stelling aan te tonen, kijken we naar een groot aantal Europese voorbeeldprojecten. Vele Europese steden worstelden – of worstelen nog steeds – met gelijkaardige problemen en fenomenen. Bevolkingsaan groei, migratie, stadvlucht, een gebrekkige publieke ruimte, fileleed, werkloosheid en de groei van de steden tot regionale metropolen zijn de grote uitdagingen van de Europese stad als zodanig. Toch zijn vele Europese steden er de voorbije decennia in geslaagd hierop een krachtig antwoord te formuleren. De staalkaart aan voorbeelden in deze tentoonstelling biedt Brussel een perspectief en een inspiratiebron om zijn problemen, vanuit zijn eigen context en eigenheid, doortastend aan te pakken.

Het moet gezegd worden: Brussel hinkt achterop in vergelijking met vele andere steden. Dit is enerzijds verwonderlijk gezien de stad haar rol als hoofdstad van Europa heeft weten te consolideren, gezien haar stevige internationale positie in het netwerk van Europese steden, gezien haar zo geroemde kosmopolitische natuur. Maar het is anderzijds ook begrijpelijk. Brussel is een nog een zeer jong gewest dat nog niet zo lang over zijn eigen ontwikkeling kan beslissen. Na een eeuw van top-down planningsprocessen om de stad te moderniseren, zonder oog voor de levenskwaliteit van de wijken, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onmiddellijk na zijn oprichting in 1989, ingezet op de restauratie van het stadsweefsel. De wijkcontracten,

een bijzonder geslaagd initiatief van het gewest om de leefbaarheid van de wijken te bevorderen door middel van plaatselijke, punctuele ingrepen, is hiervan de belangrijkste exponent. Maar vandaag moet Brussel een stap verder gaan en de ontwikkeling van de stad op schaal van het hele territorium krachtig in handen nemen.

De tentoonstelling grijpt het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie aan om de ambities scherp te stellen en niet alleen op te roepen tot verantwoordelijkheid, maar ook tot durf en moed om de stad van morgen te bouwen. Durf om de uitdagingen niet te beschouwen als afzonderlijke technische problemen, maar als belangrijke grootstedelijke kansen die het vertrekpunt zijn van een doortastend architecturaal beleid. Een beleid dat Brussel waardig is.



Demografie

Hoe kan een stad antwoord bieden op de woningnood?

Brussel staat voor een belangrijke demografische uitdaging. De stad heeft de laatste decennia te kampen met een continue stadsvlucht. Vooral jonge gezinnen met kinderen en hoger opgeleiden trekken weg uit de stad, op zoek naar een betaalbare woning, liefst met een tuin. Ondanks deze aanhoudende stadsvlucht blijkt sinds een aantal jaren dat de bevolking in Brussel niet meer daalt, maar stijgt. Recent onderzoek wijst op een groei van 6%, die de komende tien jaar zal oplopen tot 8,2%. Dat betekent 60.000 tot 82.000 nieuwe inwoners per jaar. Een hoog geboortecijfer en een sterke immigratie van vooral armere bevolkingsgroepen zijn hiervoor verantwoordelijk. Volgens deze nieuwe voorspellingen heeft Brussel tegen 2020 nood aan 50.000 nieuwe woningen, waaronder heel wat sociale woningen.

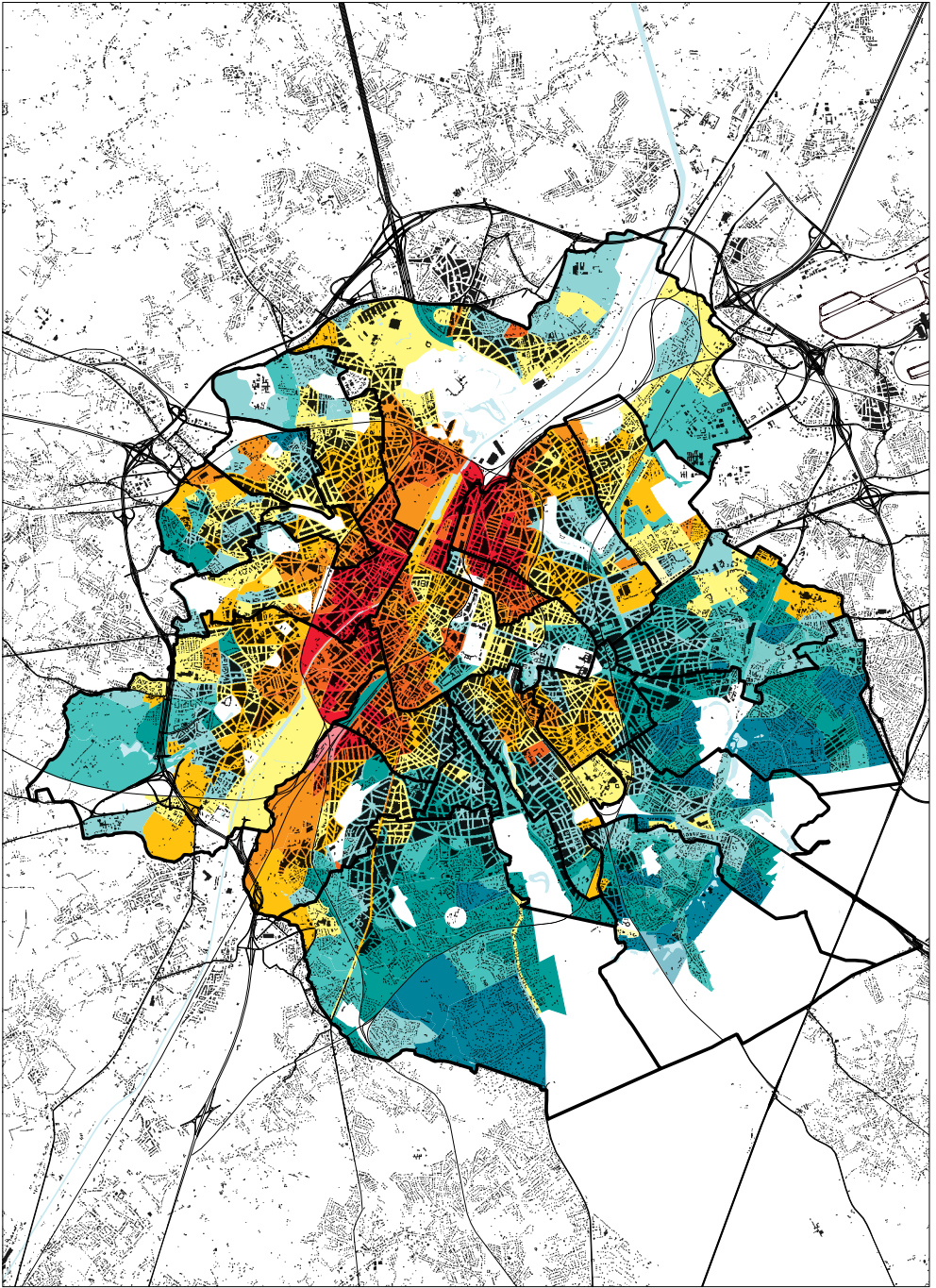
In 2007 telde Brussel 39.030 sociale woningen, of 8,4% van het totale aanbod aan woningen. In vergelijking met andere Europese steden ligt dit cijfer heel laag. Parijs telt 16% sociale woningen, Londen 25% en Amsterdam zelfs 55%. De Brusselse regering nam zich in 2009 voor om tegen 2020 het aantal sociale woningen op te trekken tot 15% van het totale aanbod. Dat betekent dat er op tien jaar tijd zo'n 35.000 woningen, ofwel 3.500 woningen per jaar, moeten bijgebouwd worden. Vandaag bedraagt de gemiddelde jaarlijkse productie slechts 1.500 sociale woningen.

Brussel staat vandaag dus voor twee belangrijke, schijnbaar paradoxale uitdagingen: enerzijds de stadsvlucht afremmen door te voorzien

kaart
Woningaanbod en
woningvraag

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



in kwaliteitsvolle en betaalbare woningen voor de middenklasse, anderzijds voldoende sociale woningen bouwen om de toenemende bevolking te huisvesten. Beide aspecten kunnen niet van elkaar gescheiden worden, maar moeten samen worden aangepakt. Dit maakt een strategisch plan op schaal van het hele gewest noodzakelijk. Aan de hand van zo'n plan wordt een kwantitatieve vraag vertaald in een kwalitatief beleid dat streeft naar een gezonde mix tussen sociale en private woningbouw. Met de bouw van kwalitatieve sociale woningen kan de overheid de gekozen strategie onmiddellijk concreet maken, en zo een kader en een stimulans bieden voor de private woningbouw.

Verskillende Europese steden worden geconfronteerd met gelijkaardige problemen. Een aantal steden slaagden erin een krachtig antwoord te formuleren en een doortastend architectuurbeleid te voeren. Zo werd ook Madrid geconfronteerd met een sterke bevolkingsaan groei. Tussen 2001 en 2006 migreerden maar liefst 495.000 mensen naar de Spaanse hoofdstad. Madrid vatte het ambitieuze plan op om 315.000 nieuwe woningen te bouwen op onbenutte gronden aan de rand van de stad, met als resultaat dat de oppervlakte van de stad in een decennium tijd met 50% werd uitgebreid. Om de ontwikkeling van de nieuwe wijken te stimuleren, bouwde de stad een groot aantal kwalitatief hoogstaande sociale woningen, de rest werd overgelaten aan de private sector.

Foreign Office Architects uit Londen slaagden er in, om met een zeer laag budget toch een aantal belangrijke kwaliteiten te geven aan een 90-tal sociale woningen. Door compact te bouwen, kwam er op het bouwperceel ruimte vrij voor een gemeenschappelijke tuin voor de bewoners. De **Carabanchel sociale woningen** bevatten appartementen van verschillende



Carabanchel sociale
woningen
Foreign Office Architects
(FOA)
2007, Madrid



Mirador
MVRDV & Blanca Lleó
Architects
2005, Madrid

groottes en types. Elke woning beschikt ook over een groot terras, dat afgesloten is met bamboepanelen. Doordat de bewoners die naar believen kunnen openen en sluiten, heeft het gebouw een steeds veranderende gevel. Zo wordt het traditionele beeld van sociale woningbouw, als een repetitieve stapeling van dezelfde wooneenheden, vermeden. Ook het Nederlandse bureau MVRDV streefde voor hun woonproject **Mirador** naar typologische vernieuwing. De architecten geven letterlijk ‘een draai’ aan de klassieke Madrileense woonblokken van een zestal verdiepingen hoog met in het midden een semipublieke patio. Door het bouwblok op zijn zij te kantelen, ontstaat er een torengedouw dat een landmark vormt voor de buurt, en komt er plaats vrij voor een publieke ruimte op de begane grond. De bewoners beschikken bovendien over een gemeenschappelijk terras op 40 meter hoogte.

Net zoals Brussel stond ook Amsterdam voor twee paradoxale uitdagingen: enerzijds het bedwingen van de stadsvlucht van de middenklasse, anderzijds voorzien in voldoende woningen voor een groeiende lagere sociale klasse. Het stadscentrum werd straat per straat vernieuwd en oude industriële sites maakten plaats voor ambitieuze woonprojecten. Zo worden de schiereilanden van het Oostelijk Havengebied, waaraan vroeger zeeschepen aanmeerden, herontwikkeld als woongebied. In de meeste havengebieden werd gebouwd volgens Nederlands model, met grootschalige, eenvormige woonprojecten. Op de schiereilanden **Borneo en Sporenburg** daarentegen werd gekozen voor laagbouwoningen. West 8 ontwikkelde hiervoor een masterplan dat geïnspireerd is op de Belgische gewoonte van particuliere woningbouw: een woning per perceel, gebouwd door verschillende architecten voor verschillende



Borneo en Sporenburg
West 8
1997, Amsterdam

opdrachtgevers. Het Nederlandse architectenbureau Rapp+Rapp ontwierp hier vier introverte **woningen in de Seinwacherstraat**, rug aan rug op twee lange en diepe percelen. De bakstenen muren aan de straatkant zijn bijna volledig gesloten. Nauwe, donkere stegen langs de woning leiden naar de inkom. Toch stroomt overvloedig daglicht de woningen binnen: aan de achterzijde van de huizen bevindt zich een glazen terras boven volledig in glas uitgevoerde patio's. De woningen tonen aan dat ook gezinnen met kinderen hun gading kunnen vinden in sterk verdichte stedelijke centra.



4 woningen
Seinwacherstraat
Rapp+Rapp
2001, Amsterdam

Ook Kopenhagen kende de laatste jaren een enorme toename van de bevolking. Kopenhagen is een aantrekkelijke woonstad geworden die zich op de kaart zette als een moderne, ecologische metropool. Het stadscentrum werd autoluw gemaakt en in de hele stad kwam een uitgebreid en veilig fietsnetwerk. Vandaag staat Kopenhagen voor de uitdaging om duizenden nieuwe woningen te bouwen. Net als Madrid boort de stad nieuwe terreinen en voormalige industrie- en havengebieden aan om stedelijke centra te ontwikkelen. In een nieuwe wijk tussen de oude stad en het vliegveld ontwierpen architecten JDS + BIG het gedurfde en vernieuwende project met de toepasselijke naam **Mountain Dwellings**. In plaats van woningen in een bouwblok te stapelen als luciferdoosjes boven elkaar, bouwden de architecten een reusachtige bergflank in beton waarin een parkeergarage is ondergebracht, en bedekten die met een dunne laag woningen in terrasvorm. Iedere woning beschikt over een private daktuin en een eigen parkeerplaats op hetzelfde niveau als de woning. Het project slaagt er zo in de kwaliteiten van de individuele woning buiten de stad te combineren met collectief wonen in een dicht bebouwde stedelijke context.



Mountain Dwellings
BIG met JDS
2008, Kopenhagen

Terwijl Madrid, Kopenhagen en Amsterdam de ruimte hebben voor stadsuitbreiding, zet Parijs sterk in op de verdichting van het bestaande stadsweefsel. De bouw van sociale woningen staat daarbij centraal. Parijs telt vandaag 183.500 sociale woningen, ongeveer 16% van het totale woningaanbod. Net zoals in Brussel is er een concentratie van sociale woningen in enkele delen van de stad. Parijs nam zich voor om tegen 2014 de kaap van 20% te bereiken en, vanuit de overtuiging dat de sociale mix ten goede komt aan de levenskwaliteit van de wijken, de woningen bovendien beter te spreiden over het territorium. Twee erg verschillende projecten tonen aan hoe Parijs deze realiseert. Op het voormalige industrie- en haveneiland **Île Seguin en de aanliggende oevers van de Seine**, de plaats waar tot 1992 de Renaultfabriek gevestigd was, bouwt Parijs een nieuwe stadswijk. De Zwitserse architecten Diener & Diener tekenden samen met landschapsarchitect Günther Vogt een masterplan voor een perceel van 7.000 m2. Ze ontwierpen een gebouwencomplex met een driehonderdtal woningen, waarvan een derde sociale woningen, kantoren, een kindercrèche en winkels. Het reusachtige bouwblok is, anders dan de gesloten bouwblokken die zo typisch zijn voor Parijs, opengewerkt met doorgangen. Zo vinden de verschillende intieme pleinen en tuinen in het binnengebied aansluiting op de publieke ruimte en worden ze toegankelijk voor bewoners en bezoekers. In het project **Eden Bio** benut architect Edouard François de ruimte van een binnengebied van een bouwblok in een residentiële wijk door er twee nieuwe straten door te trekken. Aan de buitenzijde van de straten bouwde hij rijhuizen, terwijl tussen de twee straten een langgerekt gebouw van twee verdiepingen verrees met passerelles en trappen die overwoekerd zijn met planten. De architect slaagt erin de stad te verdichten,



Île Seguin, oevers van de Seine
Diener & Diener
Architecten, Rolinet & Associés
in uitvoering, Parijs



Eden Bio
Edouard François
2008, Parijs

niet door hoge woontorens of grote bouwblokken te bouwen, maar door kleinschalige, grondgebonden en duurzame woningen in het binnengebied te plaatsen in continuïteit met de schaal van de omgeving.

Terwijl Parijs, Madrid en Amsterdam streven naar het bouwen van een groot aantal sociale woningen, had Breda zich voorgenomen om een 2.000-tal nieuwe woningen te bouwen voor de middenklasse en de hogere sociale klassen. Een van de belangrijkste projecten in de binnenstad is de herontwikkeling van de terreinen van de voormalige militaire kazerne **Chassé Park**. Het stedenbouwkundig ontwerp van het Rotterdamse Office for Metropolitan Architecture (OMA) en het Brusselse Xaveer De Geyter Architecten stelt een campusmodel voor waarbij woningen, kantoren en publieke voorzieningen verspreid liggen over een park van 13 hectare. Dankzij dit model wordt de publieke ruimte van de stad gevoelig uitgebreid en is er toch een even grote dichtheid als in het historisch stadscentrum mogelijk. Binnen de campus bouwde Xaveer De Geyter een woningbouwproject met vijf torens van dertien verdiepingen hoog. De torens zijn zo geplaatst dat ze optimaal van licht en zicht genieten. Ze staan boven op een parkeergarage die als een ring de gebouwen met elkaar verbindt. Binnen de ring ligt een verzonken, collectieve binnentuin waarop de inkomhallen van de woontorens uitgeven.

Het naoorlogse Rotterdam daarentegen heeft resoluut de kaart getrokken van modernisme en hoogbouw. Ook vandaag bouwt Rotterdam op de voormalige havengebieden nieuwe stadscentra met spectaculaire hoogbouw. Voor Kop van Zuid, een oud haventerrein dat omgevormd wordt tot een nieuwe stadswijk, ontwierp het Office for Metropolitan Architecture (OMA) het project '**De Rotterdam**' als een



Chassé Park
Appartementen
OMA & Xaveer De Geyter
2001, Breda



De Rotterdam
OMA
in uitvoering, Rotterdam

B
R
E
D
A

R
O
T
T
E
R
D
A
M

verticale stad. In drie met elkaar verbonden torens van 150 meter hoog zijn kantoren, appartementen, hotels, conferentieruimten, winkels, restaurants, cafés en publieke voorzieningen ondergebracht. Dankzij de mix van functies staat het leven in de torens nooit stil. Een hoge publieke hal op de benedenverdieping vormt het levendige verkeersknooppunt waar de zeer diverse gebruikers van De Rotterdam elkaar kruisen en met elkaar in contact kunnen treden. Op het Wijnhaveneiland voegde architectenbureau KCAP een nieuw icoon toe aan de indrukwekkende skyline. De **Red Apple**, een knalrood gebouw, met ranke toren en gewaagd overheellend volume, herbergt behalve kantoren ook een 200-tal woningen die genieten van een weids uitzicht over de stad en de haven. Langs de straat zijn winkels, restaurants en cafés gevestigd en ook de grote glazen lobby is een bruisend, stedelijk trefpunt voor de verschillende gebruikers.



The Red Apple
KCAP Architects &
Planners
2009, Rotterdam

Net als Breda en Amsterdam had ook Basel aan het einde van de vorige eeuw te kampen met een enorme stadsvlucht. Basel investeerde sterk in de leefbaarheid van de stad, onder meer door de onder-tunneling van een stedelijke autosnelweg, en plande de bouw van 5.000 nieuwe woningen voor de middenklasse. Boven de nieuwe tunnel voor het door-gaande verkeer kwam plaats vrij om het stadswefsel te verdichten met nieuwe woningbouwprojecten. Een van die projecten is **VoltaMitte** van architecten Christ & Gantenbein, dat een van de open zijden van een bouwblok opnieuw afsluit. Ook hier wilden de architecten een alternatief ontwikkelen voor de typische eenvormigheid van collectieve woningbouwprojecten. Ieder appartement kreeg een eigen vorm en karakter, met als resultaat een spectaculaire achtergevel die zichtbaar is vanuit de gemeenschappelijke tuin in het binnengebied. Een tweede opmerkelijk project



VoltaMitte
Christ & Gantenbein
architects
2010, Basel

in Basel zijn de woningen die de Zwitserse architecten Miller & Maranta bouwden in Schwarzpark, een stadspark in het zuiden van de stad. De parkwoningen bieden een alternatief voor het teruggetrokken wonen in de rand. Ze combineren de kwaliteit van het leven in de natuur met de voordelen van het wonen in de stad en leveren op die manier een bescheiden bijdrage om de stadsvlucht af te remmen.



Woongebouw Schwarzpark
Miller & Maranta
2004, Basel



Publieke voorzieningen

Hoe kan een publiek gebouw de stad transformeren?

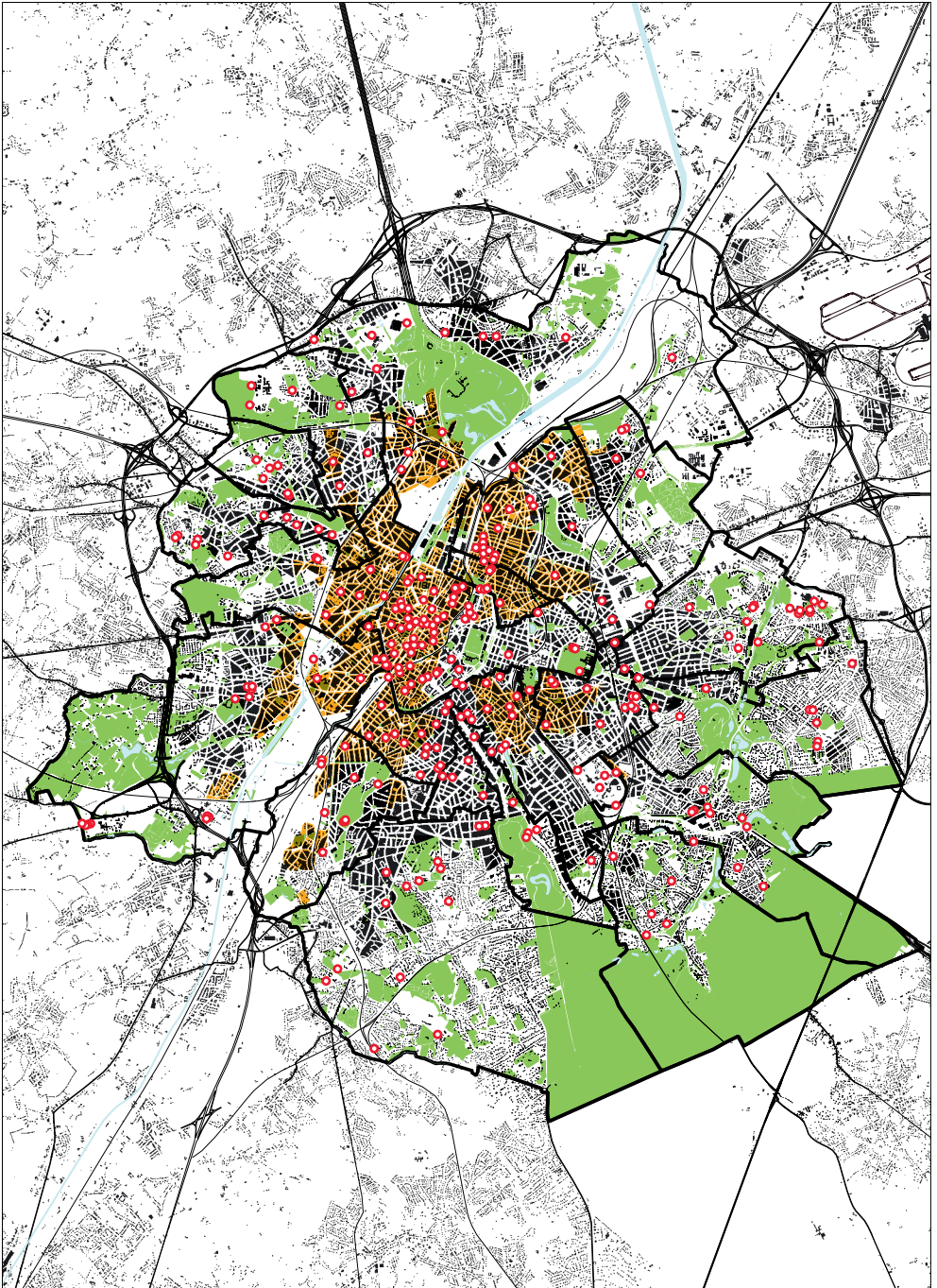
Historisch gesproken zijn steden economische knooppunten die steeds nieuwe activiteiten en bewoners aantrekken. Maar behalve de economische mogelijkheden is de onmiddellijke nabijheid en toegang tot allerlei voorzieningen en diensten wellicht de belangrijkste kwaliteit van de Europese stad. Scholen en universiteiten, concert- en theaterzalen, bioscopen, musea, congrescentra, bibliotheken, zwembaden, publieke parken en pleinen, openbare en maatschappelijke dienstverlening maken van steden leefbare woonomgevingen. Vandaag denkt Brussel na over de bouw van een aantal belangrijke grootstedelijke functies, zoals een nieuw voetbalstadion, een winkelcentrum, een congrescentrum of een nieuwe concertzaal ter vervanging van Vorst Nationaal. Naast deze grootschalige functies heeft Brussel, onder meer door de groei en de verjonging van de bevolking, een acute nood aan een zeventigtal nieuwe scholen. Ook de sportinfrastructuur is dringend aan uitbreiding toe.

Al deze vitale functies moeten een plek krijgen in het stadsweefsel. Dit is een grote uitdaging, maar meteen ook een ongelooflijke kans om de woonkwaliteit in de Brusselse wijken te verhogen. Publieke voorzieningen mogen daarom niet ontworpen worden als geïsoleerde objecten die slechts een welbepaald programma huisvesten. Dankzij een doordachte inplanting en een kwaliteitsvolle architectuur kunnen ze een rol spelen als motor van een wijk. Het zijn hefbomen voor sociale cohesie

kaart
Voorzieningen en
zones voor versterkte
ontwikkeling

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



en stedelijke ontwikkeling. Het totaalpakket van grootstedelijke en meer kleinschalige voorzieningen maakt het mogelijk om de succesvolle praktijk van de wijkcontracten te verstevigen binnen een strategie op schaal van de Brusselse metropool.

Europese steden hebben de voorbije decennia massaal geïnvesteerd in nieuwe publieke voorzieningen van hoge architecturale kwaliteit. De voorbeelden die hier worden gepresenteerd versterken elk op hun manier het stadsweefsel, definiëren nieuwe publieke ruimtes en geven een nieuw gezicht aan de omgeving.

In Milaan zijn Grafton Architects erin geslaagd een programma dat in eerste instantie te groot leek voor de omgeving – een auditorium en kantoren voor de universiteit Luigi Bocconi – op een intelligente manier in te planten in het kwetsbare stadsweefsel. Het is een robuust maar zeer toegankelijk gebouw. De publieke ruimte loopt door onder het gehele gebouw en geeft toegang tot de achtergelegen campus. Het gebouw legt voor het eerst een relatie tussen de universiteit en de omliggende woonwijk. Opmerkelijk is dat het hier gaat om een private universiteit. Het project toont aan dat er, ook bij private bouwheren, een bekommernis is ontstaan om kwaliteitsvolle architectuur in te zetten ter versterking van het stadsweefsel.

Een gelijkaardig project is Cinéma Sauvenière in Luik van het Brusselse architectenbureau V+. Het ontwerp slaagde erin op het kleine perceel in de stad een binnenplaats vrij te houden, waar een café met terras is gevestigd dat dienst doet als een uitbreiding van de publieke ruimte van de straat. Maar het meest opmerkelijke aan deze filmzaal is dat ze in het hartje van de stad is gelegen, en niet, zoals vandaag gebruikelijk, als een geïsoleerde schoenendoos zonder



Universiteit Luigi Bocconi
Grafton Architects
2008, Milan



Cinéma Sauvenière
Bureau vers plus de bien-être (V+)
2008, Luik



Universiteitsforum
Xaveer De Geyter
architecten & Stéphane
Beel architecten
2007, Gent

kwaliteiten aan de rand van de stad is ingeplant. Het zijn deze grote bioscoopcomplexen die de traditionele zalen in de stadscentra hebben verdrongen. Dit terwijl een bioscoop, vergeleken met andere culturele voorzieningen, zeer druk bezocht wordt en als geen ander in staat is om de activiteit in het centrum gevoelig aan te wakkeren.

Het nieuwe Universiteitsforum (UFO) in Gent van de Belgische architecten Xaveer De Geyter en Stéphane Beel is een gebouw dat zich niet alleen inschrijft in het stadswefsel, maar het beschadigde weefsel ook herstelt. Grootschalige universiteitsgebouwen hadden de afgelopen decennia diepe wonden geslagen in de stad. Het UFO herstelt het beschadigde gevelfront langs een belangrijke Gentse verkeersader en creëert bovendien twee nieuwe publieke pleinen aan beide kanten van het gebouw. Het gebouw zelf, dat onder meer een groot auditorium huisvest, is vormgegeven als een grote publieke lobby. Het UFO en de twee pleinen zijn belangrijke ontmoetingsplekken en een nieuw zwaartepunt voor de universiteit. Hier zullen dagelijks een paar duizend studenten hun opwachting maken.

Steeds meer grootstedelijke functies zoals universiteiten of bioscopen verhuisden de laatste decennia naar de rand van de stad. Zulke functies hebben steeds meer ruimte nodig en zijn moeilijk in te planten in het fijne stadswefsel. Het UFO, de Bocconi-universiteit en Cinéma Sauvenière tonen echter aan dat zulke functies daarentegen hefbomen kunnen zijn om nieuw leven in de wijken te blazen. Ook grote winkelcentra en shopping malls verhuisden naar de rand en concurreerden op die manier met de traditionele winkelstraten in het centrum van de stad. In Kortrijk bouwde het architectenbureau Robbrecht & Daem een van de weinige binnenstedelijke winkelcentra van het

land. **Shoppingcenter K** is erin geslaagd zich naadloos in te schrijven in het bestaande weefsel. Het complex bevat naast een shopping mall ook woningen en een grote parkeergarage, die het centrum moet ontlasten van het autoverkeer. Centraal in de shopping mall ligt een reusachtig atrium dat dienstdoet als nieuw overdekt publiek plein. In plaats van de kleinere winkels in het centrum weg te concurreren, versterkt K in Kortrijk de winkelfunctie van de stad. Hiermee zet Kortrijk zijn traditie van winkelstad – Kortrijk was de eerste Belgische stad met een autovrije winkelstraat – verder.

In Gent, op een voormalige klooster- en hospitaalsite, bouwde architect Jan De Vylder de dansstudio's van **Les Ballets C de la B en LOD**. Door twee gespiegelde volumes op een intelligente manier in te planten op een grillig perceel wordt een gedeelte van de gevel aan de straatkant terug gesloten. Net zoals bij het UFO in Gent laat de architect ruimte voor een publiek plein tussen de twee gebouwen dat toegang verschaft tot het binnengebied van de Bijlokesite. Die wordt ontwikkeld tot een nieuwe culturele pool in de stad. Onder meer het nieuwe het Stedelijk Museum (STAM) en de academie zijn er gevestigd.

Terwijl de dansstudio's en het UFO in Gent, de cinema in Luik en de Boccono-universiteit in Milaan zich inschrijven in het bestaande weefsel van een stad, is **Les Bains des Docks** van architect Jean Nouvel een van de eerste publieke functies die ingeplant werden in een nieuw te ontwikkelen stadsdeel. Het zwembadencomplex ligt in de oude haven van Le Havre, die getransformeerd wordt tot een park met watersportactiviteiten, toeristische attracties, winkels, woningen en kantoren. Architect Jean Nouvel respecteerde het bestaande industriële



Shoppingcenter K
Robbrecht en Daem
architecten
2010, Kortrijk



Les Ballets C de la B – LOD
architecten de vylder vinck
taillieu
2008, Gent



Les Bains des Docks
Ateliers Jean Nouvel
2008, Le Havre



Basisschool Leutschenbach
Christian Kerez
2009, Zürich

landschap en imiteerde de esthetiek van de oude havenloodsen in de omgeving, die langzaam maar zeker een nieuwe bestemming krijgen. Het resultaat is een plat, rechthoekig volume opgetrokken in donkere, robuuste materialen, dat binnenin een spectaculair, bijna feeëriek doolhof van zwembaden en relaxatieruimten herbergt.

De basisschool Leutschenbach van architect Christian Kerez is eveneens een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een compleet nieuwe stadswijk op een voormalige industrieterrein in Zürich. Interessant aan de strategie van de architect is dat hij een volledig nieuwe vorm geeft aan een schoolgebouw. Meestal worden scholen ontworpen als een nevenschikking van verschillende functies. Klaslokalen, kantoren, refter, muziekzaal en turnzaal vormen dan een campus rond een speelplaats. Kerez besloot echter de verschillende functies te stapelen in één gebouw, met de turnzaal op de bovenste verdieping. Door in de hoogte te bouwen, blijft er op de begane grond een uitgestrekte ruimte vrij voor de aanleg van een stedelijk park, dat gebruikt kan worden door de schoolkinderen en de toekomstige buurtbewoners.

Het idee om een publieke ruimte terug te geven aan de stad en zo een nieuwe dynamiek te brengen in een wijk, vinden we ook terug in Casa da Musica. Architect Rem Koolhaas van het Office for Metropolitan Architecture (OMA) plaatste het bouwvolume als een autonoom object in het midden van een golvend plein. De wandeling rond het gebouw wordt binnen voortgezet in een publieke straat die tot op het dak leidt. Daar bevinden zich een restaurant en een bar. Op die manier slaagt OMA erin het klassieke concertgebouw een nieuwe betekenis te geven. Het is geen sacraal gebouw meer waar je enkel komt wanneer je naar een voorstelling gaat kijken, maar een gebouw



Casa da Musica
OMA
2005, Porto

dat voor iedereen toegankelijk is en deel uitmaakt van de publieke ruimte van de stad.

Grootschalige publieke functies zoals een universiteit, een concertzaal of een museum zijn in staat om een hele stadswijk te herdefiniëren. De aantrekkingspolen worden nieuwe centra van de stad. Dat gebeurde ook met het nieuwe nationale museum voor hedendaagse kunst in Rome. Net zoals Casa da Musica is het **MAXXI** een spectaculair gebouw dat bezoekers aantrekt, niet alleen uit de hele stad, maar uit de hele wereld. Vele steden streven het zogenaamde Bilbao-effect na, waar het Guggenheimmuseum de stad uit het niets tot een toeristisch centrum heeft verheven. Anders dan het Guggenheimmuseum legt het MAXXI van de Brits-Iraakse architecte Zaha Hadid een grote gevoeligheid aan de dag voor het stedelijk weefsel waar het zich in plant. Het gebouw, met zijn futuristisch doolhof van gekromde en hellende betonnen wanden, kraters en afgronden, subtiele niveaoverschillen, loopbruggen en duizelingwekkende trapconstructies, is weliswaar spectaculair, maar toch is het niet prominent aanwezig in het straatbeeld. Het schrijft zich minutieus in in het weefsel van de voormalige militaire kazernes in de Romeinse wijk Flaminio. OP die manier geeft het een nieuwe betekenis aan een in onbruik geraakte stadswijk.

Zoals Casa da Musica is ook het project voor de **architectuurschool** op het voormalige industrie- en haveneiland Île de Nantes een reflectie over hoe je een gebouw publiek maakt tot op het dak. Architecten Lacaton & Vassal bouwden een solide basisstructuur van drie plateaus boven elkaar die, als een soort parkeergarage, met een lange, hellende straat zijn verbonden met de publieke ruimte op de begane grond. Binnen de structuur van de drie plateaus



MAXXI : Nationaal Museum van de XXI eeuwse kunst
Zaha Hadid Architects
2010, Roma



Architectuurschool
Anne Lacaton & Jean
Philippe Vassal
2008, Nantes

worden kleinere, lichte en aanpasbare volumes naast en boven elkaar gestapeld. Hierin bevindt zich het eigenlijke programma van de school: ateliers, leslokalen, bibliotheek, tentoonstellingsruimten, cafetaria... Tussen de verschillende lokalen ontstaan interessante publieke ruimtes. De volledige oppervlakte van het dak wordt een publiek plein dat uitkijkt over Loire en de oude en de nieuwe stad. Net zoals de school in Zürich of Les bains des docks in Le Havre moet de architectuurschool leven brengen in een nieuwe stadswijk.

Het idee dat publieke functies de capaciteit hebben om een nieuwe dynamiek te brengen in een wijk, komt het meest duidelijk naar voren bij parken. Parken zijn als geen ander in staat om de leefbaarheid van een wijk te verhogen. Het Antwerpse **Park Spoor Noord** bijvoorbeeld, is erin geslaagd levenskwaliteit te brengen in de arme en dicht bebouwde arbeiderswijken. Het park is aangelegd op een voormalig rangeerterrein in het noorden van de stad. De Italiaanse architecten Secchi & Viganò ontwierpen het park niet als een groene ruimte om in te wandelen en naar te kijken, zoals gebruikelijk voor de 19de-eeuwse stadsparken, maar als een park dat talloze programma's huisvest, zoals sportterreinen en speeltuinen, een evenementenhal, een skatebowl onder een voormalige spoorviaduct, barbecues en picknickruimte voor de omwonenden, waterplassen en droge fonteinen waarin de kinderen kunnen spelen. Spoor Noord is een soort machine om mensen te engageren. Dezelfde architecten tekenen momenteel ook het masterplan voor een vergelijkbaar gebied in Brussel: Schaarbeek Vorming.



Park Spoor Noord
Studio Associato Bernardo
Secchi Paola Viganò
2009, Antwerpen

Ook in Zaanstad aan de rand van Amsterdam kreeg een voormalige breuk in de stad een nieuwe centrale functie. Een viaduct voor het wegverkeer

sneed het kleine stadje in twee. Onder de kolommen van de viaduct lag gedurende 30 jaar een armzalige parkeerplaats als een blinde vlek in het midden van de stad. Onder de viaduct bouwden NL Architects een nieuw stedelijk plein: **A8ernA**. Net als in Spoor Noord biedt de lange strook onder de viaduct een uitgebreid programma voor recreatie: een skatbowl, sportterreinen, een vijver met bootjes, winkels, speeltuinen en een klein park. Met heel weinig middelen hebben de architecten de kans aangegrepen om een verloren plek die jarenlang een doorn in het oog was van de inwoners, om te buigen tot een nieuw centrum van de stad.



A8ernA
NL Architects
2006, Zaanstad



Stedelijke economie

Hoe kan architectuur de lokale economische activiteit ondersteunen?

Hoewel Brussel een van de rijkste en meest productieve centra van Europa is, lijdt het gewest onder torenhoge werkloosheidscijfers. Met een werkloosheid van 19,5%, vooral onder jongeren, ligt Brussel ver boven het Europees gemiddelde van 10%. Deze paradox is te wijten aan het feit dat de Brusselse rijkdom hoofdzakelijk geproduceerd wordt in de tertiaire sector, die 90% uitmaakt van alle economische activiteit in Brussel. Meer dan de helft (53%) van de werknemers in de tertiaire sector, voornamelijk hoger opgeleiden, zijn pendelaars afkomstig van buiten het gewest. Er bestaat dus een enorme discrepantie tussen de bestaande economische activiteit en de kwalificaties of het opleidingsniveau van de inwoners.

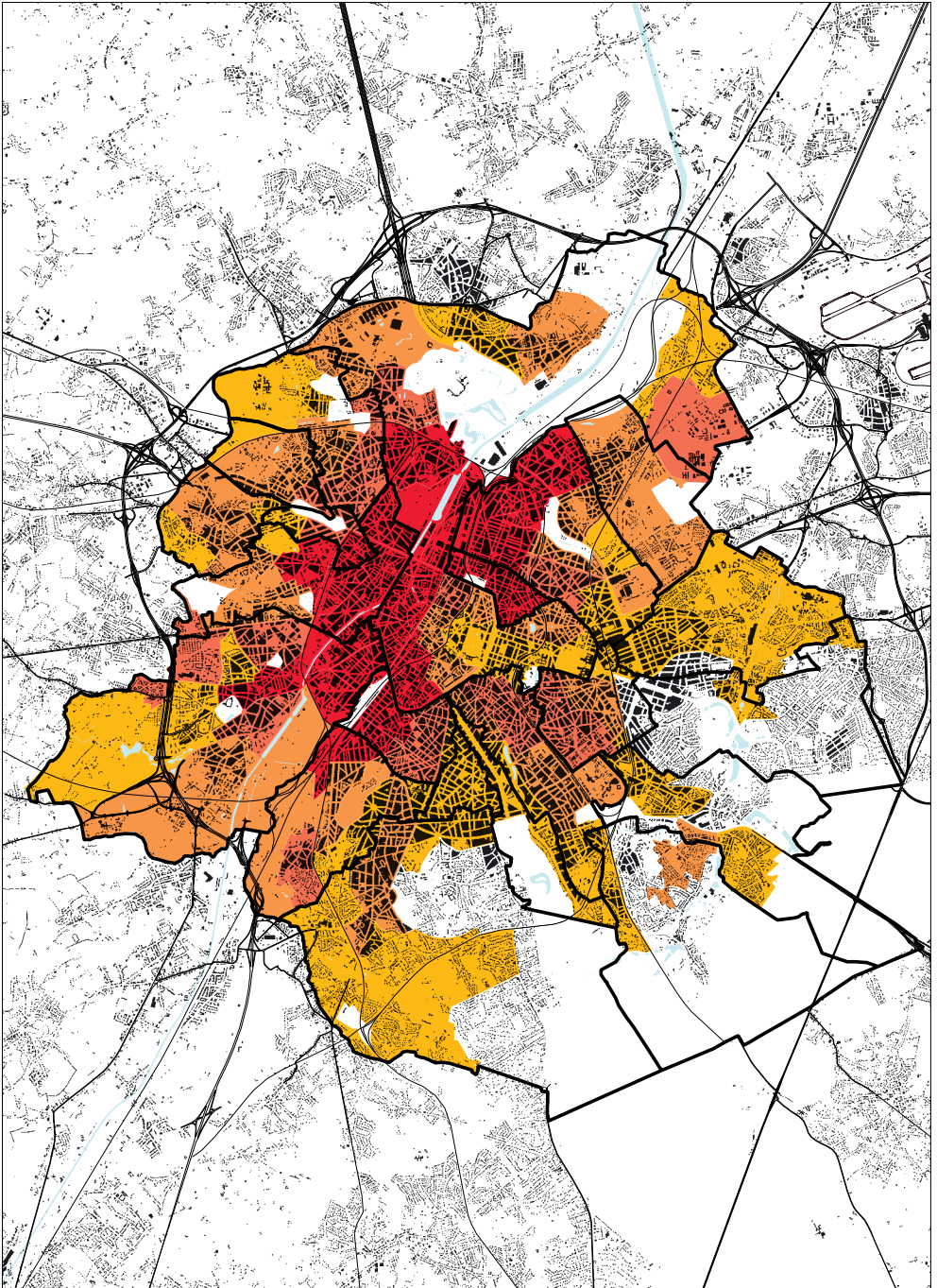
De strijd tegen de werkloosheid vraagt een krachtige aanpak, niet alleen op het vlak van onderwijs en opleiding, maar ook op het vlak van het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen. Architectuur kan hier een oplossing bieden door de lokale versterking van bestaande informele activiteiten, het creëren van nieuwe economieën en de bouw van opleidingscentra voor jongeren of bedrijventra voor beginnende ondernemers. Een aantal Europese voorbeelden tonen aan hoe architectuur kan ingezet worden om van het stadsweefsel het decor te maken van een nieuwe economische bedrijvigheid.

Een van de beproefde manieren om de creatieve en artisanale industrie in de stad te versterken, is de oprichting van bedrijventra met kantoren, werkplaatsen of ateliers voor beginnende

kaart
Werkloosheidsgraad
in 2007

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



ondernemingen. Parijs voert reeds sinds de jaren 1970 een beleid waarbij overal in de stad zogenaamde 'hôtels industriels' worden opgericht. Zulk een hotel biedt een tijdelijke plek aan beginnende economieën, in de hoop dat ze groeien om zich daarna op een meer geschikte plaats te vestigen. Architect Dominique Perrault ontwierp zo'n bedrijvent centrum aan de rand van de stad, op een moeilijk terrein gekneld tussen de zware infrastructuur van de Parijse ring, de Seinekaaien en een gigantische spoorwegbundel. Om stand te houden in deze harde grootstedelijke context, ontwierp Perrault een krachtig gebouw op schaal van de site: een grote glazen doos van negen verdiepingen hoog. Net als in een echt hotel is het ook in het **Hôtel Industriel Berlier** een komen en gaan van bedrijven en mensen. De activiteiten zijn zichtbaar achter de glazen gevel en het gebouw verandert daarom steeds van uiterlijk. Ook Brussel heeft de voorbije jaren een aantal bedrijvent centra voor starters opgericht, maar terwijl deze meestal ondergebracht worden in bestaande of oudere gebouwen, slaagt het Hôtel Industriel Berlier erin een moeilijk stuk stad nieuw leven in te blazen en een nieuwe dynamiek te brengen in de omgeving.

Ook opleiding is essentieel voor het stimuleren van een nieuwe stedelijke economie. Een cultuur- en jongerencentrum in Zürich draagt op een heel kleinschalige maar effectieve manier bij aan de opleiding van jongeren. Vlakbij het jeugdhuis, op een plaats waar veel jongeren samenkomen, bouwden phalt Architekten een atelier voor metaalbewerking. De **metaalwerkplaats Dynamo** is niet weggestopt in een achtergelegen loods, maar staat in het midden van een publieke ruimte die helemaal kan worden ingenomen door de werkzaamheden. De opleiding maakt deel uit van het decor van de stad, wat voor de jongeren zeer drempelverlagend werkt.



Hôtel Industriel Berlier
Dominique Perrault
Architecture
2005, Paris



Metaalwerkplaats Dynamo
phalt Architekten
2008, Zürich



Marktplaats Santa Caterina
Enric Miralles &
Benedetta Tagliabue –
EMBT
2005, Barcelona

Behalve het ontwikkelen van nieuwe economieën is architectuur bij machte om bestaande, vaak informele activiteiten een nieuwe waardigheid te geven. Dat gebeurt in het project voor de marktplaats Santa Caterina in Barcelona. Architecten Enric Miralles en Benedetta Tagliabue van het bureau EMBT bouwden er een overdekte markthal, met een kleurrijk, golvend dak bestaande uit duizenden keramische tegels. De renovatie van de marktplaats werd aangegrepen om een veel omvattender stadsontwikkelingsproject met nieuwe sociale woningen op poten te zetten. Door de bouw van de markthal ontstaat een centrale publieke ruimte in Barcelona, die plaats geeft aan een activiteit die normaal gezien tussen de plooiën van het stedelijk weefsel valt.



Im Viadukt
EM2N
2010, Zürich

In Zürich realiseerden EM2N architecten Im Viadukt, een project dat het gegeven van een marktplaats combineert met het stimuleren van nieuwe, creatieve industrie. De architecten transformeerden een 500 meter lange spoorviaduct die een onoverbrugbare barrière vormde in de stad, tot een verbindend element waar economische activiteit centraal staat. Onder de bogen van de viaduct richtten de architecten winkels, cafés en restaurants in, maar ook een groot aantal ateliers en werkplaatsen voor de creatieve en ambachtelijke industrie. Langs de viaduct bouwden ze ook een nieuwe markthal, de eerste overdekte markt van Zürich, zodat het marktgebeuren opnieuw een vooraanstaande stedelijke functie wordt.

De manier waarop stadsontwikkeling hand in hand kan gaan met de versterking van de lokale economie wordt eveneens geïllustreerd in de herbestemming van een voormalige meelfabriek langs de singelgrachten van Leiden.

De Meelfabriek is gelegen in de voormalige industriële gordel rond het centrum, die vandaag een nieuwe bestemming krijgt als groene zone. Het ontwerp van Peter Zumthor architecten stelt een mix van functies voor: woningen, studentenwoningen, een hotel, workshops, een opleidingsinstituut, ateliers en kantoren. Centraal thema van de Meelfabriek is de versterking van de reeds sterk vertegenwoordigde communicatie-industrie in de stad. Uitgevers, fotografen, vormgevers, reclamebureaus en filmmakers krijgen een centrale plek in de stad. Zo ontstaan er contacten en uitwisselingen tussen de verschillende bedrijven en kan de stad zich profileren als regionaal centrum van de creatieve economie.



De Meelfabriek
Atelier Peter Zumthor &
Partner
studiefase, Leiden



Mobiliteit

Hoe kan mobiliteit samenhang in de stad brengen?

Mobiliteit werd in Europa lang als een zuiver technisch vraagstuk beschouwd: mobiliteit was een kwestie van de aanleg van (snel)wegen, viaducten, verkeerswisselaars en tunnels of het voorzien in voldoende openbaar vervoer. Deze technische benadering van het mobiliteitsvraagstuk vierde hoogtij in het Brussel van de jaren 1960 en 1970. Met de bouw van snelwegen tot in het historische centrum werd Brussel letterlijk het ‘kruispunt van Europa’, zoals advertenties van die tijd stelden. De gemakkelijke toegang met de auto tot het hart van de stad moest de toekomst van Brussel als Europees centrum of zelfs Europese hoofdstad veilig stellen. Dat dit ook belangrijke negatieve gevolgen had voor de leefbaarheid van de stad, was slechts een te verwaarlozen argument.

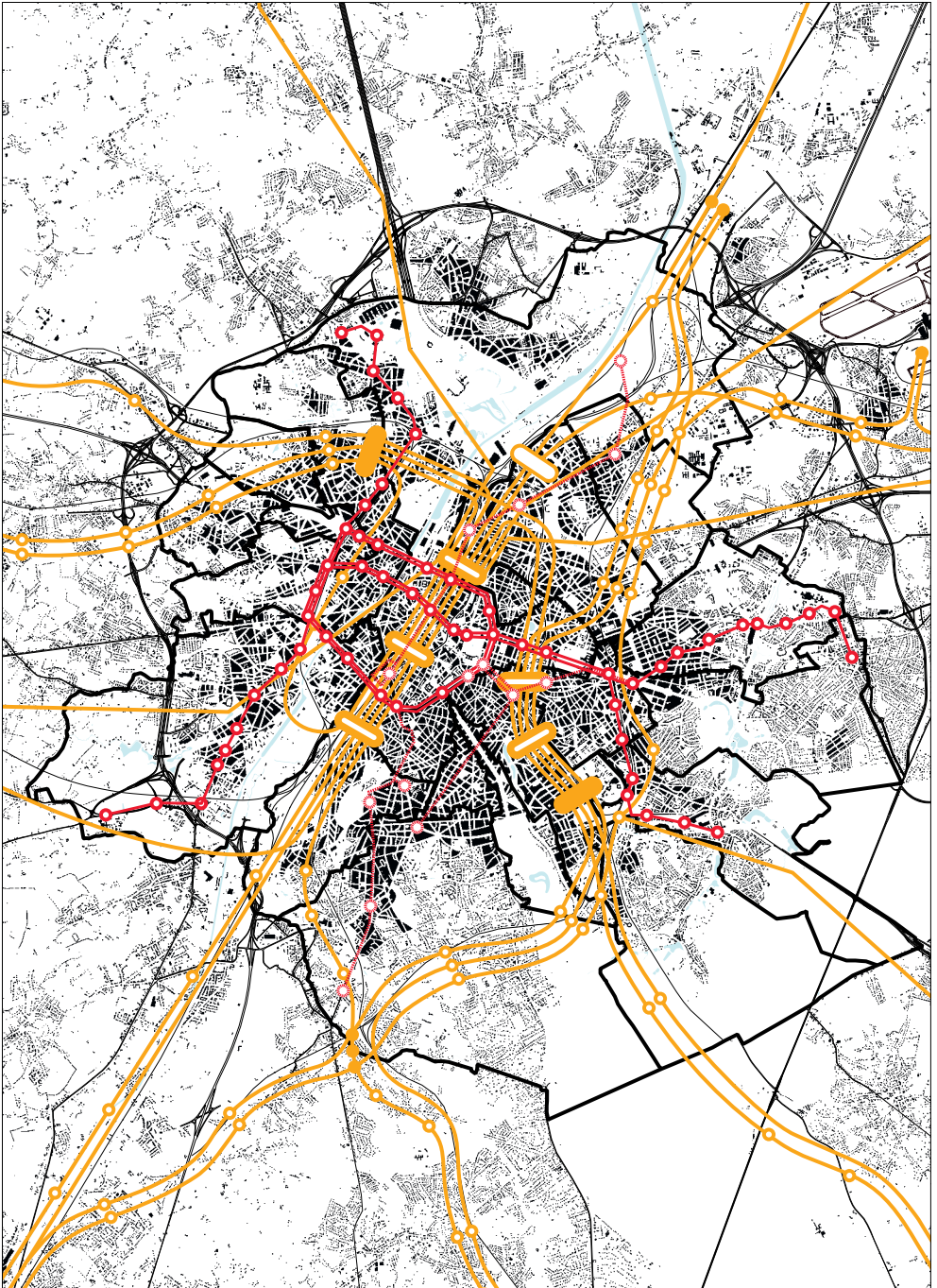
Brussel beschikt vandaag nog steeds over twee verschillende planningsapparaten: een gewestelijk ontwikkelingsplan en een mobiliteitsplan. Deze twee beleidsinstrumenten zijn onvoldoende op elkaar afgesteld. Bovendien maakt de administratieve opdeling van de Brusselse grootstedelijke agglomeratie een coherent mobiliteitsbeleid op schaal van de reële uitdagingen onmogelijk. Dit terwijl Europese voorbeelden ons tonen dat mobiliteit vandaag meer dan ooit een zaak is van architectuur en stadsontwikkeling, en omgekeerd, dat stadsontwikkeling gestuurd wordt door mobiliteit.

In september 2010 keurde de Brusselse regering het nieuwe mobiliteitsplan Iris 2 goed. Het

kaart
Stad en netwerken

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



plan schrijft een pakket aan maatregelen voor om een halt toe te roepen aan het Brusselse verkeersinfarct. Zo moet het autoverkeer in Brussel tegen 2018 met 20% dalen en wordt het openbaar vervoer gevoelig uitgebreid met onder meer nieuwe tramlijnen en een nieuwe metrolijn naar Schaarbeek. Het ambitieuze plan is een unieke kans om heel wat bovengrondse en ondergrondse publieke ruimtes in de stad opnieuw in te richten. Plekken van mobiliteit, zoals metrohaltes, treinstations, parkeerplaatsen of bus- en tramhaltes, behoren tot de meest bezochte plekken van een stad. In Brussel maken dagelijks 350.000 pendelaars gebruik van zulke plekken. Het zijn de hedendaagse toegangspoorten tot de stad, en voor veel pendelaars betekenen ze vaak het enige contact met Brussel. Ook voor de bewoners behoort de mobiliteitsinfrastructuur tot de dagelijkse leefwereld. Mobiliteit maakt niet enkel de stad en haar voorzieningen toegankelijkheid, maar is ook belangrijke ruggengraat die de verschillende stadsdelen met elkaar verbindt en samenhang brengt in de stad. De kwaliteit van de plekken van mobiliteit maakt in grote mate het beeld van de stad. Het is daarom van belang vervoersknooppunten op een kwalitatieve manier in te richten. Een aantal Europese voorbeelden tonen aan hoe de kwaliteit van zulke plekken kan afstralen op de stad als geheel. Bovendien zijn deze plekken als geen ander in staat om een nieuwe impuls te geven aan de ontwikkeling van het stedelijk weefsel.

Het **Hardbrückestation** in Zürich illustreert duidelijk hoe architectuur de belevingswaarde van een station kan bepalen. Het treinstation is gelegen aan de rand van het voormalige industriegebied Zürich West, dat vandaag wordt ontwikkeld tot een nieuw stadsdeel. Het oorspronkelijke station was verborgen



Hardbrückestation
EM2N
2007, Zürich

in een kluwen van infrastructuur, onder een 1,5 km lang autoviaduct. De architecten van EM2N legden nieuwe en vlotte verbindingen tussen het treinstation en de bushaltes op de viaduct. Daarnaast zorgden ze voor een duidelijke en opvallende signalisatie die het station een identiteit en een onmiddellijke leesbaarheid geeft. Die maakt van het station een stedelijk oriëntatiepunt en geeft een nieuwe betekenis aan de harde infrastructuur. Van onoverkomelijke breuk in het stadsweefsel zijn het station en de viaduct getransformeerd tot een nieuw knooppunt dat twee stadsdelen met elkaar verbindt.

Net zoals het Hardbrückestation is ook de **Terminus Hoenheim-Nord** in Straatsburg een toegangspoort tot de stad, ditmaal niet voor de treinreiziger maar voor de automobilist. Om het autoverkeer uit de stad te weren, legde Straatsburg een uitgebreid tramnetwerk aan. Pendelaars kunnen hun auto kwijt in speciaal daarvoor bestemde overstapplaatsen aan de rand van de stad, om vandaar hun reis met de tram verder te zetten. Vaak zijn zulke Park+Ride-zones onaantrekkelijke en grauwe parkeervlakken. Straatsburg koos er echter voor om de overstapplaatsen de grandeur van een hedendaagse stadspoort mee te geven. De Iraaks-Britse architecte Zaha Hadid ontwierp de parking voor 800 wagens als een artificieel landschap dat de bezoeker de weg wijst naar het tramstation onder een betonnen luifel. De geparkeerde wagens, op de parking geschikt volgens de curven van een magnetisch veld, worden zelf onderdeel van dat landschap. Straatsburg binnenrijden, parkeren en overstappen worden een attractie op zich.

Zoals het voorbeeld van Straatsburg aantoont, kan het terugdringen van het autoverkeer enkel slagen wanneer er een alternatief geboden wordt in de vorm



Autoparking & Terminus
Hoenheim-Nord
Zaha Hadid Architects
2001, Hoenheim

van een doeltreffend openbaar vervoersnetwerk. Ook Brussel heeft zich in het mobiliteitsplan Iris 2 voorgenomen om het aanbod van openbaar vervoer uit te breiden. Daar ligt een kans. De uitbreiding van het tram- en metronetwerk en de aanleg van het Gewestelijk Express Netwerk kunnen het vertrekpunt zijn om het hele territorium opnieuw te definiëren. Het mobiliteitsnetwerk kan zo uitgroeien tot een ruggengraat van een stadsproject op schaal van het gewest en zijn invloedssferen. Een aantal Europese steden, zoals Bordeaux, Bilbao en Porto, tonen aan dat een mobiliteitsproject in staat is het geheel van de stad een nieuwe identiteit te geven. Mobiliteit brengt samenhang in een stad, maakt een stad één. Bewoners herwinnen een fierheid op hun stad en krijgen het gevoel dat ze deel uitmaken van een gedeelde stedelijke samenleving.

Bordeaux had lang het plan om een metrosysteem te bouwen. Na een jarenlange politieke en publieke discussie werd gekozen om bovengrondse tramlijnen aan te leggen. Zo kon met het budget dat beschikbaar was voor het metrosysteem, de 'tramway' als een allesomvattend stadsontwikkelingsproject worden gerealiseerd. Om het autoverkeer terug te dringen, kreeg de tram een eigen bedding en voorrang op alle andere verkeer. Het traject van de lijnen werd bovendien zorgvuldig uitgekozen. De tram werd als een middel gezien om vooral fragielere buitenwijken terug aan te hechten bij de binnenstad. Ook de grote bestaande en geplande stadsprojecten werden door het tramproject opgenomen binnen één transportsysteem en bereikbaar gemaakt. Het meest spectaculaire aan het tramproject is het feit dat de zorgvuldige vormgeving van de traminfrastructuur – zowel de tram, het meubilair van de stations, als het landschap langs het traject – een nieuw beeld en een



Tramway Bordeaux
Brochet, Lajus, Pueyo,
Agence Signes, Elizabeth
de Portzamparc, Bordeaux



Metro Bilbao
Foster + Partners
1995, Bilbao

nieuwe identiteit aan de stad hebben gegeven. Langs het traject van de tram werden bomen aangeplant en publieke ruimtes opnieuw aangelegd. Waar de tram door de straten trekt, ontstaan corridors waar de wijken heropleven. Op een spontane manier zijn intussen 20.000 nieuwe woningen langs de trajecten van de tram gebouwd. De stad heeft daarom beslist om samen met de uitbreiding van het tramnetwerk nog eens 50.000 bijkomende woningen te plannen.

Ook in Bilbao werd de aanleg van een openbaar vervoersnetwerk, ditmaal een **metro**, aangegrepen om een nieuwe coherentie aan te brengen in de verscheidenheid van stadswijken. De Britse architect Norman Foster kreeg de unieke opdracht om de totaliteit van de metrolijnen vorm te geven. Alle metrohaltes zijn ontworpen als grote buisvormige hallen. Dezelfde materialen en vormen keren terug in de gangen, trappen en liften. Het ondergrondse programma krijgt ook een krachtige aanwezigheid boven de grond. Aan de ingang van de metrohaltes komen glazen tubes als slurven uit de grond. De zogenaamde ‘fosteritos’ zijn uitgegroeid tot een nieuw icoon van de stad.

Terwijl de ondergrondse metrohaltes in Brussel vaak donkere en ongezellige ruimtes zijn, zien we in Bilbao, maar ook in Porto, dat onder de grond ook veel kansen liggen. De **metro in Porto** loopt voor een groot deel, vooral in de binnenstad, ondergronds. Anders dan in Bilbao zijn de stations ontworpen door meerdere architecten, die echter onder supervisie stonden van de Portugese architect Eduardo Souto de Moura. Hij stelde een aantal richtlijnen op die de architecten in acht moesten houden. Die zorgden ervoor dat de diepe metrohaltes aangename publieke ruimtes werden en dat de overgang van de straat naar de ondergrond, en dus de omliggende publieke ruimte, een bijzondere aandacht kreeg.



Metro Porto
Eduardo Souto de Moura
2002, Porto

Die verbinding tussen de straat en de ondergrond is op een revolutionaire wijze vormgegeven in het **Souterrain in Den Haag**. Het Office for Metropolitan Architecture bouwde er een ondergrondse straat van 1.250 meter lang met 500 parkeerplaatsen op twee niveaus en aan elk uiteinde van het ondergrondse bouwwerk een tramstation op niveau -3. Door de tramlijn ondergronds te leggen en te combineren met een grote parkeergarage, kon de bovenliggende winkelstraat verkeersvrij worden gemaakt. De drie ondergrondse lagen zijn over de hele lengte verbonden met de bovengrondse winkelcentra. Het Souterrain is geen duister metrostation of parkeergarage, maar een dynamische en veilige publieke ruimte, waar het daglicht doordringt tot op de laagste verdiepingen. Het is een stedelijke ruimte vol beweging en activiteit, die ervaren wordt als een grote stedelijke lobby.

Lyon vertaalt net als de voorgaande steden zijn beleidskeuze om het autoverkeer in de stad terug te dringen in heel concrete ingrepen. De stad ontwikkelde een parkeerplan met een aantal nieuwe parkeergarages. Om het succes van de ingreep te verzekeren, besloot Lyon om auto's niet simpelweg in donkere dozen te steken. Zo werd de **Parking des Célestins** ontworpen door architect Michel Targe en kunstenaar Daniel Buren. Ze lieten zich inspireren door de bekende 16de-eeuwse Pozzo di San Patrizio in het Italiaanse Orvieto. Net zoals deze waterput is de ingang van de parkeergarage opgebouwd als een dubbele helix rond een centrale leegte. Verlichte openingen in de helix kijken uit op de centrale put en brengen daglicht in de garage. In de bodem van de put plaatste Daniel Buren een spiegel die dag en nacht om haar as draait. Op het plein voor het theater staat een periscoop, die uitkijkt op bodemloze bodem van de



Souterrain tramtunnel
Office for Metropolitan
Architecture (OMA)
2004, The Hague



Parking des Célestins
Michel Targe + Daniel
Buren
1995, Lyon



Central Park Turnhout
Office Kersten Geers David
Van Severen & Technum
studiefase, Turnhout

put. Dankzij het theatrale, illusoire effect wordt het een beleving op zich om de wagen te parkeren.

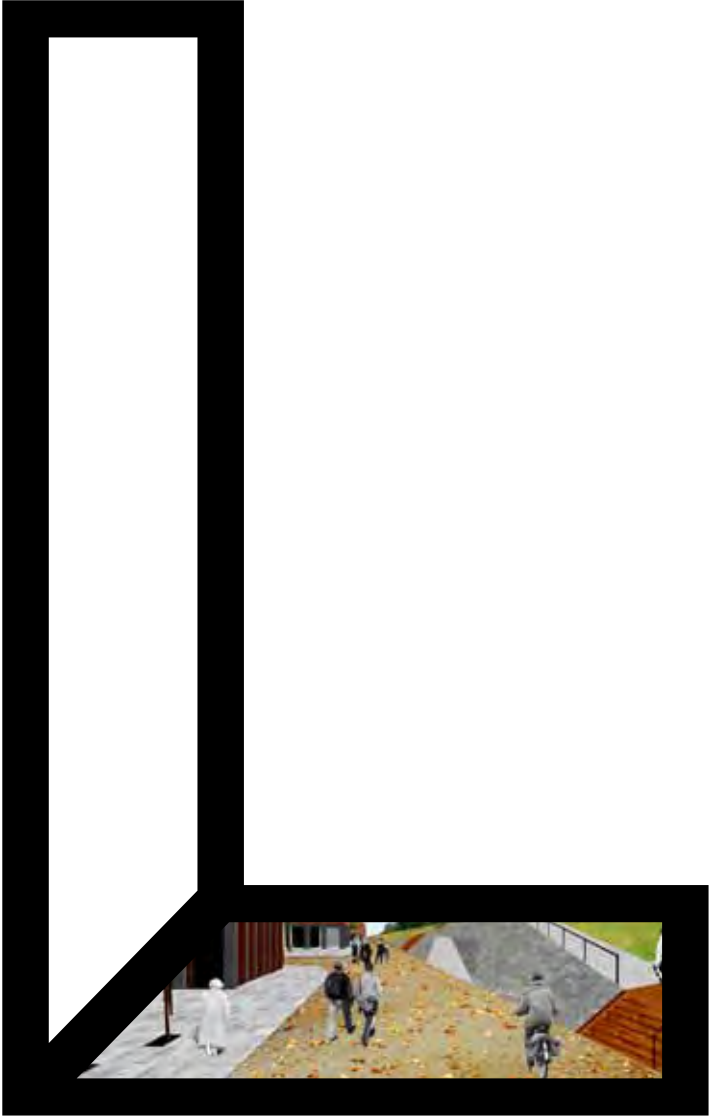
Ondanks de opkomst van alternatieve vervoersmodi zal de auto nooit helemaal weg te denken zijn uit de stad. Zeker in een stad als Brussel, die is gemaakt op maat van de auto, blijven autowegen een onmiskenbaar onderdeel van de stad vormen. Vaak vormt de weginfrastructuur barrières die het stadsweefsel in tweeën snijden. Het project **Central Park** in het Belgische Turnhout van het Brusselse bureau Office Kersten Geers David Van Severen toont aan dat die barrières niet onoverkomelijk hoeven te zijn en zelfs een kans zijn voor nieuwe stedelijke ontwikkeling. Turnhout wilde het zuidelijke deel van de ringweg ondertunnelen, zodat het verkeer vlotter kan doorstromen en er een veilige oversteekplaats ontstaat tussen de binnenstad en een park aan de buitenzijde van de ring. De architecten stelden echter voor om in plaats van een tunnel een dijk over de weg te bouwen. De dijk vormt een krachtig architecturaal element, en is zowel de ‘opstap’ naar het park, als een duidelijke grens van de stad. Wat als een infrastructuurproject werd gezien, is zo door de architecten opnieuw geformuleerd als een stadsvernieuwingsproject: het park wordt aangehecht bij de stad en krijgt een nieuwe façade van vijf torengedebouwen langs het dijklichaam.

Zoals in Brussel heeft ook in Barcelona de grootschalige aanleg van autowegen in de jaren 1960 een zware stempel gedrukt op de stad. Weginfrastructuur werd in die tijd als een louter technisch gegeven beschouwd, zonder na te denken over de impact op het stedelijk weefsel. De voorbije twee decennia heeft Barcelona de breuken in de stad systematisch verbouwd tot grootstedelijke publieke ruimtes die de wijken met elkaar verbinden. Onder

meer de ruimteverslindende verkeersknooppunten en verkeerswisselaars worden opnieuw aangelegd om ze beter te integreren in het stadsweefsel. In het noorden van de stad richtten architecten Enric Battle & Joan Roig de 'restruimte' van een gigantische verkeerswisselaar in als een park voor de buurt. **Het Park Trinitat** is met tunnels, bruggen en een metrohalte verbonden met de omliggende wijken. De architectuur van het landschap weerspiegelt de gebogen lijnen van de verkeerswisselaar en schermt het park af van de drukte van de autosnelweg. Dankzij de aanleg van het park is de infrastructuur omgevormd van een blinde vlek in de stad tot een centrale, levendige plek.



Trinitat Park
Enric Battle & Joan Roig
Architects
1993, Barcelona



Nieuwe stadsdelen

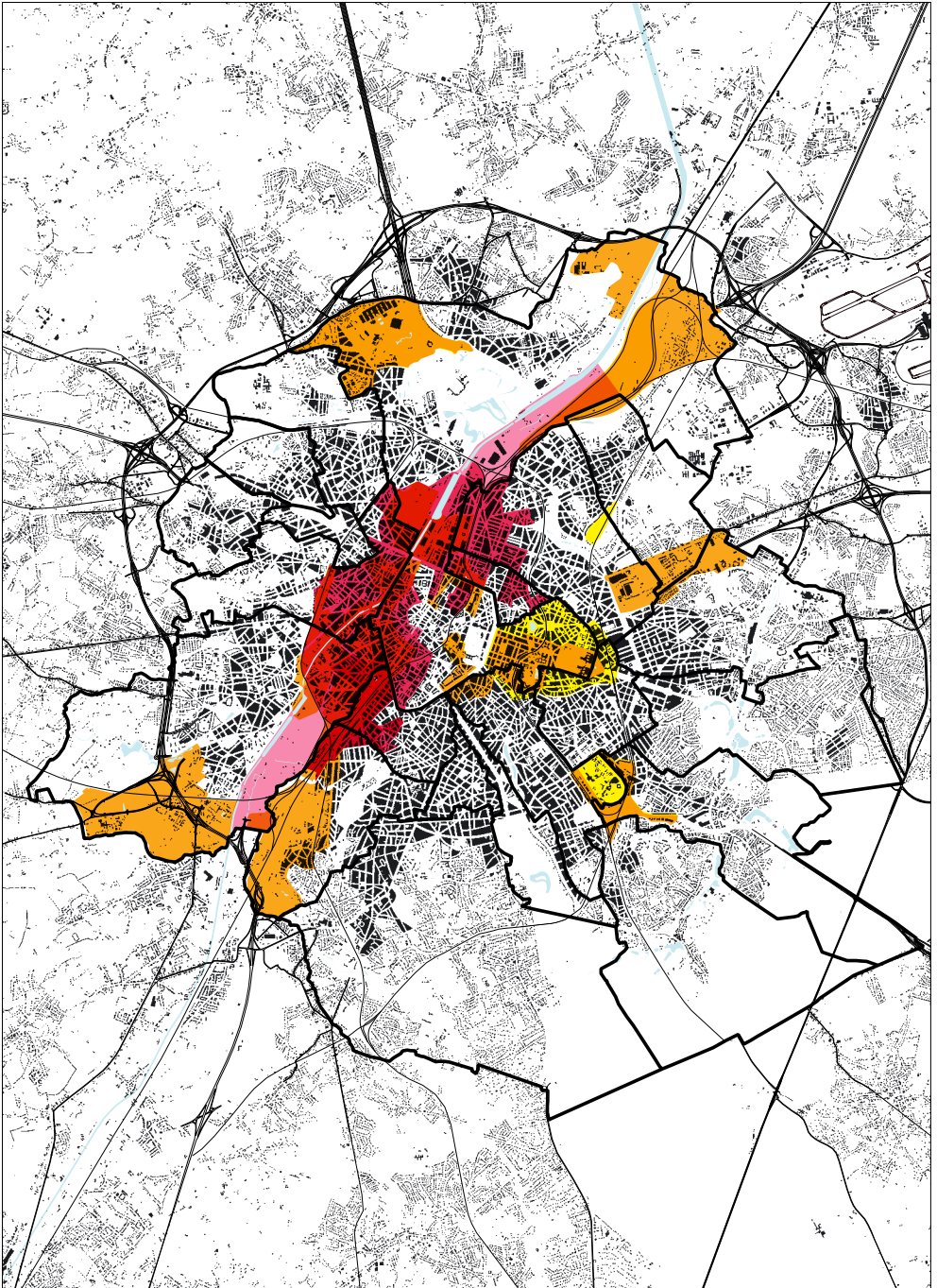
Welke vorm geven we aan de stad van morgen?

De voorbije vijftig jaar heeft de Europese stad zich omgevormd van een industriestad tot een stad gebaseerd op een diensteneconomie. Brussel vormt hierop geen uitzondering. De 19de- en 20ste-eeuwse industrie heeft een zware stempel gedrukt op de stad. Grote delen van het grondgebied, zoals Schaarbeek Vorming, Thurn en Taxis, het Brusselse havengebied of de kanaalzone, zijn relictten uit een industrieel tijdperk en wachten nog steeds op een nieuwe bestemming. Zoals de industriële economie het uitzicht van de stad voor een groot deel heeft bepaald, zo ook is met de opkomst van de tertiaire economie een nieuw soort stad ontstaan. De transformatie van Brussel tot een tertiaire stad heeft zich totnogtoe vertaald in de opmars van de vastgoedontwikkeling, die de stad heeft voorzien van de noodzakelijke vierkante meters aan kantooruimte. De meest zichtbare exponenten hiervan zijn de kantoorwijk aan het Noordstation en het Zuidstation, de Europese wijk rond het Schumannstation en de Wetstraat of het Rijksadministratief Centrum aan de Kruidtuin. Het zijn monofunctionele kantoorwijken met een gebrekkige publieke ruimte, waar geen leven is na de kantooruren. Met deze eenzijdige vastgoedontwikkeling streefde Brussel een oude ambitie na. Sinds de jaren 1950 profileert Brussel zich als het centrale knooppunt, het logistieke kruispunt of het bestuurlijke centrum van Europa. Dat de prijs voor deze ambitie hoog mocht zijn, wordt geïllustreerd door het gemak waarmee in het verleden hele woonwijken moesten

kaart
Prioritaire
ontwikkelingszones

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



wijken voor kantoorwijken. Brussel draagt hiervan nog altijd de trauma's.

Nu Brussel zijn functie als Europese hoofdstad heeft opgenomen, staat de stad voor een belangrijke uitdaging. Enerzijds moet Brussel zijn internationale positie verder versterken, anderzijds moet zij de transformatie naar een tertiaire stad op zo'n kwalitatief mogelijke wijze vormgeven en in overeenstemming brengen met de woon- en verblijffunctie van de stad. Dat is iets waar Brussel, als jonge overheid, totnogtoe moeilijk vat op krijgt. Terwijl andere steden in Europa al enkele decennia bezig zijn met de transformatie van het stadsweefsel, hinkt Brussel achterop. Een aantal voorbeelden illustreren hoe verschillende Europese steden de transformatie van hun stad krachtig in handen hebben genomen. Het oude industriële weefsel wordt benut als een kans om een nieuwe stad te bouwen met een hoogstaande publieke ruimte en een evenwichtige mix tussen woningen, kantoren, werkplaatsen, winkels, cultuur en recreatie.

Toen de havenactiviteiten op Île de Nantes in de jaren 1980 werden stopgezet, kwam een gigantisch terrein vrij, dat met zijn 350 hectare bijna acht keer zo groot is als het Brusselse Thurn & Taxis en bijna dubbel zo groot als Schaarbeek Vorming. De overheid gaf de aanzet tot de herontwikkeling van het eiland in de Loire met de bouw van het justitiepaleis van Jean Nouvel in 2000. Architecten Alexandre Chemetoff en Jean-Louis Berthomieu werden aangesteld om de ontwikkeling van het gebied over een periode van tien jaar te sturen. Ze tekenden geen gedetailleerd masterplan, maar stelden een aantal richtlijnen op om de ontwikkeling, die voor het grootste deel berust op spontane initiatieven van de privésector, in goede banen te leiden. Zo ontstaat een open project



Île de Nantes
l'Atelier de l'île de Nantes –
Alexandre Chemetoff
2011 (fase 1), Nantes

dat voortdurend aangepast kan worden aan nieuwe initiatieven en kansen die zich in de toekomst zullen voordoen.

Tirana, de hoofdstad van Albanië, is een buitenbeentje onder de Europese voorbeelden. De stad draagt nog sterk de sporen van het vroegere communistische bewind. Terwijl het centrum van de stad op een zeer rigide en monumentale manier werd vormgegeven, kende Tirana de laatste decennia een tomeloze uitbreiding. Om opnieuw orde te brengen in de chaotische stad, tekende het Franse architectenbureau Architecture Studio een masterplan waarin een reeks van tien torens opnieuw coherentie moet brengen in het stadsweefsel. Het Belgische architectenbureau 51N4E bouwde een eerste toren vlakbij het centrale plein van de stad. Dankzij zijn bijzondere vorm – een rechthoek die geleidelijk overgaat in een ellips – vormt de **TID Tower** het symbool voor de transformatie van de stad. Aan de voet van de toren is een publieke galerij gebouwd waaruit een halve koepel is weggesneden. Die biedt beschutting aan de tombe van Süleyman Pacha, stichter van Tirana. Ook het plein werd heraangelegd in de vorm van een piramide. In het midden van het plein, op de ‘top’ van de piramide, kijken de bezoekers uit over de communistische architectuur van de stad, waardoor de onderdrukkende monumentaliteit teniet gedaan wordt. Deze subtiele interventie integreert het verleden van Albanië en geeft de stad nieuwe vooruitzichten voor de toekomst.



TID Tower /
Skanderbeg Square
51N4E
in uitvoering, Tiranë

Net als Nantes greep Hamburg de kans om een oud havengebied te ontwikkelen tot een nieuwe, moderne wijk. Dit reusachtige stadsproject van 155 hectare streeft naar een compacte, duurzame en levendige stad met gemengde functies. Na een eeuw van grootschalige havenactiviteiten kan

Hamburg eindelijk zijn relatie met de rivier de Elbe herstellen. Traditionele planningsinstrumenten zijn ontoereikend om een stadsproject van zo'n immense schaal tot een goed einde te brengen. **Hafencity** is een project van lange adem. Na tien jaar bouwen is vandaag nog maar de helft van de stad voltooid. KCAP en ASTOC, de ontwerpers van het masterplan, hebben daarom gekozen voor een combinatie van vaste principes en operationele regels die voortdurend op elkaar en op de veranderende economische realiteit afgesteld worden. De zorgvuldig vormgegeven publieke ruimte van de eerste fase, een ontwerp van architecten Enric Miralles en Benedetta Tagliabue (EMBT), geeft eenheid aan het nieuwe stadsdeel en betreft het historische centrum op het water. Wonen, werken, winkelen, cultuur, onderwijs, ontspanning en uitgaansleven zijn innig met elkaar vermengd. De pleinen en straten zijn dag en nacht het toneel van een bruisende activiteit.

Ook Londen zet het potentieel van de oude industriële sites langs de Thames in om nieuwe stadswijken te ontwikkelen. Op de zuidelijke oever van de rivier verrees de kantoorwijk **More London**. De stedelijke overheid gaf het startschot met de bouw van de nieuwe City Hall. Foster & Partners stonden in voor het masterplan. Ondanks de veeleer banale kantoorgebouwen die de projectontwikkelaars binnen het masterplan hebben gerealiseerd, slaagden de architecten erin om samen met Townshend Landscape Architects hoogstaande publieke ruimtes te ontwerpen. Naast de City Hall bevindt zich het centrale plein met de 'scoop', een openlucht amfitheater waar allerlei culturele manifestaties plaatsvinden. De kantoorwijk creëert een duidelijke façade aan een toeristische wandelroute langs de oever van de rivier.



Hafencity
KCAP/ASTOC
in uitvoering,
Hamburg



More London
Foster + Partners architects
Townshend
landscape architects
2003, London



Campus Novartis
Vittorio Magnago
Lampugnani
2008, Basel



Forum 3
Diener & Diener
Architekten
2005, Basel



Îlot St. Maurice
Xaveer De Geyter
Architecten
2005, Lille

Basel is net als Brussel en Londen een stad met grote internationale ambities. De stad is gelegen op het kruispunt van Zwitserland, Frankrijk en Duitsland en is voor vele bedrijven dan ook een ideale plek om zich te vestigen. Onder meer het farmaceutische bedrijf Novartis besloot om zijn hoofdzetel, onderzoekslaboratoria en productiecentra onder te brengen op een voormalige industriële site langs de Rijn en stelde architect Vittorio Lampugnani aan om het masterplan te tekenen. Interessant aan dit project is dat de **Campus Novartis** niet de ambitie – en evenmin het potentieel – heeft om stad te zijn. Het is in de eerste plaats een **privaat bedrijventerrein**, gesloten voor het publiek. Toch geeft het iets terug aan de stad. De gebouwen trekken zich terug van het water, zodat langs de oevers van de Rijn een publieke promenade ontstaat. De verschillende gebouwen op de campus zullen getekend worden door een schare aan internationaal gerenommeerde architecten zoals Frank Gehry, Rafael Moneo of SANAA. Een eerste gebouw is reeds opgeleverd: Diener & Diener, Helmut Federle en Gerold Wiederin ontwierpen het kleurrijk kantoorgebouw **Forum 3** dat de ingang van de campus markeert.

In tegenstelling tot Brussel heeft Rijsel de komst van de HST-trein in 1994 aangegrepen om zichzelf op de kaart te zetten als een nieuwe metropool. Rond het HST-station verrees een nieuwe stad. Na Euralille 1 staat nu ook Euralille 2 in de steigers en worden er studies opgemaakt voor Euralille 3. Het resultaat is een wat duale stad: aan de ene kant het oude centrum, aan de andere kant een hypermoderne stad met hoogbouw en schitterende glasgevels. Aan de rand van Euralille bouwde het Brusselse architectenbureau van Xaveer De Geyter de nieuwe wijk **Îlot St. Maurice**, die voor het eerst een

brug maakt tussen de oude en de nieuwe stad. Xaveer De Geyter tekende een reeks gebouwen die elkaar in parallelle stroken opvolgen. De gebouwen herbergen woningen, ateliers, kantoren en winkels. Het heuvelachtige terrein werd aangewend om toegang te verlenen aan verschillende verdiepingen, zodat alle winkels, woningen en parkings onmiddellijk toegankelijk zijn. De zeer dichte bezetting van de wijk is gecompenseerd met een netwerk van publieke ruimtes tussen de gebouwen en met terrasdaken en hangende tuinen die voor iedereen toegankelijk zijn en uitkijken op de torens van Euralille.

Net zoals Nantes, Londen en Hamburg is ook Zürich een voormalige industriestad die de kans heeft aangegrepen om de vrijgekomen terreinen in te lijven bij de stad. Voor het industriegebied **Zürich West** heeft de stad er echter resoluut voor gekozen om geen totaal nieuw weefsel te bouwen, zoals in More Londen is gebeurd, maar om het industriële karakter van de wijk zoveel als mogelijk te bewaren. Industriële loodsen en fabrieken krijgen een nieuwe bestemming als woningen, kantoren, ateliers en werkplaatsen. Bestaande infrastructuurlijnen wordt opnieuw ingezet en krijgen een nieuwe betekenis. Zürich West slaat nog op een andere manier een brug met het verleden: de nieuwe stad staat in het teken van het stimuleren van artisanale en creatieve industrieën. Het Bureau voor Stedenbouw van de stad Zürich riep een vernieuwende, coöperatieve planningsmethode in het leven die de meer dan honderd verschillende private eigenaars nauw betreft bij de beslissingen. Het bureau formuleerde een twaalftal basisprincipes met betrekking tot de maat en de kwaliteit van de publieke ruimte, de belangrijkste infrastructuurlijnen, de schaal van de gebouwen, de toegankelijkheid van de stadswijk en het hergebruik van het industrieel patrimonium.



Zürich West
Amt für Städtebau Stadt
Zürich
in uitvoering, Zürich



Prime Tower
Gigon Guyer Architekten
2011, Zürich

Deze basisprincipes vormen de rode draad van een stadsproject dat steeds open staat voor nieuwe ontwikkelingen, investeringen en kansen. Aan de rand van Zürich West verrees de **Prime Tower**, een landmark en een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk. De kantoortoren met zijn glazen gevel die steeds van kleur wisselt, is omringd met publieke ruimte, die de verbinding maakt met de aanliggende nieuwe en gerenoveerde gebouwen. In de onmiddellijke omgeving verrijzen talloze nieuwe en ambitieuze bouwprojecten.

**Paleis voor Schone Kunsten,
Brussel**

*Directeur-generaal – Artistieke
directeur*
Paul Dujardin

Adjunct-directrice tentoonstellingen
France de Kinder

Coördinatie BOZAR ARCHITECTURE
Iwan Strauven, Marie-Cécile Guyaux

Medewerkers BOZAR EXPO
Axelle Ancion, Joris Erven, Nicolas
Bernus, Roger Van Der Meulen

Medewerkers BOZAR STUDIOS
Lucie Moers, Vera Claessens

Medewerkers BOZAR COM
Géraldine Jonville, Bettina Saerens,
Annelien Mallems, Sabine Jonckheere

Tentoonstelling

Bouwen voor Brussel
Architectuur en stedelijke
transformaties in Europa
09.10 > 28.11.2010
Paleis voor Schone Kunsten, Brussel

Initiatief
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Coproductie
Architecture Workroom Brussels,
BOZAR ARCHITECTURE,
A+ Belgische tijdschrift voor
Architectuur

Curator
Joachim Declerck, Architecture
Workroom Brussels

Co-curator
Roeland Dudal, Architecture
Workroom Brussels

Projectteam
Nathanaëlle Baës-Cantillon, Elise
François, Pieterjan Gijs (Architecture
Workroom Brussels)

Cartografie
Alexandra Dierick, Simon De
Waepenaere, Liselotte Vroman
(Architecture Workroom Brussels)
Prem Krishnamurthy, Chris Cheng-
huan Wu (Project Projects)

Begeleidingscomité
Olivier Bastin, Jean-Didier Bergilez,
Hans Ibelings, Pascale Ingelaere,
Michel Jacques, Andrea Mariucci,
Thierry Mercken, Michel Steens, Iwan
Strauven, Anne-Sophie Walazyc

Scenografie
Bureau vers plus de bien-être (V+),
Brussels

Grafisch ontwerp
Project Projects, New York

Films
The Office for Nonfiction Storytelling,
Rotterdam

Tekst
Joeri De Bruyn, Joachim Declerck

Eindredactie
Gracienne Benoit (FR), Joeri De Bruyn
(NL), Michelle Gerard Ramahlo (ENG)

Vertalingen
Dynamics Translations (FR / ENG),
Anne Baudouin (ENG), Nathalie
Callens (FR), Walter Provo (ENG)

Tijdslijn Brussel
Sarah Levy

Grafisch ontwerp tijdslijn Brussel
Pleaseletmedesign, Brussels

Opbouw tentoonstelling
Aorta

Transport
Art & Exhibition Services

Productie tafels
Kaesemans Metaalbouw

Druk tentoonstelling
Antwerp Digital Print
Pelegrie

Druk tentoonstellingsgids
Drukkerij De Cuyper

Dank aan

Alle deelnemende architecten en
fotografen.

De geïnterviewden in de films:
Olivier Bastin, Pierre Blondel, Kees
Christiaanse, Frans De Keyzer,
Vincent Feltesse, Christoph
Gantenbein, Daniel Hilfiker, Cathy
Macharis, Cornelia Mattiello-
Schwaller, Shelley Mc Namara, José
Menéndez, Benoit Moritz, Frank
Schneider, Bernardo Secchi, Guido
Tabellini, Benedetta Tagliabue, Paola
Viganò.

ADT-ATO, AATL, IBSA-BISA

Noémie Beys, Jorn Bihain, Bart
Canfyn, Patrick Crahay, Sabine De
Vijlder, Wim Embrechts, Salomon
Frausto, Ariane Herman, Annabelle
Guérin, Pierre Huyghebaert, Prem
Krishnamurthy, Gery Leloutre, Jean-
Baptiste Levée, John S. Moerland,
Paul Mouchet, Nathalie Pelegrie,
Sabine Ringelheim, Curt Otto Teich,
Carole Thays, Sandrine Tonnoir, Ab
van der Wiel, Roel van Tour, Sergio
de Vincenzo, Victor Vroegindewij,
Benjamin Wayens, Bety Waknine,
Chris Cheng-huan Wu.

Image credits

Carabanchel © Duccio Malagamba
Mirador © Rob 't Hart
Borneo and Sporenburg © West 8
4 dwellings Seinwachterstraat

© Kim Zwartz

Mountain Dwellings © JDS

Île Seguin Rives de Seine

© Diener & Diener Architekten

Eden Bio © David Boureau

Chassé Park Appartemenen

© Gilbert Fastenaken

De Rotterdam © OMA

The Red Apple © Rob 't Hart

VoltaMitte © Tonatiuh Ambrosetti

Wohnhaus Schwarzpark

© Ruedi Walti

Università Bocconi

© Università Luigi Bocconi

Cinéma Sauvenière © Alain Janssens

Ufo © Hans Werleman

Shoppingcenter K © Griet Ollivier

Les Ballets C de la B – LOD

© Filip Dujardin

Les Bains des Docks © Roland Halbe

Elementary School Leutschenbach

© Dario Pfammater

Casa Da Musica © Phillipe Ruault

MAXXI : National Museum of XXI

century Arts © Roland Halbe

Ecole d'architecture

© Lacaton & Vassal

Spoor Noord © Stad Antwerpen

A8renA © Luk Kraamer

Hôtel Industriel Berlier

© Georges Fessy

Ferromnerie Dynamo

© Dominique Marc Wehrli

Santa Caterina Market

© Roland Halbe

Im Viadukt © Ralph Hutt

De Meelfabriek © Atelier Peter

Zumthor & Partner

Hardbrücke Station © Roger Frei

Car Park & Terminus Hoenheim-Nord

© Roger Rothan

Tramway © Cristian Désile

Metro © Nigel Young Foster + Partners

Metro © Luis Ferreira Alves

Souterrain Tram Tunnel

© Hans Werlemann

Parking des Célestins

© Guillaume Perret

Central Park Turnhout

© Office Kersten Geers David

Van Severen

Trinitat Park © Luis On

Île de Nantes

© Arnauld Duboys Fresney

TID Tower / Skanderbeg Square

© 51N4E

Hafencity © Thomas Hampel,

Elbe&Flut

More London © Nigel Young Foster +

Partners

Campus Novartis © Novartis

Forum 3 © Christian Richters

Îlot St. Maurice © Hans Werleman

Zürich West © Juliet Haller Stadt

Zürich

Prime Tower © Gigon Guyer

Architekten

BO
ZAR
ARCHI
TEC
TURE

Alexandre Chemetoff



A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT
VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE
D'ARCHITECTURE

aw
b

Architecture Without
Borders



© ARNAULD DUBOIS, RENNY

THE FORECOURT OF THE NAVES SEEN FROM THE QUAI DE LA FOSSE
ÎLE DE NANTES, SEPTEMBER 2008

PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL

PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES

CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS

WWW.BOZAR.BE
+32 (0)2 507 82 00

LEZING | CONFÉRENCE | LECTURE

15.11.2010 – 19:00

IN HET FRANS | EN FRANÇAIS | IN FRENCH

INKOM | ENTRÉE | TICKET 8 EUR / 5 EUR (RED. -26/60+)

BO
ZAR
ARCHI
TEC
TURE

Peter Zumthor



A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT
VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE
D'ARCHITECTURE

aw
b



PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL
PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES
CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS
WWW.BOZAR.BE
+32 (0)2 507 82 00

LEZING | CONFÉRENCE | LECTURE

29.11.2010 – 19:00

IN HET ENGELS | EN ANGLAIS | IN ENGLISH

INKOM | ENTRÉE | TICKET 8 EUR / 5 EUR (RED. -26/60+)

DeMorgen

Klara

Knack

arte

LE SOIR

LE VIF

awb

DE MEELFABRIEK C.V.



BO ZAR ARCHI TEC TURE



trio.be

A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE D'ARCHITECTURE

aw
Architecture Workroom
Brussels

A10
new European
architecture

Klara

Knack

arte
BELGIQUE

LE VIF
-BRUXELLES-

LE SOIR

MUSIQ3

CO
BRA
.be

fmb Brussels

In het kader van het Belgisch
voorzitterschap van de Europese Unie.

PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL

PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES

CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS

WWW.BOZAR.BE | + 32 (0)2 507 82 00

Mobiliteit

Demografie

**Stedelijke
economie**

