

# Leuven Vaartkom: een lans br

Isabelle Plancquaert,  
architect, Heverlee

*“Wees nooit te haastig met slopen als er geen dwingende noodzaak bestaat, want een open plek waar eens een monument stond dat belangrijk is voor de Geschiedenis of de herinneringen aan een stad zal steeds gevoelens van spijt opwekken. De slopers maken zich onherroepelijk belachelijk en hun reputatie is voor altijd besmeurd!”*

(VIOLLET-LE-DUC, 1879)



# eken voor het jonge monument



Algemene beelden die de monumentaliteit van het site Leuven-Vaartkom ondersteunen. Ochtendstemming met perspectief op de Keizersberg (links) en in de richting van de Diestsevest (boven).  
(foto's auteur)

## Van industriële randstad naar multifunctionele stadsrand

**L**euven-Vaartkom is in vele opzichten een merkwaardig gebied. Hoewel niet onmiddellijk betrokken bij het vroege ontstaan van Leuven als economische vestigingsplaats, kreeg het al vlug door zijn specifieke ligging achter de Keizersberg en in de nabijheid van de Dijle, een begenadigde bestemming. Een historisch overzicht van de stad en de randstad waartoe de Vaartkom behoort, is noodzakelijk voor een beter begrip van dit gebied. Vlug zal blijken hoeveel bladzijden van economische betekenis in dit gebied zijn volgeschreven en nadien weer omgedraaid.

De inkt vervaagt en de betekenis van het verleden verdwijnt uit het gezichtsveld.

Nieuwe bedrijfsmatige evoluties verdringen het mono-functionele industriële stadsbeeld van vroeger. Nieuwe verkeers-infrastructuur splitst de eigenlijke Vaartkom af van zijn industrieel *hinterland* en integreert hem in een stadsrand met onduidelijk gezicht en weinig aantrekkingskracht. Zonder planologische sturing wordt het gebied tot een wanordelijk geheel zonder ruimtelijke en architecturale kwaliteiten. Economische en stedenbouwkundige onderzoeken hebben tot meer inzicht geleid en tot wellicht verantwoorde en waardevolle planning.

Het komt ons evenwel voor dat in deze site de ziel van het verleden niet mag ontbreken. Het boeiende van een plek als deze ligt soms in het verwijzingsvermogen van het huidig ruimtelijk beeld naar de sfeer en de grootsheid van vroeger. Indien dit verleden nauwe industriële bindingen vertoonde en dit nu verglijdt naar de tertiaire bedrijvigheid is waakzaamheid geboden.

En ook zorg voor het behoud van enkele materiële betekenisvolle getuigenissen.

Zij resten ons nog als schildwachten van een vroeger geïnustrialiseerd samenlevingsmodel: gebouwen en infrastructuur - wat kan en moet behouden worden voor deze en latere generaties?

Dit onderzoek wil vanuit industrieel-archeologische bekommerning daartoe een bescheiden bijdrage zijn.

## Kort historisch overzicht van Leuven

**V**anzelfsprekend is Leuven-Vaartkom een klein onderdeel van een economisch, sociaal en cultureel geheel dat reeds vroeg in onze geschiedenis van enig belang is geweest. Deze stad en haar industriële randstad waarvan de Vaartkom een belangrijk centrum werd, ontwikkelden zich in onderlinge samenhang. Voor een goed begrip van ontstaan en evolutie van de Vaartkom is een summier historisch overzicht van de stad waarin hij onderdeel van is, wenselijk.

Dit overzicht blijft beperkt tot de morfologische en de industriële evolutie.

## Morfologische evolutie (1)

**L**euven heeft haar ontstaan te danken aan de Dijle. De nabijheid van water, een stroom of rivier heeft door de geschiedenis altijd al aanleiding gegeven tot handel, nederzetting en groei van een stad.

De traditionele geschiedschrijving wil dat de nederzetting 'Loven' zich in de 11de eeuw ontwikkelde rond een eiland op de Dijle. Op dit eiland bevond zich de burcht van Graaf Lambrecht met de Baard, heerser van het toenmalige Hertogdom Brabant. De Dijle, enkel bevaarbaar tot Leuven deed dienst als overslaghaven, vanwaar de goederen per paard en kar verder gedistribueerd werden naar het *hinterland*. Deze nederzetting breidde vooral in oostelijke richting uit. In de 12de eeuw (1156-1161) werd de 1ste omwalling gebouwd. Daarvan zijn nu nog enkele resten zichtbaar in het centrum van de stad.

Door de bloei van de lakennijverheid en de toename van de bevolking in de eerste helft van de 14de eeuw groeide de stad voornamelijk in noordwestelijke richting uit. Omwille van deze uitbreiding, heeft men midden 14de eeuw een tweede omwalling opgetrokken, die later in de 18de eeuw omgevormd werd tot de huidige boulevards. De burcht verhuisde van het Dijle-eiland naar de Keizersberg waar Hertog Jan III zijn intrek nam.

Hongersnood, sociale onrusten en de pest teisterden de stad. Dit had tot gevolg dat de activiteit in de textielsector verminderde en de hertogen van Brabant naar Brussel verhuisden.

De bloei van de stad werd tijdelijk afgeremd. Enkel het hoofd- en stratennet van het centrum werd bebouwd. De oost- en zuidoostelijke zones binnen de omwalling werden voor landbouw gebruikt. Op de westelijke hellingen deed men aan wijnbouw.

In de 15de eeuw kende Leuven een periode van herstel: in 1425 werd de universiteit opgericht. De lakennijverheid kende een nieuwe bloei en groeide uit tot kleinschalige luxe- en kunstnijverheid. Door de kennis van het hop brouwen vestigden zich er de eerste brouwerijen.

Voorals in de 18de eeuw werd Leuven een belangrijk handelscentrum door haar verkeersknooppunt. Nieuwe interstedelij-

ke wegen werden aangelegd. Van 1753 tot en met 1763 groef men het kanaal en de vaartkom, deels met financiële steun van de bierbrouwersgilde.

De vaartkom werd een trekpleister bij uitstek voor brouwerijen, glasblazerijen, zout- en zeepziederijen, kortom een levendige haard van vroeg-industriële en commerciële bezigheden. In de binnenstad kreeg men aandacht voor urbanisatie: rooilijnplannen werden ingevoerd; men deed aan uitbreiding of vernieuwing van het gebouwenbestand zodat de binnenstad een vernieuwd bewoningspatroon begon te vertonen. Onder het Franse regime en in de 19de eeuw werd de stad bestuurlijk beperkt tot het gebied binnen haar wallen. Daardoor verloor zij alle omliggende gronden, 'De Cuype' genaamd. Een Franse urbanisatie en '*Embellissement*' werd doorgevoerd, wat een versnippering in de stedelijke ontwikkeling veroorzaakte. De stadswallen werden gesloopt en hereschapen tot boulevards, andere straten werden gekasseid, parken en pleinen aangelegd. De arbeiderswoning werd uit het centrum

**Uitzicht vanop de oude toren van de voormalige brouwerij Stella Artois, na de vernielingen aangericht door de bombardementen van de Tweede Wereldoorlog.**

**De toen nog grotendeels bestaande eind 18de-eeuwse pakhuizen zijn jammer genoeg in de daaropvolgende jaren niet gerestaureerd.**

(uit : Rik UYTERTERHOEVEN, *Leuven weleer*, Standaard Boekhandel, Leuven 1988)

geweerd. Andere wijken vormden volledig om tot arbeidersbuurt of men richtte nieuwe arbeiders*cités* op.

In 1837 bouwde men het station. Stadsarchitect Laenen ontwikkelde in 1837 in navolging van de Franse stedenbouwprincipes een reorganisatieplan in dambordpatroon. Dit plan is slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Rond de Grote Markt en langs de brede straten werden classicistische woningen opgericht. Het schrille contrast tussen de verschillende 19de-eeuwse woonvormen was typerend voor deze eeuw.

Rond de eeuwwisseling deed de sociale woningbouw haar intrede. Vooral het minder goed ontsloten westelijke stadsdeel werd bebouwd met arbeiderswoningen, ingevolge zowel overheids- als privé-initiatieven. Het gebied tussen Parkstraat en station bouwde de privé-sector vol met burgerswoningen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog beschadigden bombardementen van 1914 het stadscentrum zwaar. Het historisch centrum is bij de wederopbouw op een kritische en historische wijze her-

steld. De wederopbouw bracht het inbreidingsproces op gang. Nieuwe straten en sociale woonbuurten werden ontwikkeld, waaronder een tuinvijk (Voorzorgstraat). In het Nieuw Kwartier ten zuiden van de Parkstraat verliet men het strenge dambordpatroon en hertekende men het stratenpatroon voor nieuwe burgerswijken.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de terugtrekkende Duitse troepen op 4 september 1944 het merendeel van de Dijlebruggen opgeblazen. Langs de 'Löwen' Vaartkom en de Aarschotsesteenweg veroorzaakten ze eveneens grote verwoestingen. Dit had tot gevolg dat na de Tweede Wereldoorlog nieuwe, ditmaal grootschaliger industriële gebouwen rond de Vaartkom gebouwd werden.

In het stadscentrum werden flatgebouwen opgetrokken.

Toch verlieten velen de stad. Omwille van de stadsvlucht verkrotten vele oude panden die uiteindelijk werden gesloopt. Dit had een grondige wijziging van het stadsprofiel tot gevolg. De toenemende handels- en dien-

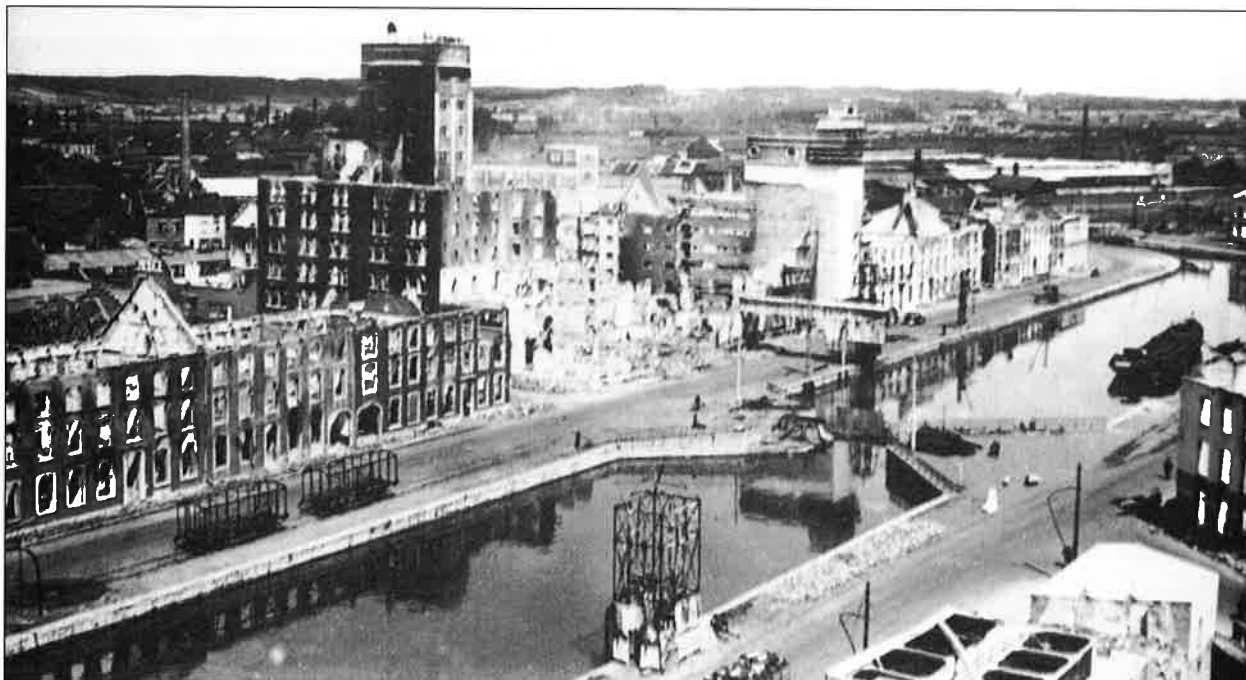
stensector, net als de studentenhuusvesting in private woningen, creëerde hoge grondprijzen.

De aantrekkelijkheid van het wonen in de stad werd daardoor nog zwaarder gehypothekeerd. In de laatste jaren wint de inbreidingsgedachte meer en meer veld. Door renovatie, herwaardering en subsidiëring realiseerde men meerdere projecten, waardoor het wonen in de stad weer aantrekkelijker wordt. (2) (3)

## Industriële (R)evolutie (4)

Zoals tevoren reeds vermeld, is de Dijle door de eeuwen heen de impuls van de Leuvense handel en industrie geweest. Per 'schuit' werden goederen zoals Engelse wol, zeevis, bouwmaterialen,... aangevoerd, die dan overgeladen werden op wagens om verder verdeeld te worden in het *hinterland*.

Anderzijds laadde men de boten met Leuvense wijnen, tarwe van het Brabantse Leemplateau, hout, houtschoor, eikenbast,... die van her en der aangevoerd werden.



Leuven betekende reeds vanaf de 11de eeuw een belangrijk transportknooppunt.

Tijdens de vroege middeleeuwen vestigden zich daarom bloem-, vol-, mout-, ijzer- en olieslagmolens langs de verschillende Dijlearmen.

Voor de graanhandel en graanverwerking waren één van de belangrijkste activiteiten die de stad een deel van haar welvaart schonken. Er werd niet alleen bier gebrouwen (mouterijen en brouwerijen), maar er werd ook graan vermalen tot meel en zemelen (watermolens). Toen reeds ontstond de traditie die Leuven een centrum zou maken voor de verwerking van diverse granen (o.a. maïs) tot veevoerders, maïsmeel, maïsolie, stijfsel en deegwaren (Remy!).

De lakennijverheid betekende eveneens een belangrijke component binnen de industrie, althans in de middeleeuwen.

Buiten brouwerijen, molens en lakennijverheid bloeide er nog tal van andere artisanale bedrijfjes zoals: meubelmakerijen, pottenbakkerijen, ververijen, leerlooierijen, klokgieterijen, marmerverwerking en schoenmakers. Leuven telde eveneens enkele ateli-

liers van o.a. decoratieve sculptuur of kerkinterieurdecoratie. De kunst van de typografie was hen ook vanaf 1474 niet onbekend.

Door het graven van de Vaart in 1753 is het grootste deel van de industriële bedrijvigheid verschoven van de Dijle naar de Vaart en Vaartkom. Sindsdien nam de Vaart de rol van katalysator voor handel en nijverheid over van de Dijle.

Helaas heeft deze glorie niet langer mogen duren. Vooral de laatste decennia heeft de Vaart ontzettend veel aan belang ingeboet. Voor de Tweede Wereldoorlog (1944) waren er vooral pakhuizen en huizen met bijbehorende magazijnen van allerlei aard gevestigd. Deze gebouwen bleven gespaard van de bombardementen van de Eerste Wereldoorlog en van de enorme brand van augustus 1914, die een groot deel van het Leuvense stadscentrum vernield heeft. Helaas werden ze wel, op enkele uitzonderingen na, verwoest tijdens de Tweede Wereldoorlog, in 1944.

De verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog waren een aanzet voor de vestiging van nieuwe bedrijven, grootschaliger en met

een moderne industriële vormgeving. Langs de vaart en vaartkom vond men o.a. de volgende firma's:

\* metaalverwerkende nijverheid:  
- *Ateliers Belges Réunies*  
- Centrale werkplaatsen van de NMBS

- Gieterijen Moreau en Em. Donckers

\* brouwerijen:  
- Stella Artois  
- Den Horen

(opgekocht door Artois)

\* molens:  
- Den Dil of *La Dyle*  
- *Hungaria*  
- *La Vignette*  
- De Stordeur

\* voedingsnijverheid:  
- Marie Thumas  
- Remy  
- Vaes en Zonen

\* tabaksnijverheid:  
- Vander Elst

Van deze industrialisatiegolf blijft niet veel meer over, uitgezonderd in de brouwerijsector. Artois heeft door de tijd heen een continue groei gekend, door alle kleine brouwerijtjes in het Leuvense stelselmatig op te kopen. Zij is nu, gefusioneerd tot *Interbrew*, één van de belangrijkste brouwerijen op wereldniveau.

### Twee maal de molens van Van Orshoven, de oudste nog bestaande gebouwen rond de Vaartkom opklimmend tot het einde van de 18de eeuw, gezien vanuit dezelfde gezichtshoek.

(foto's auteur)



De voedingsnijverheid is bijna helemaal verdwenen, met uitzondering van de nog steeds werkende Remy-fabriek. De meeste molens zijn niet meer werkzaam, op 'De Stordeur' na. Bijna alle familiebedrijfjes zijn onder de concurrentie van de grote industriepolen zoals de haven van Antwerpen en het monopolie van sommige bedrijven ten onder gegaan.

De nieuwere industrietakken zoals petroleum, scheikunde, auto-mobiel hebben zich niet in de Leuvense regio gevestigd, met uitzondering van de electrotechniek. Het oorspronkelijk industrieel weefsel heeft het amper overleefd, terwijl modernere industrie-sectoren er zich niet hebben gevestigd.

Wel ziet men op andere locaties, verspreid over de Leuvense regio, filialen van bedrijven opduiken, die elders hun geboorteplaats hebben.

Philips bvb. behoort binnen het Eindhovens concern tot de afdeling 'audio'. Deze moderne industrietak 'elektrotechniek' is dan toch aanwezig, net als de 'micro-elektronika' bedrijvig is in het later gebouwde laboratorium van de IMEC.

In de jaren 1945 - 1950 kwamen er meerdere grote Belgische firma's rond het Leuvense, maar weliswaar van niet-industriële aard, nl. de tertiaire sector zoals groot warenhuizen en discountzaken; zij vestigden zich in de leegstaande Vaartfabrieken.

De jaren 1960 - 1970 kenden een wildgroei van bankfilialen. Van een impuls tijdens de 'golden sixties', waar alles nog kon, is in Leuven niet veel te merken. Industriële initiatieven bleven uit.

Pas in de late jaren 1970 sluit Leuven zich aan bij de concurrentie tussen de verschillende gewesten die elk de beste voorwaarden willen creëren om buitenlandse bedrijven aan te trekken. In Haasrode (randgemeente van Leuven) start men met de uitbouw van het nieuwe industrieterrein. Dit was dé impuls die tal van buitenlandse firma's aantrok. Helaas was op dat moment de crisis van de jaren 1970 al ingezet.

In de Vaartzone ziet de situatie er niet beter uit. Meer en meer fabrieken sluiten hun deuren of slanken hun bedrijf af. De industriële aftakeling gaat verder, met het gevolg dat ook de vaart aan betekenis verliest. De vraag rijst

of het nog wel zin heeft de Vaart te moderniseren, vermits de scheepstrafiek met de jaren afneemt. De Vaart in huidige toestand is slechts bevaarbaar door de kleinste binnenwaterschepen, nl. schepen van 300 ton.

Ondanks leegstand is er de laatste jaren toch weer vraag en initiatief en worden gebouwen terug in gebruik genomen; weliswaar door bedrijven van de tertiaire sector i.p.v. de industriesector: voornamelijk groothandel, distributiebedrijven, kantoren, ...

Zou dit een redding voor deze industriële randstad kunnen zijn?

Als industriestad heeft Leuven weliswaar aan betekenis ingeboet. Doch het grootste aandeel van de werkgelegenheid (ongeveer 3/4) situeert zich echter in de tertiaire sector of dienstensector.

J. Brepoels beweert (6): "*Des-industrialisatie van de stadskern, zeer labiele industriële tewerkstelling door multinationals op het researchpark van Haasrode, de omschakeling van de Vaartkom van industriële naar tertiaire activiteiten, leidt ons tot een algemene conclusie...*

*Daarmee is het economisch karakter van onze stad aangeduid: een service-stad ..."*

**Links de toestand circa 1900, naar een oude postkaart (de molens bevinden zich links in beeld), rechts de huidige toestand, met de indrukwekkende silo's van brouwerij Artois. Een banaal benzinstation is het enige storende element.**



**Symbiose van de industrieel-archeologische relictten rondom Leuven-Vaartkom : oude en nieuwe molens, naast haven-activiteiten.**

(foto auteur)



## Studiegebied : de Vaartkom

**D**e natuurlijke ligging is één van de oorzaken die de Vaartkom tot een merkwaardig gebied maken. Enerzijds is hij vastgekleefd aan het stadsweefsel dat als het ware met meerdere industriële tentakels wordt doordrongen en anderzijds begrensd en beheerst door de Keizersberg, ook Caesarsberg genoemd.

Alsof dit niet volstond zijn er menselijke beslissingen die verder geleid hebben tot isolatie, maar ook tot ontsluiting. Doch door het graven van de Vaart wordt de Vaartkom aan de noordoostenzijde afgesneden, maar samen met de aanleg van spoorweginfrastructuur geeft dit de aanzet van de industriële randstad.

Een andere, meer recente beslissing doorbreekt dan opnieuw dit geheel via de aanleg van een viaduct die het drukke stads- en doorgangsverkeer tegelijk moet verwerken: een gedeelte van de vroegere randstad, waaronder de Vaartkom, wordt hierdoor tot stadsrand herdoopt.

Een derde niet te versmaden factor in het groeiproces van Leuven-Vaartkom is de historische opvolging van economische op- en neergang, groei en verval van nijverheidstakken en andere neringen, een permanente deining die het aanzicht en het gebied grondig beïnvloedt. In dit proces speelt de brouwerij 'Artois' een belangrijke rol.

Een studie van Leuven-Vaartkom mag niet voorbijgaan aan de historische evolutie die uitmondt in de huidige toestand. Hierna volgt de geografische afbakening van het studiegebied, de industriële en morfologische evolutie en tot slot de evaluatie van de huidige toestand.

## Afbakening van het studiegebied

**D**e Vaartkom, gelegen ten noorden van de stadskern, vormt een soort van overgangsgedebied tussen de binnen- en buitenstad. Daarbij ligt ze omwille van het natuurlijk reliëf ten noordwesten van de stad, nl tussen de Brusselse- (Tervuurse) en de Mechelse poort, en de Caesarsberg op de grens tussen boven- en benedenstad.

Het havengebied wordt enerzijds begrensd door de aaneengesloten bebouwing van de binnenstad die de vroegere eigenlijke stadsrand vormde, anderzijds door de 'heuvelrug' van het uitdeinend reliëf van de Keizersberg en de viaduct, onderdeel van de ring rond Leuven.

Wat betreft bebouwingsdensiteit en stedenbouwkundig patroon staat het havengebied in sterk contrast met het middeleeuws stadsweefsel. Door de aanwezigheid van de Vaart en het aangrenzend stationscomplex (7) is het volwaardig uitgegroeid tot een functioneel gestructureerd industrieel en handelsgebied.

Op deze manier vormt de Vaartkom door inplanting, stedenbouwkundig patroon en industriële bestemming een aparte enclave die mede door de architecturale uitwerking als een herkenbare eenheid ervaren kan worden.

Tot het interbellum waren het spoorwagverkeer en de scheepvaart bepalend voor de bedrijvigheid in dit havengebied. Op dit ogenblik hebben het spoor en het schip aan belang ingeboet en is het wegvervoer in de plaats gekomen, waardoor industriële en groothandelsbedrijven uit de te drukke randstad wegtrekken en eenvoudiger bereikbare industriegebieden opzoeken.

Desondanks zijn nog vele elementen aanwezig die getuigen van een bloeiende industriële activiteit: de Vaartkom, de kadewegen, de jaagpaden, de spoorwegen tot in de bedrijven, de fabrieken, de opslagruimtes, de loskranen, de pompinstallaties,... kortom een 'industriële- archeologisch verzamelgebied'.

## Industriële en morfologische evolutie

De Vaartkom is aangelegd in 1753 als eindpunt van het kanaal Mechelen-Leuven. Langs beide kanten van de Vaartkom werd het havengebied in regelmatig verdeelde bouwblokken, volgens dambordpatroon verkaveld. Hiertoe groef men de Caesarsberg gedeeltelijk af en is de bedding van de Dijle verlegd. De Vaart moest immers in de oude Dijlebedding de stad binnenstromen. De Vaartkom bestond uit twee opeenvolgende dokken, van elkaar gescheiden door de brughoofden van een brug die zich in het verlengde van de Vaartstraat bevond.

Vanaf 1754 begon men op de functioneel *geperceleerde* bouwblokken handels- en stapelhuizen te bouwen, volgens een sterk uniform patroon, opgelegd door de stad. Ten noorden van de kom waren zes bouwblokken voorzien, onderling gescheiden door nauwe brandgangen. Ten zuiden van de kom had men deze strenge percelering niet kunnen volhouden, omwille van de aansluiting op de achterliggende straten van het oude concentrische stadsweefsel. Hier heeft men een éénvormig uitgewerkt huizenscherm 'geplakt' voor de bestaande gevelfronten die langs de vroegere Dijlebedding en Vaartstraat stonden. De gebouwen van de vroegere firma 'Van Orshoven', gelegen tussen de Stapelhuisstraat en de Vaart zijn de enige resterende gebouwen van dit oude havenfront.

De Vaartkom zelf wordt aan beide uiteinden visueel beëindigd,

enerzijds door de Caesarsberg aan de westzijde en anderzijds door de toen nog bestaande stapelhuizen, gelegen langs de oude Dijle-arm, aan de oostzijde van de Vaartkom.

Haaks op de Vaartkom werd een nieuwe straat richting stadscentrum aangelegd, nl de Sluisstraat. In 1825 is de omwalling ten oosten van de stad, vanaf de Diestse Poort tot de Vaartkom omgebouwd tot een wandelboulevard volgens de normen van het Franse '*Embellissement de la ville*'. In 1838 stelt stadsarchitect Laenen zijn geometrisch uitbreidingsplan voor, waarbij het restgebied ten noordoosten van de binnenstad, nl. het gebied tussen Vaartstraat, stadscentrum en station aangelegd zouden worden volgens dambordpatroon. Dit plan werd slechts gedeeltelijk gerealiseerd: nl de Minckelerstraat, de Van Monsstraat en de Nerviërsstraat.

*"De organisatie van het havengebied is volledig toegespitst op de scheepvaart. Het kanaal is dus de spil voor de functionele organisatie van het ambachtelijk gebied. De kade vormt het actief centrum waar goederen tijdelijk gestapeld en verhandeld worden. Het uniforme gebouwenfront huisvest zowel woongelegenheden, ambachtelijke ruimtes, horeca, als stapelhuizen. De achterliggende gebieden huisvesten passieve randfuncties, voornamelijk stapelruimte". (8)*

## De invloed van het spoorverkeer en de nieuwe functionele vereisten

Rond 1840 werd een spoorlijn voor goederentransport van het station naar de havenzone getrokken, die min of meer hetzelfde traject van de huidige spoorlijn langs de Vuurkruisenlaan volgt en aansluiting gaf op de spoorweglijn Brussel-Luik. Deze spoorlijn verbond enerzijds het hoofdstation met het kleine goe-

derenstation, gelegen tussen de heden verdwenen Beerkom en de Diestse Vest. Op de achterliggende gronden, haaks op de lijnrichting werden grote, langgerekte percelen verkaveld, bebouwd met spoorweggebonden bedrijfjes en opslagplaatsen. Anderzijds verliep de lijn over de Vaart naar het huidige Engels Plein.

Dit plein heeft zijn naam te danken aan een mislukte poging van een Engelse firma die een verbinding wilde maken van Leuven met het Waalse industriebekken, door een tunnel onder de Caesarsberg. Deze grootse werken waren te ambitieus voor deze onderneming, zodat ze nooit uitgevoerd zijn geweest. Helaas was er reeds een stuk van de Caesarsberg en de wallen aan de noordzijde van de Vaartkom afgegraven.

Na de eeuwwisseling, rond 1910, zijn de bestaande spoorwegvoorzieningen in het havengebied uitgebreid:

- de Beerkom dempte men voor de uitbouw van een breed spoorwegnet, dat eveneens de industriezone tussen de Aarschotsesteenweg en de Steenweg op Kessel-Lo bedient. Met gevolg dat hier brede kavels zijn getraceerd, ingenomen door grote bedrijfsruimten, loodrecht op de kadespoorlijn gelegen.

- goederenlijnen werden aangelegd aan beide oevers van de Vaart, waar bedrijven zich ook loodrecht op de spoorrichting vestigden. Zij waren volledig afgestemd op de goederenverdeling vanaf spoor en Vaart.

- op beide kaden van de Vaartkom konden eveneens spoorlijnen worden getrokken, die via de brandgangen tussen de bouwblokken verbinding gaven met het verdeelstation op het Engels Plein. Aldaar stond de binnenhaveninstallatie in rechtstreekse verbinding met het spoor via een draaischijf.

Vermits er op het Engels Plein geen afbakening is met rooilijnen, verschenen er verspreide constructies, meestal met een tijdelijk karakter, die in onmiddellijke



relatie stonden met het verdeelstation.

Ten westen van de Vaartkom bouwde men het imposante douane-entrepot als eindpunt van de Vaart.

Hier en daar verschenen er gebouwen die de tot dan toe morfologisch homogene huizenrij verbraken.

De hoogmaalterij *Hungaria* was het eerste gebouw met een typologisch afwijkende constructie. Meer en meer gebouwen van het oorspronkelijke handels- en stapelhuistype, bestempeld door de architectuur van hun tijd, werden vervangen door bedrijven die voldoen aan de functionele vereisten van de nieuwe technologieën. Deze trend was mede veroorzaakt door het wijzigende vervoersysteem, de nood aan uitbreiding en de schaalvergroting.

*"De kade wordt meer en meer een verkeerszone en verliest gedeeltelijk zijn centrumfunctie. De activiteiten worden geïnterioriseerd door de volledige verschuiving van handels- en opslagactiviteit naar de gebouwen zelf. De niet ambachtelijk / industriële functies verdwijnen geleidelijk uit het havengebied. De achterliggende gebieden worden aangesproken voor noodzakelijke uitbreidingen van de bedrijven..."* (9)

## Na de Tweede Wereldoorlog : reorganisatie als gevolg van de oorlogsschade

Na de bijna gehele verwoesting in de Tweede Wereldoorlog verdween het homogene beeld van de Vaartkom volledig in ruil voor een complexere, heterogene compositie van verschillende entiteiten. Bij de wederopbouw zijn nieuwe gebouwen opgetrokken, verder uitgebreid, omgebouwd of vervangen naargelang de eisen en noden van hun industriële functie. De klassieke stedelijkheid maakte plaats

voor een relatief complex ruimtegebruik met een dynamisch industrieel karakter.

De noordzijde van de dokken behield haar oorspronkelijke dambordpercelering, nl met opgesplitste bouwblokken.

De zuidzijde daarentegen versmolt geleidelijk tot een monoliete industriewand door de uitbouw van Artois tot één groot brouwerijcomplex. De historische percelering verdween hier voorgoed. Tijdens het interbellum kocht de brouwerij Artois tal van andere brouwerijen op en verhuisde geleidelijk van een kleinere vestiging in de Mechelsestraat naar de Vaartkom. Na de Tweede Wereldoorlog kocht ze stadsinwaarts gehele woonblokken op.

In 1950 bouwde dit bedrijf een industriële bottelarij in de achtertuin van het Klein Begijnhof en nam het hele bouwblok tussen de Burchtstraat en de Glasblazerijstraat in, zodanig dat de resterende woonzone tussen deze beide fabrieken geïsoleerd zit in een industriële enclave.

Later, in 1960, zal de eerste stap worden gezet in noordwaartse richting, aan de andere kant van de vesten, door de bouw van de nieuwe maalderij en het nieuwe brouwerijcomplex in het gebied tussen Vaart en Dijle.

Vanaf dan beheerst Artois dit deel van de stad.

Als tegenwicht groeien industriecomplexen langs de Aarschotsesteenweg en het jaagpad (de huidige Kolonel Begaultlaan) uit tot grote bedrijven met internationale uitstraling. Sommigen onder hen bezitten een functionele architectuur met industrieel karakter.

*"De kade vervalft volledig als overslagzone en wordt verder uitgebouwd als verkeersgebied. Het goederenverkeer per spoor en over het water wordt steeds meer verdrongen door het vrachtverkeer over de weg. De schaal-explosie van bedrijven brengt een ongeremde uitbreiding met zich mee. De gebieden achter de gebouwen van het havenfront worden volledig geïntegreerd in de bedrijfsgebouwen. De expansie van de bedrijven uit zich niet enkel horizontaal maar eveneens verticaal in omgevingsvreemde hoogbouwvolumes. De samenvoeging van ganse gebieden tot grote complexen reduceert het aantal afzetpunten voor goederenlevering. De typische, dynamische relatie tussen bedieningsassen en bediende ruimte wordt op enkele locaties samengetrokken. Ganse delen van het Vaartfront verliezen daardoor hun animerende betrokkenheid."* (10)



## Nieuwe infrastructuurwerken en gebouwentypologie

De stedelijke overheid koos voor een betere bereikbaarheid van de stad door het wegverkeer uit te breiden. De autosnelwegen E40 en A2 zijn gebouwd in 1970, gevolgd door de voltooiing van de stadsring in de noordwestelijke sector, waardoor de Burcht- en Mechelsestraat herleid werden tot een secundaire verkeersweg.

Dit deel van de ring, nl. van Teruursepoort tot de Vaartkom kreeg het aspect van snelweg, in plaats van boulevard. Ter plaatse van het Engels Plein bouwden men een viaduct om het reliëf van de Caesarsberg en de kanaalkom te kunnen overstijgen, waardoor de industriële randstad door- midden is gesneden en de Vaartkom uitdrukkelijk in de stadsrand werd geïntegreerd als een 'nieu-

we' stadswijk: 'Leuven-Vaartkom'. Ter hoogte van het weinig gebruikte goederenstation op de vroegere Beerkom, is een 'spaghettiknoop' van wegen aangelegd om een vlotte verkeersafwisseling mogelijk te maken. Hiertoe werd de huizenrij ten oosten van de kom helaas gesloopt.

Daarbij werd langs het vroegere goederenspoortracé de Vuurkruisenlaan aangelegd, waardoor achtergelegen industrieterreinen, aanvankelijk alleen bereikbaar per spoor, nu ook ontsloten worden door wegvervoer.

De overkant van de Vuurkruisenlaan is in 1975 in gebruik genomen door gebouwen van brouwerij Artois, waarmee een nieuwe periode van ruimtegebruik ingeleid wordt. De aanvankelijke verticale opbouw van een bedrijf maakt plaats voor het horizontaal uitgevoerde hal-archetype.

Dit nieuwe type is veeleer niet-stedelijk van vorm, waardoor het gebied rond de Vaart de allure van

perifere industrieparken krijgt. Deze wijziging doet zich niet voor aan de Vaartkom zelf die door de verticale bouw van torens haar typerend karakter behoudt.

*"In het gebied worden vrij grote doorbrekingen en gaten geslagen, enerzijds door nieuwe gebouwentypes, anderzijds door het wegvallen van meerdere industriële bedrijven.*

Het wegverkeer heeft het vervoer over water en spoor volledig verdrongen.

*De interiorisering van de ambachtelijke functie bereikt een extreem. Het vaartgebied wordt gereduceerd tot een groepering van autonome cellen waar de activiteiten niet langer leesbaar zijn in de functionele afwikkeling, noch in de morfologische structuur van de gebouwen. Het geheel wordt steriel en karakterloos, de vrijkomende gebouwen worden steeds vaker herbestemd met niet-industriële functies die al evenmin expressie weten te geven aan hun omgevingsvreemde functie". (11)*



**Niet weg te denken accenten in het industrieel-archeologische stadsgezicht van Leuven-Vaartkom vormen van oudsher kransen en losinstallaties van de diverse maalterijen. Deze bestonden reeds in de 19de eeuw en werden met identiek dezelfde inplanting in onze eeuw 'verjongd'.**

(foto's auteur)

## Evaluatie van de bestaande toestand. Probleemstelling en kwaliteiten (12)

### A: Morfologische toestand

Vanuit morfologisch standpunt kan men het studiegebied in twee afzonderlijke gebieden opsplitsen die elk hun specifieke karakteristieken en problemen vertonen, nl:

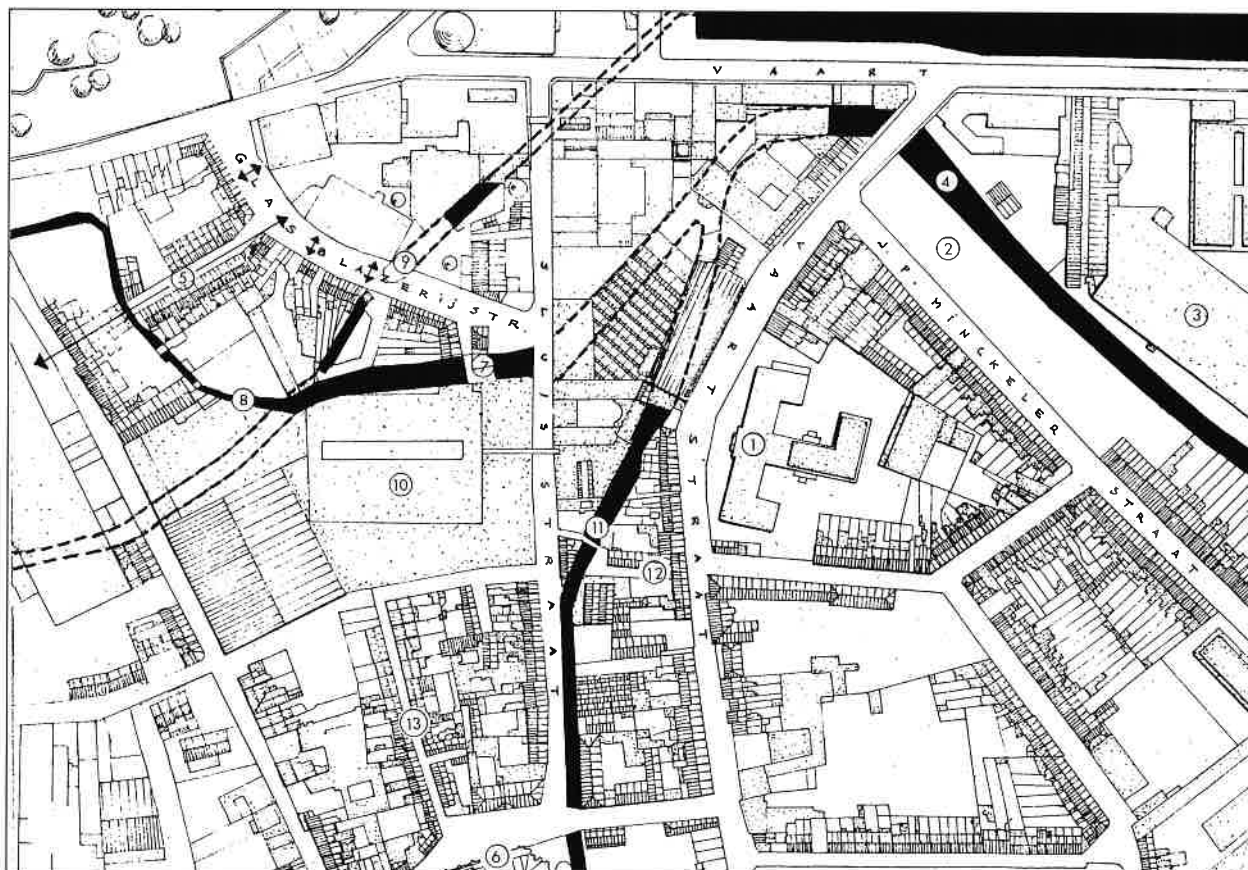
- Wijk Glasblazerijstraat-Vaartstraat- Klein Begijnhof
  - Vaartkom en Engels Plein (stricto sensu)
- (zie kaarten)

### - Wijk Glasblazerijstraat-Vaartstraat-Begijnhof

Ondanks enkele ingrijpende transformaties door de vestiging van grote bedrijven, vertoont dit gebied toch binnenstedelijke karakteristieken. De wijk is ruimtelijk op zichzelf betrokken en is veeleer geïsoleerd van het stads-

centrum. Woningbouw en industriële complexen zijn er door elkaar verweven, wat eveneens op schaalniveau problemen geeft. De Vaartstraat is redelijk homogeen opgebouwd door hoofdzakelijk woningbouw en kantoren van Interbrew. Het vrijstaande kantoorgebouw van 'Interbrew' [1] en de parkeerruimte [2] op de hoek van de Minckelerstraat vertonen een verspringing en een leegte in het straatbeeld. Vooral het 'gat', veroorzaakt door de parkeerruimte, is verantwoordelijk voor het onaangename uitzicht op de achterkant (blinde gevel) van de maalderij van Artois [3]. Desondanks, heeft deze plek op zich wel kwaliteiten door het water van de zgn. Nieuwe Dijle [4]. Het gebied van de Sluis- en Glasblazerijstraat is geheel gedomineerd door grootschalige, naoorlogse industriële complexen, zodanig dat ongebufferde schaalconfrontaties ontstaan. De hoge gebouwen van Artois in de Glasblazerijstraat komen redelijk agressief over en staan in

contrast met de veel lagere huizenrij aan de overkant van de straat, waar zich eveneens een typisch beluikje [5] bevindt met dezelfde kleinschaligheid. Dit steegje geeft uit op de Dijle, maar is helaas afgesloten door een hoge muur en dus helemaal niet ervaarbaar. Aan de ene kant heeft men er een perspectief op de vooroorlogse toren van Artois, gelegen in de Fonteinstraat; langs de andere kant botst men er op de hoge gevel van de fabriek. De Glasblazerijstraat komt over als een 'fabriekstraat' langs alle kanten ingesloten, onder andere door de Keizersberg : het reeds aangegeven 'muureffekt'. Het vormt een geïsoleerd geheel, waar men geen visueel contact of voeling heeft met de binnenstad. Het is daarom niet verwonderlijk dat er veel leegstand en verval is van deze gemarginaliseerde woningen. In de Sluisstraat daarentegen, heeft men uitzicht op de toren van Sint-Geertrui [6] en kan het stadscentrum beter gevoeld



worden. De Sluisstraat heeft haar naam te danken aan de sluis [7] die nog steeds in gebruik is om de waterstand van de Dijle te regelen. De vroegere Sluismolen is sinds jaren gesloopt. Juist voor de sluis komt de 'Voer' [8] in de Dijle en is er een kunstmatige aftakking, de 'Hond' [9], die onder de Glasblazerijstraat doorloopt en verder ondergronds voor de waterbevoorrading van de Leuvense Vaart zorgt. Bij kans op overstromingen dient de Vaartkom om de wateroverlast op te vangen.

Naast de sluis bevindt zich de bottelarij van *Interbrew* [10]. Deze vrij 'brutalistisch' aandoende betonconstructie vertoont weinig architecturale kwaliteiten. Er is geen zorg besteed aan afwerking of esthetisch verantwoorde vormgeving, passend in de bestaande context.

De echte Leuenaar weet waarschijnlijk het tussen huizen verdoken 'Tierelierebrugje' (op z'n Leuvens) liggen, officieel Eendenvliet genaamd [11]. Dit naoorlog-

se brugje loopt over de Dijle en geeft verbinding tot de Snoekengang [12], die via een overdekte poort op de Vaartstraat uitkomt. Verder in de straat vindt men het Klein Begijnhof [13] in restauratie, wat dan toch al een eerste aanzet is tot herwaardering van deze achtergestelde omgeving. Ondanks de aanwezigheid van de reeds vermelde karakteristieken (zoals het beluikje, bepaalde perspectieven, de sluis, het brugje met aansluitend steegje en natuurlijk de niet te vergeten, de Dijle die helaas verdoken dwars tussen alle panden door kronkelt), gaan deze stadslandschappelijk boeiende elementen ons in hun huidige staat als belevingsmoment onopgemerkt voorbij.

#### - Vaartkom en Engels Plein

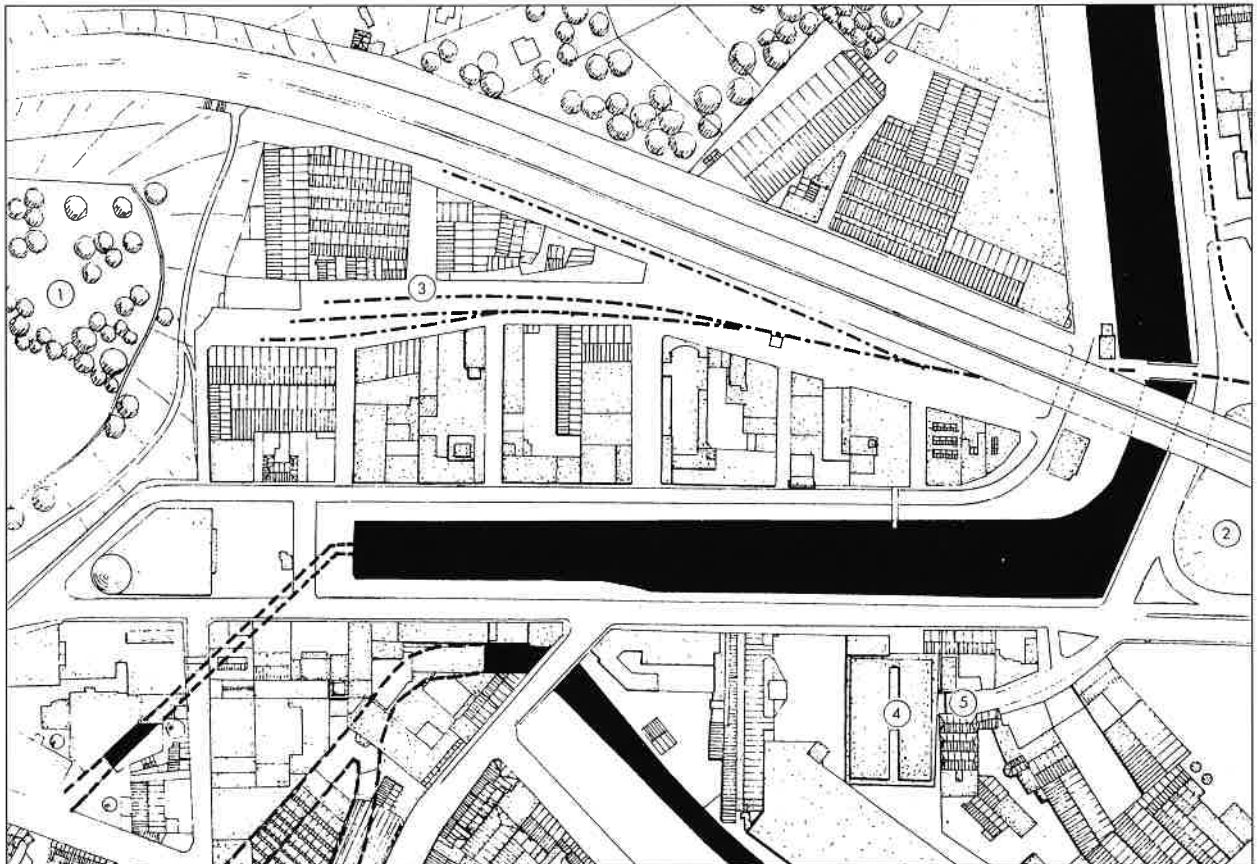
Beide gebieden vormen aparte entiteiten, vermits ze zo verschillend zijn van elkaar.

De Vaartkom is een afgebakende ruimte, door enerzijds de Keizersberg [1] en anderzijds de geperceleerde bouwblokken langs

**Twee evaluatieplannen, één van de wijk Glasblazerijstraat-Vaartstraat-Begijnhof (links) en één van de omgeving Vaartkom en Engels Plein.**

**De cijfers verwijzen naar gegevens in de tekst.**

(verzameling auteur)



noordelijke en zuidelijke zijde. Alleen de afsluiting langs de oostzijde ontbreekt [2]. Zoals eerder al vermeld, is de noordwand verkaveld in regelmatige opgedeelde bouwblokken tegenover de aaneengesloten en ondanks de vormelijke verschillen vrij egale zuidkant.

Het Engels Plein daarentegen, doet zich veeleer voor als een leegte, waarin losse volumes zijn ingeplant [3]. Vermits het vroeger een verdeelstation was, is het nooit een echt plein geweest. De gebouwen langs beide zijden staan te ver uit elkaar voor een echte betrokkenheid (op de *Hungaria*-gebouwen na). De viaduct draagt nog een steentje bij om deze desolaatheid te versterken.

Door de bouw van de maalderij en de silo's [4] van Artois dwars over het tracé van de Stapelhuisstraat, krijgt men op deze plek eveneens een schaalconfrontatie tussen de hoge silo's en de resterende, lagere pakhuizen [5]: een bijzonder typisch hoekje, een sprekend contrast, getuigend van economische macht en evoluerende grootschaligheid (=collage van industrieel erfgoed). Valse noot daarin vormt een aanpalend banaal benzinstation.

De Vaartkom ervaart men ondanks haar twee verschillende uitgewerkte kanten toch als een ruimtelijke eenheid, zelfs als één van de meest herkenbare stadslandschappen van Leuven. Ze was eveneens één van de eerste geürbaniseerde sites van de stad. De volumes van de gebouwen staan in een perfecte verhouding ten opzichte van het wateroppervlak. De torens geven een zekere speelsheid, geven bepaalde accenten aan de omgeving en zijn een getuigenis bij uitstek van de vroegere industriële bedrijvigheid. Dit geheel zou zijn waarde verliezen indien het water niet meer aanwezig zou zijn.

Het gebied zowel ten zuiden als ten noorden van de ring echter, wordt gekenmerkt door structuurloosheid. Het oorspronkelijke dambordpatroon is verdwenen en

vervangen door een totaal willekeurige inplanting, waar enkel maximalisatie van grondgebruik de bovenhand haalt.

De afstand tussen de randbebouwing van de verkeerswisselaar is groot, waardoor deze ervaren wordt als een leegte. De vesten daarentegen hebben het karakter van een stedelijke boulevard met dichte bebouwing en aanplanting van bomen. De overgang naar de Diestse vest, die men als 'toegang tot de stad' kan zien, is redelijk bruusk.

## **B: Functioneel**

Oorspronkelijk was het havengebied een 'multifunctioneel' georganiseerde stadszone, waar rond het water arbeidershuisvesting, kleinhandel, horeca en industrie door elkaar vermengd, aanwezig waren. Dit evolueerde hier doorheen de tijd, geïnspireerd door modernistische stedenbouw die een functioneel zoneringsmodel nastreeft, tot 'monofunctioneel' gebied.

Volgens het gewestplan werd de Vaartzone volledig als industriegebied bestemd.

De industriële uittocht en de functionele herbestemmingsprocessen laten het gebied echter meer en meer evolueren tot een verzamelplaats van alle mogelijke niet-industriële functies.

Hieruit rijst het volgende dilemma op: moet men krampachtig vasthouden aan de monofunctionaliteit of kan men in oude industriezones gecontroleerde multifunctionaliteit invoeren?

De laatste jaren heeft het havengebied aanzienlijke veranderingen ondergaan, gaande van industriële uittocht naar leegstand, slopingen en nieuwbouw, of herwaardering en herbestemming. Een constante recyclage is typerend voor dit oude industriegebied. Nieuwe initiatieven zijn niet te remmen, dit in tegenstelling met sommige gelijksoortige problemen in andere steden.

De oorsprong van het probleem waarmee dit havengebied te kampen heeft, is ongetwijfeld de op

gang zijnde leegstand van verouderde industriële vestigingen. Deze industriële 'uitvaart' is het gevolg van de vernieuwde technologie, de wijzigende productieprocessen en algemene reorganisatie binnen het bedrijf. Het probleem is dat deze verlaten bedrijfsruimten enkel aantrekkelijk zijn voor hun restwaarde nl. de grote vloeroppervlakte en stapelruimte, gemakkelijke 'transformeerbaarheid' en de gunstige huurprijzen. Helaas zijn de hergebruikers niet altijd geïnteresseerd in de karakteristieke architecturale waarde van de gebouwen om deze hun expressie te laten behouden in plaats van ze banaalweg in te pakken met gevelplaten of te 'versieren' met neonreclame. Gebouwen die zich moeilijker lenen tot reconversie, zoals silo's, blijven leegstaan.

De bestaande architectuur was een expressie van de functie die zij oorspronkelijk huisvestte, waardoor het gebouw leesbaar werd. Ze vormde een collage van archetypen, opgericht naar de functionele, technische en ruimtelijke eisen die noodzakelijk waren voor de efficiëntie van het productieproces. Door deze '*Form Follows Function*' regel groeide men geleidelijk naar een vormelijke compositie met een zekere complexiteit, waardoor het havengebied een unieke plek is binnen de configuratie van de stad, met een sterke architecturale kwaliteit. Deze complexiteit was echter geen chaos zolang de verschijningsvorm een uitdrukking was van haar functie die helaas nu niet meer het geval is.

De architectuur die men rond de Vaartkom aantreft, is uiterst homogeen in stijl naar datering (periode 1930-1950) en naar functie (silo's, maalderijen, stapelplaatzen).

Naast deze waardevolle oorspronkelijke architectuur, worden nieuwe 'onstedelijke' archetypes, inspiratieloze constructies willekeurig verspreid in het havengebied ingeplant. Het zijn voornamelijk stalen systeembouwhalen die zowel als opslagruimte,

fabriekshal, kantoorruimte, handelsruimte of als parkeergarage gebruikt kunnen worden. Deze 'onstedelijk' aandoende gebouwtypes komen vervreemdend over in dit verstedelijkt gebied, bovendien is hun uiterlijk veeleer expressie van vergankelijkheid dan van bewust ruimtegebruik. De potentiële architecturale kwaliteiten en expressie worden genegeerd en gereduceerd tot het zuiver 'beschikken over- en gebruiken van volume'.

De functionele leesbaarheid is verdwenen, zowel bij de nieuwbouw als bij de hergebruikte gebouwen. Door de ontkoppeling van vorm en functie komt de morfologische differentiatie enorm chaotisch over.

Ondanks deze architecturale chaos en miskende kwaliteit, herbergt het Vaartgebied een industrieel-archeologische vormenverzameling van architecturale waarde; zeker indien men ervan uitgaat dat de betekenis van architectuur gerelateerd kan worden aan haar graad van emotiewekking bij de toeschouwer, heeft dit verzamelgoed een onmiskenbare kwaliteit.

## C: Juridisch

Helaas voldoen de bestaande stedenbouwkundige plannen voor het Leuven Vaartgebied niet aan de huidige tendensen.

Zowel gewestplan als andere aanlegplannen volgen de modernistische stedenbouwkundige regels en gaan dus uit van een 'functiescheidend' stadsmodel. De huidige BPA's beschrijven het gebied rond Kanaal en Vaartkom als industriezone. Pas indien deze BPA's herzien en aangepast worden (13), kan men aan volwaardige herwaardering doen en zijn de processen voor herbestemming helemaal juridisch waterdicht. Vanwege de voorlopigheid van de plannen en de daarop volgende juridische onzekerheid over de concrete bedoelingen van de overheid, blijven privé-initiatieven tot 'volwaardige' reconversie met permanent karakter uit.

Gelukkig zijn het stadsbestuur en de stedenbouwdiensten druk bezig met herziening van deze BPA's. Zij laten ondertussen zowat alle verbouwingen, herbestemmingen, sloopwerken en nieuwbouw toe, als afbouw van het

functiescheidend model. Er worden aldus geen vormelijke of stedenbouwkundige eisen afgedwongen, met als gevolg de huidige architecturale chaos. Zo komt het dat het gebied van hoofdzakelijk industrieel naar gemengd industrieel, recreatief, woon- en handelsgebied geëvolueerd is, zonder enkele rechtszekerheid.

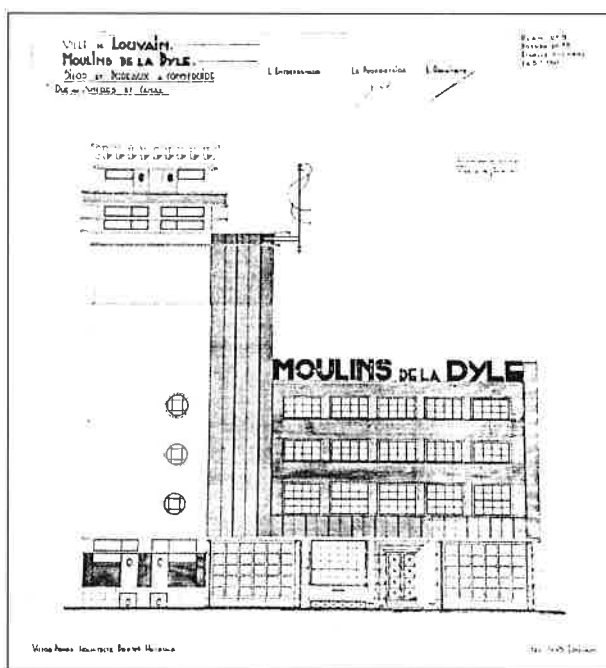
*"Niet alleen globale planning, maar eveneens nieuwe, procesgerichte planmethode met rechtskracht is een noodzaak voor het opvangen van de huidige chaos-situatie".*

## Leuven vaartkom : industriële architectuur

### Bespreking van enkele gebouwen

#### Art decotoren. Vaart 29.

Deze silo is gebouwd in het interbellum en is een curiosum voor wat betreft vormgeving en uitwerking aan de Vaartkom.



De art decotoren van de ex-Molens van de Dijle is zowat het pronkstuk van de industriële architectuur rond Leuven-Vaartkom. (verzameling & foto auteur)



Het gebouw bestaat uit een betonnen skelet. De silo's en gevels zijn ook in beton, uitgezonderd het bovendeel van de toren dat uitgewerkt is in baksteen. De gevel is bepleisterd in tegenstelling met de overige gebouwen aan de Vaartkom die een bakstenen gevel vertonen.

De vormgeving van de toren is niet geïnspireerd op zijn functie. Hij doet veeleer denken aan een maritieme uitkijktoren, dan aan een silo. De ronde raampjes versterken nog dit 'maritiem' karakter.

Het gebouw vertoont een spanning tussen verticaliteit (toren) en horizontaliteit (kroonlijsten), een articulering en ritmiek van verschillende vlakken (openingen en invulling van boven- en onderbouw) en lijnen (bovenbouw), een kleurenspeel (wittebepleistering, roodbruine baksteenopvulling, pastelkleurige deuren en weerspiegeling van het glas).

De plastische uitwerking van de kroonlijst in de bovenbouw doet denken aan de zwevende daken van Frank Lloyd Wright.

In 1941 is de toren gerestaureerd en werd een lager deel links ervan aangebouwd voor de 'Dijlemolens' door de Leuvense architect Viktor Broos.

De toren is één der mooiste voorbeelden van industriële interbellum-architectuur in Vlaanderen. De strenge vormgeving ervan past volledig in de vooruitstrevende bouwkunst in de lage landen waarin ingenieurs een belangrijke rol speelden (Dudok, Duiker). Voor Vlaanderen werkte de wereldtentoonstelling te Antwerpen als katalysator. Het Nederlandse Paviljoen (een ontwerp van architect Wijdeveldt), maar ook het Antwerps Paviljoen (een ontwerp van architect Van Averbeke), het paviljoen van de Chemische meststoffen, de toegangsbruggen op deze tentoonstelling en de ingangsgebouwen van de voetgangerstunnel ademden deze nieuwe stijl uit.

Inmiddels heeft de toren zijn oorspronkelijke functie verloren, maar is sinds twee jaar ingeno-

men door de meubelzaak 'Interni'. De oorspronkelijke interne structuur werd hier en daar opengebroken om 'vides' te creëren. De ruwheid van het materiaal (beton) vormt een mooi contrast met de gestileerde vormen van de tentoongestelde designmeubels. Overbodige afwerking werd vermeden, zodanig dat de eigenheid van het gebouw bewaard bleef.

Deze silo is belangrijk vermits hij als eerste aan de Vaartkom uitgewerkt werd als toren en als signaal fungeerde. Later volgden anderen dit voorbeeld, bv de torens van Artois en de toren van Atomic (veevoederbedrijf).

Verder op de vaart zijn hier en daar nog torens te bespeuren, waaronder de als monument beschermde toren van Remy (stijfse- en deegwarenfabriek) ons het meest bekend is. Deze laatste betonnen silotoren vormt een werkelijke 'landmark' in de landelijke omgeving.

### Het eerste brouwerijcomplex van Artois

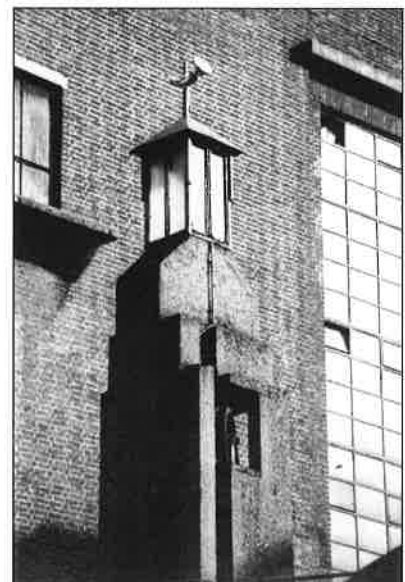
De gebouwen van dit complex zijn op gebied van architectuurstijl grosso modo op te delen in drie groepen. Zij dateren eveneens van verschillende periodes: einde 19de eeuw-begin 20ste eeuw, en na de Tweede Wereldoorlog (in de jaren vijftig).

De oudste gebouwen vertonen nog een lichte imitatiedrang naar de klassieke stijlelementen. Het zijn meestal redelijk gesloten en massieve volumes, waarvan de gevel vrij symmetrisch opgebouwd is, met een zekere geleiding in baksteen. Deze geleiding vertoont, net als de ramen en poorten, nog rondbogen. De voormalige bewaarkelders in de Sluisstraat en het brouwerijgebouw op de hoek van Burcht- en Sluisstraat zijn hier een voorbeeld van. Men vindt nog enkele gebouwen van de jaren 1930 terug met invloeden van de art deco stijl, zoals de toren (recht tegenover de toegangspoort) en de daarop aansluitende gebouwen. De gevel is opgebouwd uit een betonnen skelet, opgevuld met baksteen. Bei-

Variaties op hetzelfde thema : de Stella Artoispylon herinnert door zijn 'vuurtoren'-uitzicht aan de havenactiviteiten rondom de Vaartkom.

Dit uniek baken is onderdeel van een zogenaamde 'guillotine'-poort waarvan in België slechts één aanverwant voorbeeld bekend is : deze van de voormalige steenkolenmijn Bois-du-Luc.

(foto's auteur)



**De monumentale inrijpoort van de Interbellum-uitbreiding van brouwerij Stella Artois wordt gedomineerd door één der vele torens die het stadsgezicht van Leuven-Vaartkom kenmerken. Een waardige ingang voor een toekomstig internationaal brouwerijmuseum?**

(foto auteur)

den zijn harmonieus samen gebruikt volgens horizontale of verticale lijnen.

De recentere gebouwen herbouwd na de Tweede Wereldoorlog vertonen een rationele, zakelijke stijl, kenmerkend voor deze periode in de architectuur.

De constructie en de technische kanten van het bouwwerk werden uitgegeven aan het industrieel studie bureau F. Courtois NV te Brussel. De Brusselse architect P. Stevens stond in voor de vormgeving van de gevels.

Deze gebouwen van Artois zijn zeer functioneel opgebouwd en praktisch helemaal ontdaan van ornament. Het decoratieve bevindt zich hoofdzakelijk in de detaillering van de constructies.

Zij vertonen een typische baksteengevel architectuur, bijna volledig gesloten met zeldzame grote venstervlakken. Dit is evident gezien de functies die ze herbergen: silo's, machinekamers, bewaarkelders...

Het brouwerijcomplex is toegankelijk via een prachtige toegangspoort, gelegen aan de Vaart (straatnaam), eveneens in art decostijl. Door een ingebouwd hefsysteem kon de poort omhoog gehesen worden tussen twee betonkolommen bekroond door fraaie art decolantaarns. Kortom een mooi staaltje van functionele ornamentering.

Deze ophaal- of 'guillotine'-poort is zeldzaam. Er bevindt zich nog één gekende verwante poort in België, nl de 19de-eeuwse toegang van de voormalige steenkoolmijn *Bois-du-Luc* nabij La Louvière.

De grootsheid en belangrijkheid van het brouwerijcomplex wordt benadrukt door de grote ingangspoorten, het openwerken van de machinekamer en de brouwerijzalen met glas. Men is fier op de machines en koperen bierkuipen. Zij mogen door de voorbijganger opgemerkt worden. De toren dient als signaal naar de buitenwereld. De 'public relations' naar binnen toe vindt men vooral terug in de brouwzaal die bijna de allure van een balzaal krijgt, door de uitwerking van de smeedijzeren trapeuningingen, de 'mezzanine', de blinkende koperen kuipen en de grote, hoge raamopeningen.

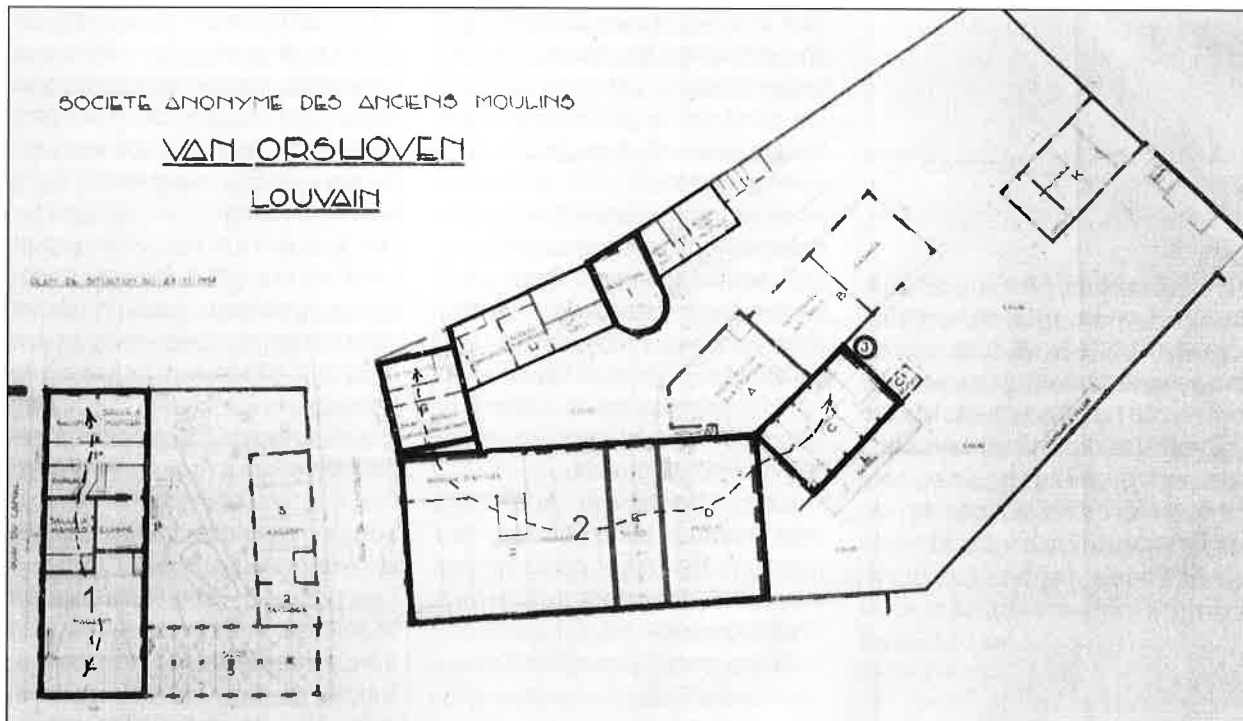
**De molen en stapelhuizen Van Orshoven**

Dit geheel bestaat uit stapelhuizen aan de Vaartkom zijde uit de tweede helft van de 18de eeuw, een molengebouw uit 1887, de schrijnwerkerij en het gebouw van de wasserij opgericht in 1876, en kantoren opgetrokken in de eerste helft van de 20ste eeuw.

Zij behoren bij de zeldzame, nu nog bestaande gebouwen aan de Vaartkom, die de bombardementen van de beide wereldoorlogen getrotseerd hebben. De rij stapelhuizen en het molengebouw zijn







Het oudste nog bewaarde maalerijcomplex van Leuven-Vaartkom wordt gevormd door de Molens Van Orshoven. De gebouwen langsheen de Vaartkaai (1) zijn de enige overblijfselen van de oorspronkelijk homogene eind 18de-eeuwse stapelhuisarchitectuur. In de vroegere Entrepôtstraat (nu doodlopend) is in de 19de eeuw een maalerij annex woonhuis (2) opgetrokken die met hoger vermeld pakhuis een uniek industrieel-archeologisch ensemble vormt. Dit uitgesproken contrast met de Artoissilo's uit de jaren 1950 versterkt nog het uitzonderlijk karakter van dit site.

(verzameling & foto's auteur)



de oudste gebouwen aan de Vaartkom en daarom industrieel-archeologisch ook het meest interessant.

De stapelhuizen, opgericht in de tweede helft van de 18de eeuw, zijn gebouwd in de typisch klassieke handelshuisstijl uit die periode. Dit pand is het enige uit deze periode die de Tweede Wereldoorlog heeft overleefd. Zij zijn onveranderd zichtbaar op zowat alle oude iconografische bronnen en oude foto's die dit deel van de Vaartkom tonen.

De westelijke zijgevel ervan is geen blinde gevel en bevat daarenboven nog een authentieke hijskraan. Vooraleer de silo van Artois hier gebouwd werd, begon op deze plek de Lijntrekkersstraat die uitmondde in de Stapelhuisstraat.

Het pand bevatte ook een woning (oostzijde), die gerenoveerd is en nu nog bewoond wordt. Ernaast

(westzijde) is een magazijn, waarvan de binnenstructuur helemaal uit hout bestaat.

De maalderij is opgericht in 1887 door de architect A. Eul.

Het ensemble bestaat uit een magazijn (5 lagen), silo's en de eigenlijke molen (6 lagen), van elkaar gescheiden door dikke muren in metselwerk.

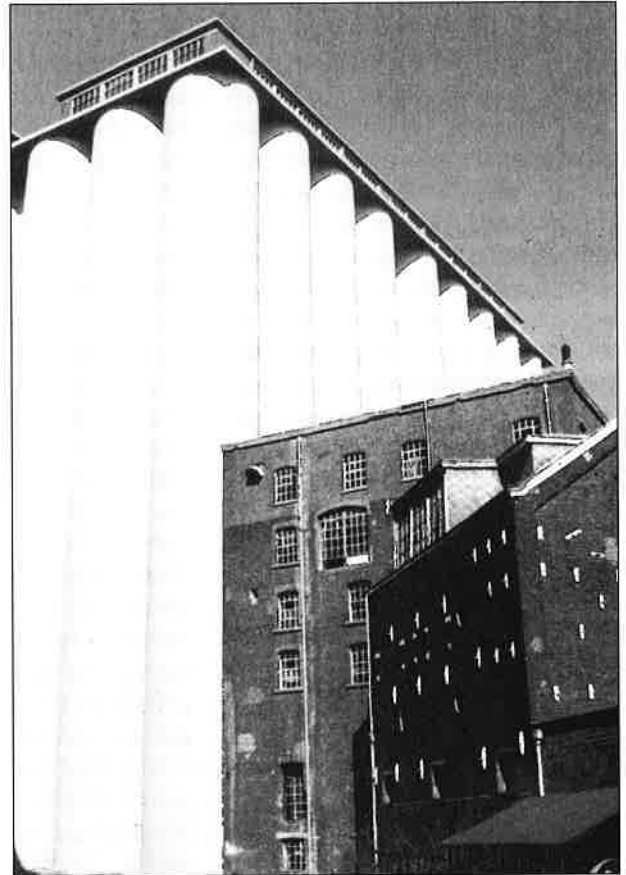
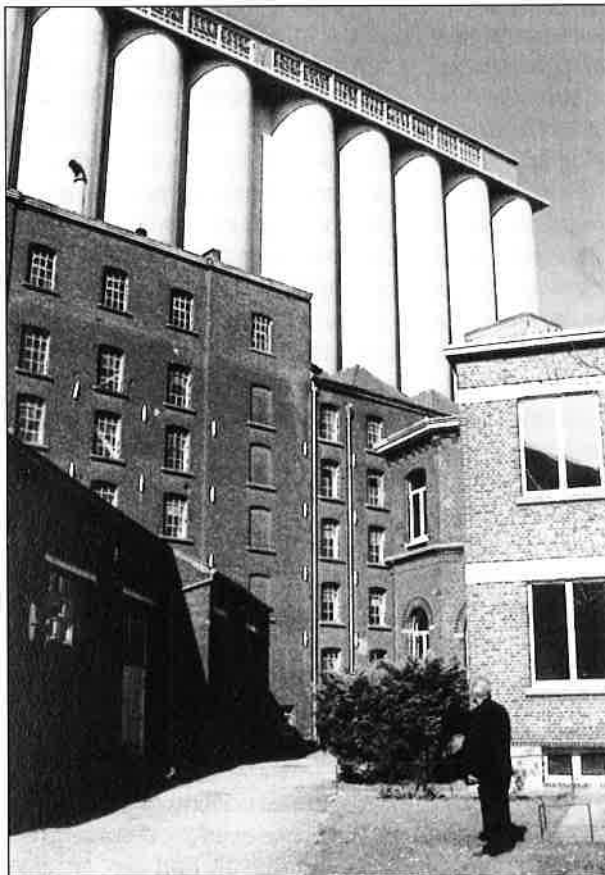
Men komt het erf binnen via een poort in een overdekt gedeelte, naast het magazijn. De gelijkvloerse verdieping van het magazijn bevat gietijzeren kolommen (metuitgewerkt kapiteel) met houten balken en plafond. De verdiepingen zijn helemaal opgebouwd in hout: kolommen, balken en vloer. De spanten en balklagen van de puntaken zijn eveneens in hout, bekleed met pannen.

Geen enkele machine is nog aanwezig. Door het weghalen van deze machines zijn er *vides* ontstaan, zodanig dat de structuur over verschillende verdiepingen zichtbaar is.

Van de molen is de binnenconstructie hernieuwd. Men vindt er I-balken en profielen en een recentere houten vloer. Helaas zijn hier ook de meeste machines verdwenen.

De gevels van het complex zijn nog oorspronkelijk. Alleen de vijfde en hoogste verdieping boven de molen is achteraf bijgebouwd in dezelfde stijl als de oorspronkelijke. De gietijzeren ankers van de balken zijn zichtbaar op de gevel. Voorts is de bakstenen voorgevel opgebouwd in klassieke stijl met rondboogramen, ankers en een structurele geleding, eveneens in baksteen.

Uit deze bespreking blijkt dat verschillende tendensen zoals bekend in de architecturale evolutie binnen de industriebouw ook aanwezig zijn aan de Vaartkom. Juist dit samenspel van gebouwen van verschillende periodes met ieder een eigen architecturale benadering maakt van de Vaartkom een boeiend geheel.



## Voorstellen tot urbanisatie en reconversie

### 'Richtplan voor de Ontwikkeling en de Ruimtelijke Ordening van de streek Leuven - Tienen' (1968) (14)

In deze studie werden vier alternatieve oplossingen voor de Leuvense Vaart voorgesteld:

- de toestand van de Vaart behouden met eventueel intensiveren van de onderhoudswerken
- demping van het kanaal en aanleg van de autosnelweg Leuven-Mechelen
- enkel het stuk Leuven-Wijgmaal van het hele traject dicht en de industrie verhuizen naar perifere industrieterreinen.
- het kanaal behouden en herstellen tot een volwaardige 600 tonvaartweg.

In 1972 werd het kanaal van de stad naar de staat overgedragen. Ingevolge deze overname-overeenkomst zou de staat het kanaal in zijn oorspronkelijke capaciteit van 600 ton herstellen. Allerhande werken werden uitgevoerd zoals oeverversterkingen, aanleg van plaatselijke fiets- en jaagpaden, modernisering van enkele sluizen, de aanleg van een tweede zwaairom in Kampenhout en tenslotte de herstelling of vervanging van enkele bruggen. Niettegenstaande deze werken is het kanaal nog steeds niet bevaarbaar voor schepen van 600 ton, enkel het fysische verval werd afgeremd.

In 1982 liet het Bestuur der Waterwegen een kosten-batenanalyse opstellen voor de verdere uitbouw van het Belgische waterwegennet, waaronder o.a. de modernisering van de 'Leuvense 600 ton Vaart'. Vermits de analyse een negatief rendement uitwees, werd het project verworpen.

### 'Structuurplan: Leuven 2000' (1975) (15)

Dit structuurplan is het resultaat van de internationale wedstrijd 'Leuven 2000' en had de bedoeling de herstructurering van de 20ste-eeuwse stad in goede banen te leiden. Dit plan stelde aldus een algemene oplossing voor het gewest Leuven voor, waarvan de Vaartzone helaas maar een klein stukje beslaat.

### 'Ontwikkelingsplan Vaartkom' (1990) (16)

Enkele jaren geleden is van Overheidswege de opdracht gegeven aan prof. dr. ir. M. Smets, verbonden aan de Faculteit Stedebouw van de KUL om een voorstel te maken voor de Vaartkom. Samen met een team van assistenten heeft zij gedurende twee jaar het gebied grondig geanalyseerd en een vrij gedetailleerd ontwikkelingsplan opgesteld: *"de potentiële ontwikkelingen schetsen die voor de Leuvense Vaartkom en haar onmiddellijke omgeving wenselijk worden geacht"*.

Het voorstel is vrij realistisch en betekent een enorme stimulans tot officiële herwaardering van het gebied. Het vormt een goede basis voor aanpassing van de oorspronkelijke, voorbijgestreefde BPA's.

Professor M. Smets legt de bedoeling en methode van de studie met o.a. de volgende woorden uit (17):

*"Het beeld dat in deze studie wordt gesuggereerd wil dus werwend, en tegelijk ook sturend zijn voor een andersoortige ontwikkeling. Het wil toekomstige initiatiefnemers overtuigen dat hun vestiging deel uitmaakt van een geheel, en als zodanig voordeel haalt uit de nabijheid van de andere"*.

*"Gezien de huidige onzekerheid is zo'n leidraad voor het gebied dringend nodig."*

*"Hoewel het werkelijkheidskarakter angstvallig werd bewaakt- o.a. door regelmatig overleg te voeren met betrokken besturen, belanghebbende eigenaars en potentiële investeerders- blijft de voorgelegde visie vooralsnog beperkt tot een welafgewogen simulatie."*

*"Indien echter een neerslag overblijft van de ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden die zijn aangestipt, dan heeft het ontwikkelingsplan zijn rol vervuld."*

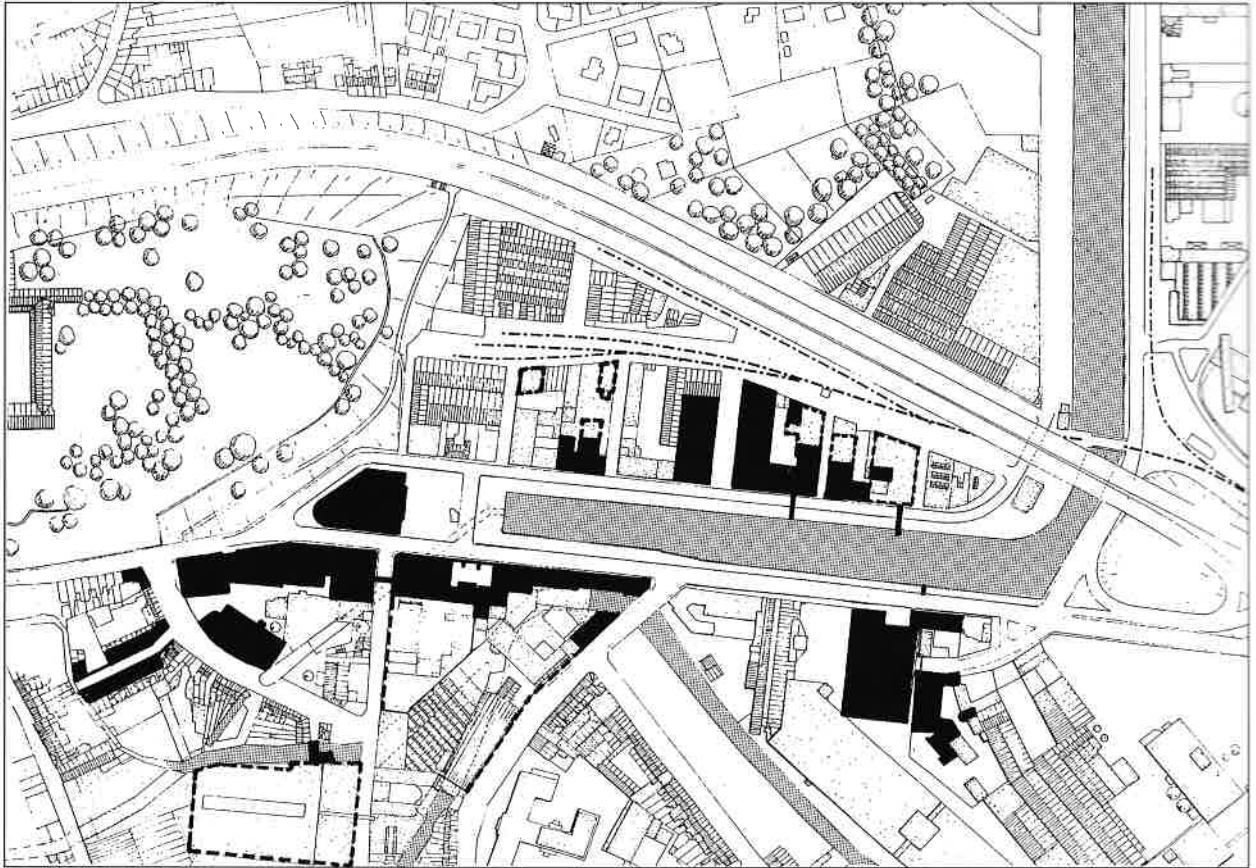
## Persoonlijke voorstellen tot herwaardering en reconversie

Uitgaande van voorgaande evaluatie of beschrijving, worden persoonlijke oplossingen aangedragen om de Vaartkom en omgeving nieuw leven in te blazen en aantrekkelijker te maken. De uitgewerkte voorstellen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op het ontwikkelingsplan van M. Smets, hier en daar gewijzigd of aangevuld met persoonlijke ideeën. Deze voorstellen zullen dus grote overeenkomsten vertonen met die van M. Smets, die echter vertrekt vanuit stedebouwkundig standpunt.

Hier zal meer aandacht besteed worden aan behoud van gebouwen en reconversie.

De voorgestelde oplossingen dienen als richtlijnen voor reorganisatie van dit gebied. Meerdere accenten worden (ge)(ver)legd, om bij te kunnen dragen tot herwaardering van deze industriële-archeologisch belangrijke site.

Het is de bedoeling te overtuigen dat industrieel erfgoed boeiend en zelfs esthetisch kan zijn en zich



**Evaluatie van het stadsgezicht  
Leuven-Vaartkom :**

- monumentwaarde (zwart) : gebouwen(ensembles), hoofdzakelijk uit de periode 1930-1950, met grote industrieel-archeologische en/of architecturale waarde
- stadsgezichtwaarde (onderbroken lijn) : aanvullende gebouwen, ensembles of gevelfronten.

(verzameling auteur)

leent tot herstructurering, die de omgeving een meerwaarde biedt. Uiteraard blijven de besproken opties nog algemeen en beschrijvend.

Een verdere detaillering hoort (nog) niet thuis binnen het bestek van deze studie.

**Op niveau stadsdeel**

**Huidige tendensen i.v.m. herwaardering en reconversie**

De dag van vandaag is de Vaartkom nog steeds een bedrijvig gebied. Ondanks verloederding van enkele gebouwen en ruimtelijke chaos voelen bedrijven zich aangetrokken (18). Zelfs zonder subsidies van de overheid hebben sommige initiatiefnemers enkele panden reeds onder de loep genomen. Met eigen midde-

len renoveren ze de gebouwen, klaar voor herbestemming.

Zo is het *Hungaria*-gebouw ingenomen door onder meer

- het Ministerie van financiën
- de Bank Brussel Lambert
- Optinion International
- de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening
- het Gewestelijke Werkloosheidsbureau Leuven.

Vermits de grote ingangen en uitritten vroeger achteraan voorzien waren en de hoofdingang van deze kantoren nu vooraan is, scheidt het huidig binnenkomen voor vele bezoekers verwarring. De hoofdingang vooraan is veel te klein en gesloten van karakter en de binnencirculatie naar de verschillende bureaus is redelijk ingewikkeld.

Een reorganisatie van de interne circulatie, georiënteerd naar het



**Voor- en achterzijde van het impressionante voormalige Hungaria-maaldersijcomplex (boven : kant Vaartkom met loskraan, onder: kant Engels Plein) waarvan de gebouwen uit de periode 1930-1950 tot een uniek homogeen geheel zijn uitgroeid.**

(foto's auteur)

Engels Plein (na heraanleg van dit laatste) is aangewezen.

Deze situatie geldt niet alleen voor dit gebouw, maar eveneens voor de meeste andere hergebruikte panden. Zij proberen de ingang te accentueren met alle soorten uithangborden om de reclame van hun bedrijf te bevorderen, bv (anno 1993) -'Top' (een verlichtingszaak), 'Bed Rooms' (een meubelzaak), 'Apple' (een computerzaak), 'Radio Signaal' (vrije radio van Leuven),...

Verderop, langs de vaart, vinden we de voormalige conservenfabriek 'Marie Thumas'. Haar baksteenarchitectuur is nu hele-

maal ingepakt met aluminiumpanelen, zodanig dat het gebouw een totaal ander beeld oproept. En zo vinden we nog tal van dergelijke wantoestanden, allemaal te wijten aan een gebrek aan geld en algemene richtlijnen betreffende reconversie.

Maar het bewustzijn van de architecturale waarde van deze gebouwen groeit. Pogingen worden door enkelingen ondernomen om de eigenheid van een gebouw te bewaren en het te verbouwen op een verantwoorde manier, met het oog op een nieuwe bestemming.

De silotoren in art deco, ingenomen door 'Interni' (designmeubelen) en de voormalige gasfabriek, gerenoveerd en omgevormd tot gasmuseum van Electrabel, zijn daarvan de meest representatieve voorbeelden.

Dit alles wijst erop dat er vraag en initiatief genoeg is. Op dit enthousiasme moet hoognodig ingegaan worden.

Algemene richtlijnen en interventie van de overheid zijn dus noodzakelijk endwingend, voor het te laat is. Het is haar taak en die van de architect, als esthetisch en bouwkundig raadgever, gebouwen met zekere architecturale waarde te identificeren en te beschermen als 'jong monument'. Waarom wachten tot de gebouwen al 50 jaar zijn en misschien helemaal verloederd of al afgebroken?

#### **Voorstellen tot reconversie**

Zoals reeds gezegd, wordt er vertrokken van bestaande gebouwen met zekere industrieel-archeologische waarde om zo tot algemene herwaardering van het gebied te komen.

Op bijgevoegde kaart wordt aangeduid welke gebouwen industrieel-archeologisch waardevol (zwart), secundair (onderbroken lijn) of geheel waardeloos (niet ingekleurd) zijn.

De in zwart aangeduide gebouwen moeten zeker bewaard blijven.

Bij deze waarde-inschatting werd vooral rekening gehouden met:

- de ouderdom van het gebouw, al dan niet getuigend van een bepaalde periode aan de Vaartkom
- de impact qua volume en beeld op de omgeving, of dominerende gebouwen
- een typische architectuurstijl, eigen aan een bepaalde periode, zoals art decostijl, rationele functionele architectuur
- een typische industriële vormgeving of detaillering
- het bouwtechnisch facet van het gebouw: is het gebouw nog in goede staat en kan de indeling of constructie zich lenen tot een nieuwe functie?
- de economische waarde van het gebouw: zou een nieuw gebouw een veel hogere waarde vertegenwoordigen?

Als we op de kaart kijken, bemerken we drie zwaartepunten, waar industrieel waardevolle gebouwen geconcentreerd zijn. Deze drie zwaartepunten komen in aanmerking voor herstructurering en vormen als dusdanig nieuwe impulsen voor de herwaardering van het gehele gebied.

Bij de reconversie van deze gebouwen wordt ervoor gekozen de typische karakteristieken van het gebouw zoveel mogelijk te behouden, zodat de essentie van het beeld bewaard blijft:

- de vrij rationele, functionele architectuur zonder overdreven ornament, dat zich veeleer in de detaillering van de constructie of materialen voordoet.
- de typische baksteengevelarchitectuur of in enkele gevallen betonarchitectuur. Men mag in geen geval deze gebouwen bekleden met een ander materiaal, zoals dit gebeurd is met het gebouw van 'Marie Thumas'.

- de structuur van het gebouw moet grotendeels bewaard blijven. Bij het maken van openingen (vergroten of plaatsen van nieuwe ramen en deuren) moet men rekening houden met deze geleding, zodanig dat het constructieve beeld bewaard blijft.

De meeste gebouwen lenen zich gemakkelijk tot reconversie, vermits ze hoge ruimtes bevatten en opgebouwd zijn uit skeletbouw. Bij silo's is dit al moeilijker. Deze kunnen dienen als verticale circulatie of sanitaire kernen. Voor de vrijstaande silotorens zijn er veel functies uitgesloten, toch zijn er bepaalde activiteiten die men in dergelijke gebouwen kan uitoefenen, bv een klimzaal.

Ditzelfde geldt voor gebouwen met blinde gevels. Indien mogelijk kan men op bepaalde plaatsen openingen maken; indien de constructie zich er niet dadelijk toeleent, omwille van het karakteristieke beeld, kan men er bepaalde functies voorzien die geen licht hoeven, zoals auditoria, filmzalen, theaterzalen, feestzalen, parkeerruimtes,...

De hoge gebouwen van de eerste brouwerij van Artois in de Burchtstraat en Glasblazerijstraat kunnen dergelijke functies herbergen, met als ingangspoort de fabriekspoort in de Glasblazerijstraat.

De grote siloblok van Artois aan de Vaartkom blijft best een silo voor *Interbrew*...

Vele gebouwen zijn bouwtechnisch nog in goede staat, vermits ze nog niet zo oud zijn. Een facelift en wat opknappen en verbouwen binnenin volstaat. Gevels zandstralen, nieuwe ramen plaatsen en afgebrokkeld beton herstellen vormt tegenwoordig geen probleem meer. Veel gebouwen lijden aan vochtproblemen ingevolge insijpelend water door het dak, muren... Hiervoor bestaan vochtbestendige species en ver-

## Aanvulling met nieuwbouw

De vrijgekomen terreinen ingevolge afbraak van waardeloze gebouwen zullen door deze nieuwe impulsen automatisch ingevuld worden door individuele interventies.

Gezien de huidige eigendomsituatie, zal elke eigenaar zelf het initiatief in handen nemen. Hierdoor zullen de bouwblokken gekenmerkt worden door een zekere complexiteit veroorzaakt door diverse soorten volumes, met elk hun eigen architectuur, zoals dat na de Tweede Oorlog eveneens het geval was. Om toch een zekere eenheid te scheppen binnen de bouwvolumes, is het noodzakelijk om algemene stedenbouwkundige regels op te stellen, waaraan de initiatiefnemer zich dient te houden.

Bij de opvulling is het essentieel dat de bouwblokken ten noorden van de Vaartkom behouden blijven, nl:

- het grondplan met haar vlakke voorkant en haar afgeschuinde achterkant, waar zich vooral inritten en uithollingen bevinden.
  - de aanwezigheid van de tussenstraten, met als hoofdstraat de Baron D. Eynattenstraat.
  - de bestaande bouwhoogtes van de bouwvolumes dienen eveneens min of meer gerespecteerd te worden: in het midden gedomineerd door de hoogste gebouwen, licht afdalend naar rechts (richting Vaart) en naar links (richting Keizersberg, zodanig dat deze nog ervaarbaar is).
- Met wat verbeelding doet het bouwvolume denken aan een schip: het hoogste gedeelte in het midden -de brug, de lagere delen -voor- en achterstevan.
- hier en daar steken smalle torens uit, die eveneens een 'maritiem' beeld oproepen. Deze torens moeten bewaard worden, zodanig dat de bouwblokken enkele verticale accenten behouden.

## Functioneel

Aangezien de industrie haar uittocht heeft gedaan en bedrijven van andere aard zoals kantoren en *discounts* hun intrek hebben genomen, is het evident deze trend aan te houden. De Vaartkom wordt zodoende een gebied gedeeltelijk bestemd voor de tertiaire sector en kan evolueren naar een volwaardig 'subcentrum' aan de rand van de stad.

Zoals de bouwblokken een nieuwe bestemming krijgen, zou het wenselijk zijn ook het water een hernieuwde functie toe te dienen. Met uitzondering van wat graanlevering aan de silo's van *Interbrew* en enkele andere vrachtleveringen heeft de vaart haar oorspronkelijke functie van goederenverkeer bijna helemaal verloren. Daarentegen zijn er meer en meer plezierbootjes en kleine jachtjes in het dok te bespeuren. Deskundigen hebben naar de interesse bij jachttoeristen voor een kleine plezierhaven gepeild en de economische haalbaarheid van dit voorstel onderzocht met positief resultaat. Het voorstel werd algemeen goedgekeurd.

In de *Streekkrant* van 4 februari 1993 verscheen volgend artikel: *'Vaartkom wordt jachthaven. Vorige donderdag keurde het schepencollege het voorstel goed voor de aanleg van de jachthaven. Ook de Vlaamse Gemeenschap, dienst getijdenwateren, verleende al haar goedkeuring. Het Vlaams Gewest is eigenaar van de Vaart en ze moet ook instaan voor het beheer ervan.'*

Een jachthaven zou de attractiviteit van het water en de kade herstellen en de relatie tussen beiden bevorderen, zoals dat vroeger het geval was. Door deze impuls worden toerisme en horeca aangetrokken, zodat de Vaartkom terug een 'multifunctioneel' karakter krijgt: bedrijven, kantoren en handelszaken, horeca, toerisme (plezierhaven), openbare

functies (musea), recreatie en wonen.

En tenslotte industrie ten zuiden van de Vaartkom waar *Interbrew* nog deels actief is.

De bouwblokken ten noorden van de Vaartkom zijn voorbestemd voor de tertiaire sector en woongelegenheden: op het gelijkvloers commerciële functies zoals winkelgalerijen, restaurants, cafeetjes, (voor toerisme, jachthaven en kantoorpersoneel) en andere handelsbedrijven; op de verdiepingen kantoren en woonaccommodatie.

De kade moet net als de zijstraten verkeersarm gemaakt worden, uitgezonderd voor laden en lossen. Het verkeer kan langs het Engels Plein worden omgeleid waar parkeermogelijkheid en de ingangen van meerdere bedrijven voorzien zijn.

Om het Engels Plein aantrekkelijker te maken, zijn aan de kant van de Keizersberg nieuwe gebouwen met recreatieve functie wenselijk. Aan de andere zijde van de viaduct en langs de Vaart kan een uitbreiding van deze recreatie gepland worden, zodat er een functionele link tussen beide zijden van de viaduct ontstaat. Het Engels Plein kan gemakkelijk in relatie gebracht worden met de Keizersberg met een wandelpad. Dit stukje natuur vormt dan als passieve recreatiezone een geheel met de gebouwen bestemd voor actieve recreatie. In de abdij is er nu reeds studentenhuisvesting en aangezien er plaats is in overvloed, is een herbestemming met meer betrokkenheid tegenover het Engels Plein zeker niet utopisch.

Aan het einde van de Vaartkom en voor de *Entrepot* kan een plein ingericht worden met zitbanken, bomen en parkeergelegenheid. Dit plein dient als verzamelplaats, omgeven door openbare gebouwen, nl:

- het *entrepot*, ingericht als mu-

seum voor de binnenscheepvaart en als verzamelplaats van industriële-archeologische relicten afkomstig van de Vaartkom, én als clubhuis van de jachthaven.

- het voormalige brouwerijcomplex van Artois eveneens om te bouwen tot een internationaal brouwerijmuseum, toegankelijk via de guillotinepoort.

- een derde openbare functie, gelegen in het meest linkse bouwblok ten noorden van de Vaartkom.

De gebouwen van 'Van Orshoven' kunnen omgevormd worden tot kleine kantoorpanden of bedrijven van artistieke aard: publiciteits- en architectenbureaus, fotografenstudio's, artisanale ateliers...

Het typisch hoekje ontstaan uit de confrontatie van hoge moderne silo's (*Interbrew*) met een veel lagere maalderij uit een vroegere periode en met industrieel-archeologische waarde ('Van Orshoven'), draagt zeker bij tot het specifieke en artistieke van deze plek.

Het terrein op de hoek van Vaart-Vaartstraat en van de huidige parkeerruimte kan eveneens een publieke bestemming krijgen. Om de Dijle als attractieve factor toe te voegen, kunnen semi-publieke binnenpleintjes georganiseerd worden met eventueel een bruggetje als bindteken tussen beide oevers. De overige gebouwen aan de Vaartkom behoren toe aan *Interbrew* en zijn nog steeds in werking.

Het gebied rond de Glasblazerijstraat en Sluisstraat wordt woonzone als voortzetting van het Klein Begijnhof en de woonkern rond de Sint-Geertruikerkerk.

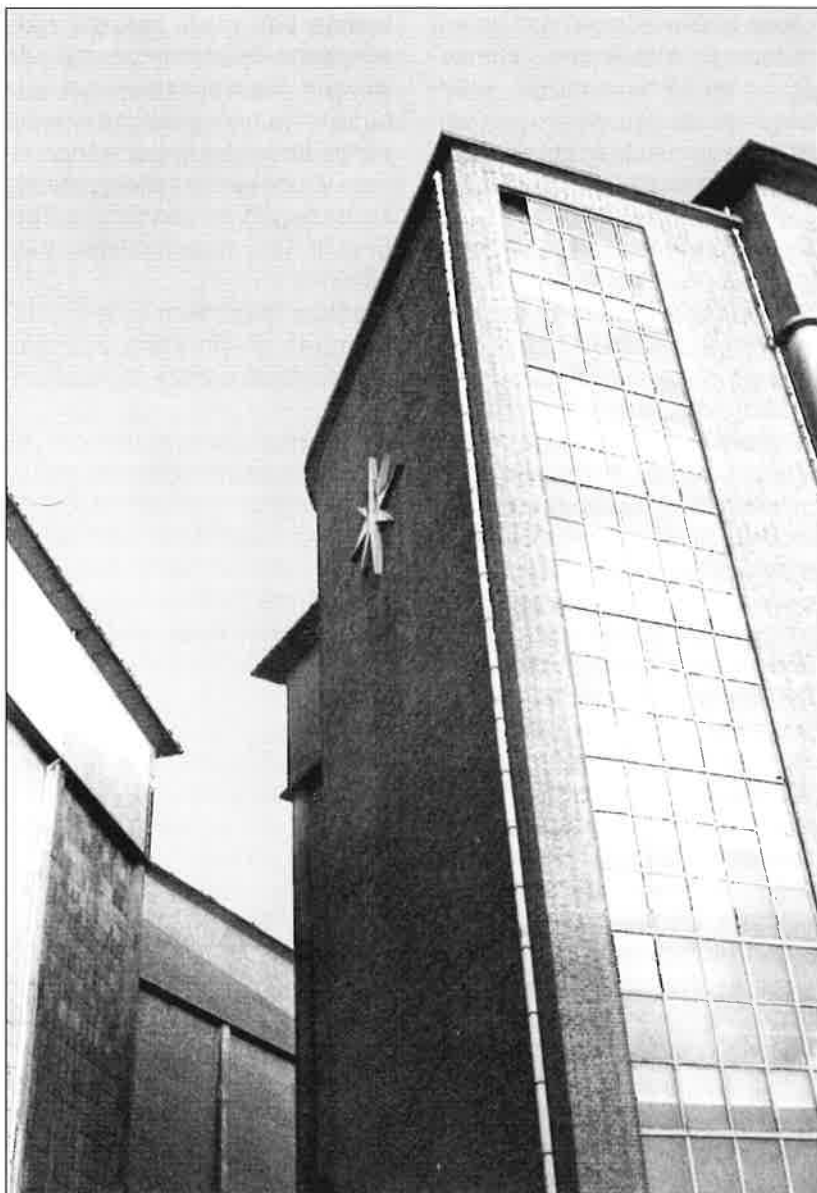
## Verkeerskundig

Globaal gezien komen de verkeersoplossingen overeen met de voorstellen van de studie van M. Smets, op één grote uitzondering na: het verkeersarm maken van de kade rond de Vaartkom.

***Form Follows Function.***

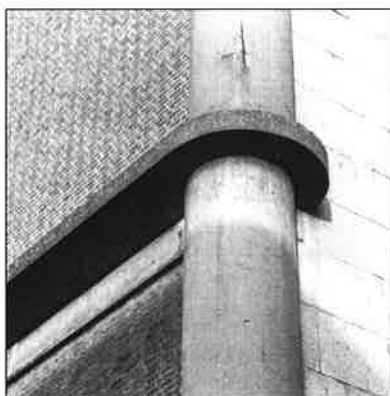
De functionele strengheid van de massieve beton- en baksteenconstructie van de Stella Artoissilo's uit de jaren 1950 onderstreept de architecturale waarde van dit 'jonge monument'.

(foto auteur)



Buiten elke verwachting bij dergelijke silo-constructies, demonstreerde de architect toch nog een liefde voor het detail: de opleving van de gevelvlakken gebeurde door het gebruik van op diverse wijze behandeld beton. Rechts de gevelsteen met het logo van brouwerij De Posthoorn, eertijds door Stella Artois opgeslokt.

(foto's auteur)





Vermits dit een belangrijke ingreep is, moet een verkeersvoorstel worden uitgewerkt in twee fasen:

**- fase 1:** teneinde het doorgaand verkeer in Wilsede-dorp, komende van de A2 te vermijden, is het wenselijk de op- en afritten van de A2 te verplaatsen om ze rechtstreeks op de Kol. Begaultlaan te laten aansluiten. Hierdoor wordt de toegang via de Keizersberg van secundair belang.

De Aarschotsesteenweg wordt ter hoogte van de A2 eveneens verlegd.

Om het verkeer niet onnodig rond de Vaart en Vaartkom te leiden, worden er twee ophaalbruggen voorzien: één aan het einde van de Kol. Begaultlaan en één ter hoogte van de Aarschotsepoort, waar zich nu de spoorwegbrug bevindt. Zij maken als dusdanig deel uit van een nieuw 'rond punt' Op die manier wordt een betere toegankelijkheid tussen beide oevers gerealiseerd.

Het ingewikkeld verkeersplein wordt vereenvoudigd volgens het verkeersplan van M. Smets. Om de Vaartkom en de Aarschotsesteenweg toegankelijker te maken vanuit de richting Diestsepoort, wordt een bijkomende afrit vanuit de Diestsevest gemaakt. Deze afrit ligt in het verlengde van de ophaalbrug die aansluiting geeft op Wilsede-dorp, de A2 en het Engels Plein.

Om de relatie water/kade te herstellen, is het noodzakelijk het doorgaand verkeer langs de kade uit te sluiten, althans op de plaatsen waar dit mogelijk is.

Eerst moeten de kade ten noorden van de Vaartkom en de zijstraten van de bouwblokken verkeersarm worden gemaakt door het verkeer om te leiden via het Engels Plein. Op het Engels Plein moet daartoe een weg voor lokaal verkeer aangelegd worden, die enerzijds aansluit op de brug en anderzijds via de reeds bestaande weg achter de Entrepot verbinding geeft met de Burchtstraat. De aansluiting op de bestaande weg achter de Entrepot is gemakkelijk te realiseren door

de afgraving van een om onbegrijpelijke redenen nog bestaande vooruitstekende hoek van de Keizersberg. Bovendien zal het bouwvolume van het te slopen laatste bouwblok aan die zijde eveneens moeten ingekrompen worden, waardoor een schuine bouwlijn in het verlengde van het vorige bouwblok wordt aangenomen. Door een grotere openheid zal deze plek en een deel van het Engels Plein daar trouwens baat bij vinden.

Hierdoor krijgt deze zijde bovendien een gelijkvormig bouwlijnprofiel als de andere zijde (Vaartkant).

Deze weg dient louter om de recreatievoorzieningen en de zes bouwblokken te bedienen die nu reeds voor auto's toegankelijk zijn aan de zijde van het Engels Plein. Nabij deze functies bevindt zich een parkeerterrein, rechtstreeks bereikbaar vanaf deze voorziene weg.

**- fase 2:** in een tweede fase zou het wenselijk zijn een deel van de Vaart, ten zuiden van de Vaartkom verkeersarm (-vrij ?) te maken, meer bepaald het gedeelte tussen Glasblazerijstraat en Vaartstraat (of minstens tussen Sluisstraat en Vaartstraat). Hierdoor komt de prachtige ingangspoort van het te plannen brouwerijmuseum in rechtstreekse verbinding met het plein, gelegen voor het 'Entrepot'. Om dit gerealiseerd te krijgen, is het noodzakelijk het verkeersplan van de Leuvense noordelijke binnenstad te herstructureren.

Om het verkeer komende van het Engels plein en van de Kol. Begaultlaan aan te moedigen de stadsring in westwaartse richting te nemen, kan een bijkomende oprit naar deze ring aangelegd worden. Deze zou in het verlengde van de afrit van de Diestsevest en de ophaalbrug komen te liggen.

Onder de viaduct wordt een 'rond punt' over het water gerealiseerd over beide bruggen (éénrichtingsvervoer), zodanig dat het verkeer doorlopend kan circuleren zonder stoplichten.

## Parkeren

Voor de parkeermogelijkheden wordt er een onderscheid gemaakt tussen de accommodatie noodzakelijk voor tewerkgestelden (langparkeerders) en bewoners (erfparkeerders) enerzijds en voor de bezoekers van het subcentrum (kort- en middel-langparkeerders) anderzijds.

Voor de eerste categorie zou men de eigenaars moeten verplichten zich van eigen parkeerterrein te voorzien, ofwel door ondergrondse parkeerterreinen, gemakkelijk realiseerbaar bij nieuwbouw, ofwel door het inpalmen van binnenruimtes.

Voor de tweede categorie, de bezoekers, moet parkeermogelijkheid voorzien. Op het Engels Plein door middel van een grote parkeerplaats onder de viaduct en op het plein voor het 'Entrepot' een beperkt aantal aangelegde parkeerplaatsen in het groen (onder hoogstammige bomen?).

Parkeren op de kade zou verboden moeten worden, uitgezonderd laden en lossen.

Voor de bezoekers van het brouwerijmuseum kan een parkeerterrein voorzien worden op de plek waar de gebouwen van Interbrew afgebroken worden. Indien de oude bottelarij van Interbrew blijft staan, kan men dit betonnen gebouw met skeletstructuur omvormen tot een parkeersilo. In de huidige toestand wordt enkel een deel van de benedenverdieping nog gebruikt.

## Fietsers

Langs beide zijden van de vaart zouden fietspaden en trottoirs aangelegd moeten worden. Als buffer tussen de zwakke weggebruikers en het autoverkeer, kan men een bomenrij aanplanten, zoals dit verder op de Vaart het geval is.

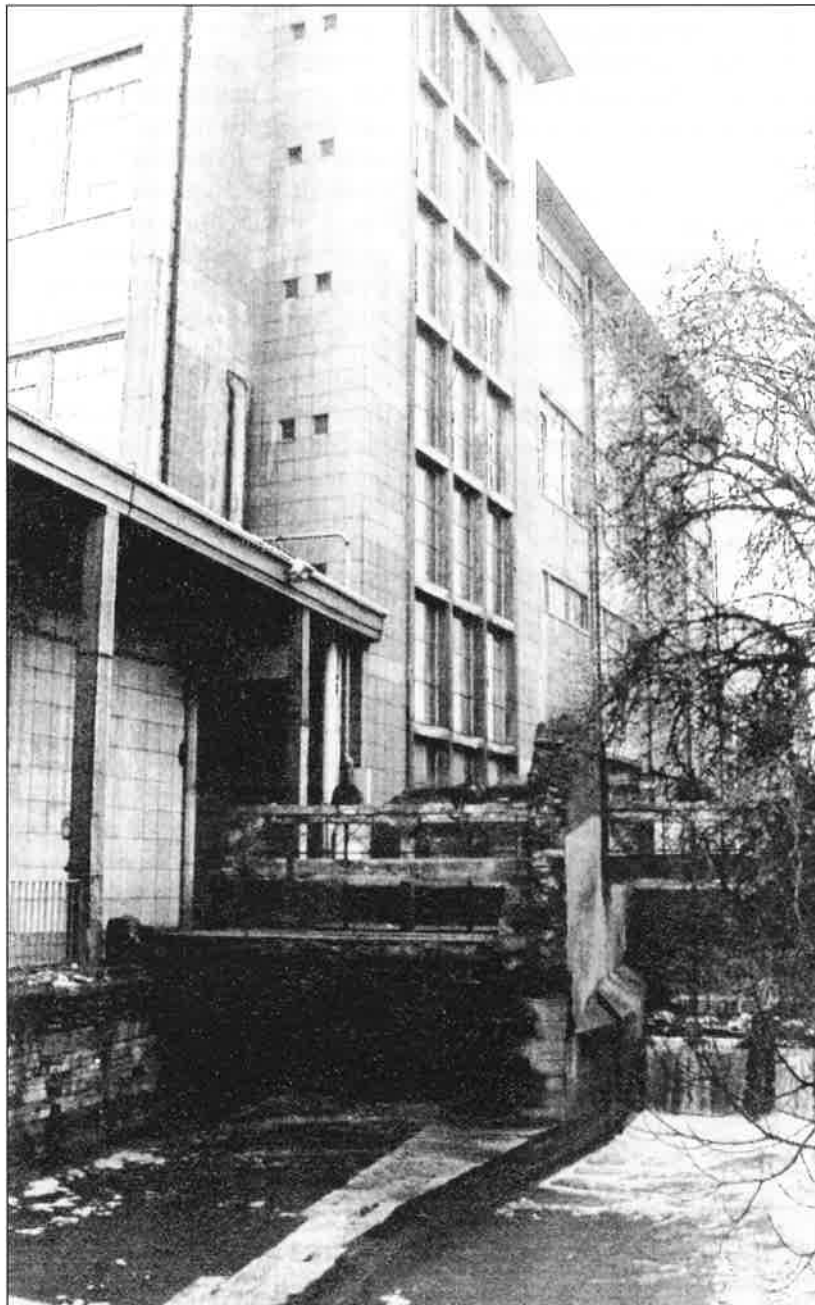
Op deze manier wordt een aangename fietstocht van Leuven tot Mechelen gecreëerd.

## Voetgangers

Een wandelpad langs de Vaart met hier en daar rustplaatsen (banken...) zou wellicht meer

Leuvenaars uitnodigen tot een fikse wandeling.

Vermits een groot gedeelte van de kades verkeersarm wordt gemaakt, kan men ongestoord flaneren langs het water, horeca, winkels, ... of de animatie op het water gadeslaan vanaf zitbanken. Wie geen ommetje wil maken, kan van de ene kant naar de andere kant van de Vaartkom gaan



**Eén der laatste restanten van de middeleeuwse waterhuishouding van Leuven in de wijk Vaartkom is deze oude sluis op de Dijle, aan de voet van de voormalige bottelarij van Stella Artois uit de jaren 1950.**

(foto auteur)

via een nieuw aan te leggen voetgangersbrugje, gelegen op de scheiding van de twee vooroorlogse dokken, zoals oorspronkelijk ontworpen. Dit draai- of ophaalbrugje ligt in het verlengde van de Baron Eynattenstraat (de belangrijkste van de vijf zijstraten) en geeft aansluiting op de Vaartstraat waarlangs men het stadscentrum bereikt.

Er is bovendien mogelijkheid om van het Engels Plein een paadje op de helling van de Keizersberg, richting abdij te nemen.

Het reeds bestaande 'minnepad' tussen de twee waters (van de Dijle) vertrekkend vanuit de Diestsevest vormt de aanzet van een tweede wandeling die ter hoogte van de Dijlestraat wordt doorgetrokken tussen de Dijle en de mouterij van *Interbrew* uitgaand op de Vaartstraat en zo verbindbaar met de vorige wandelgang.

In dit voorstel zijn eveneens enkele wandelparcours voor toeristen vanuit het stadscentrum naar de Vaartkom voorzien. Hierbij werd rekening gehouden met specifieke plekje, verschillend van sfeer, al dan niet van industrieel-archeologische waarde. Bij de keuze van dit parcours werd veeleer aandacht geschonken aan de waterloop van de Dijle, intieme ongekende steegjes of doorgangen en typische oud-industriële toestanden, dan aan cultuurhistorische gebouwen.

### **Parcours 1**

Via de Leien naar het muziekconservatorium 'De Minnepoort'. Verder langs de oever van de Dijle richting Sint-Geertruikerk om dan door het smalle steegje van het Klein Begijnhof, via Sluisstraat even te pauzeren bij de sluis. Dan door de Glasblazerijstraat, een typische 'fabriekstraat' met de ongewone schaalconfrontatie tussen hoogbouw van de brouwerij en de lage rijhuisjes (cf. de Valkengang, voorbeeld van een beluik), om dan via de Burchtstraat richting Vaartkom te gaan of via het wandelpadje 'Achter de Latten' de Kei-

zersberg te beklimmen (op dit padje liepen voor de Eerste Wereldoorlog sporen van de tram naar de Mechelsepoort)

### Parcours 2

Via de Mechelsestraat naar de Vismarkt, om dan via de K. van Lotharingenstraat op een samenloop van water met sluisinstallaties te komen; dan over het bruggetje van de sluisen naar de tuin van de Sint-Geertrui Abdij, waar men gevels, opgebouwd met gevelrestanten van de oorlog aantreft, die veeleer overkomen als een collage van verschillende soorten bouwstijlen op de meest onlogische manier samengevoegd. Verder langs de Sluisstraat, over het 'Tierelierebrugje' en door de poort van de Snoekengang om zo op de Vaartstraat uit te komen. Via de Vaartstraat onder de gebouwen van Artois, richting Brouwerijmuseum. Vandaar naar de Stapelhuisstraat die prompt doodloopt op het torenhoge silogebouw van *Interbrew* die de oude molen Van Orshoven verdringt: een prachtig stukje industriële archeologie! Verder via het geplande voetgangersbrugje over de Vaartkom naar het Engels Plein.

### Spoorwegverkeer

Indien de hiervoor besproken afrit van de Diestsevest gerealiseerd wordt, moet men het goederenverkeer per spoor op deze plek reorganiseren. De sporen op het Engels Plein verdwijnen; ze worden nu praktisch niet meer gebruikt.

### Scheepvaart

Om scheepvaartverkeer en autoverkeer gecoördineerd te laten verlopen zonder dat ze elkaar te veel storen zou de volgende regeling kunnen bedacht worden: de ophaalbruggen worden enkel tussen welbepaalde uren, wanneer dit het minst storend is voor het autoverkeer (dus buiten de spitsuren) opgehaald.

Het is evident dat het autoverkeer voor gaat op de scheepvaart, vermits het hoofdzakelijk gaat

over kleine jachten en plezierbootjes.

### Economisch

Vanuit economisch standpunt kan niet algemeen gezegd worden dat afbraak en vervanging voordeliger of nadeliger is dan behoud van de gebouwen, meer bepaald ten noorden van de Vaartkom. Elk perceel moet in dat opzicht afzonderlijk beschouwd worden. De staat van het gebouw, de technische bruikbaarheid en het bouwvolume of bouwdichtheid zullen hierin belangrijke factoren zijn.

Uit de studie van prof. dr. Ir. M. Smets blijkt (19):

*"Aangezien de bouwblokken momenteel reeds over een groot deel van hun oppervlaktes zijn toegebouwd, zal het moeilijk zijn de bouwdichtheid substantieel te verhogen. Om het parcellair rendement boven de residuele waarde uit te tillen zal het echter meestal nodig zijn om hetzij de beschikbare oppervlakte nuttiger te besteden, hetzij de vloeroppervlakte op te drijven. De economische zinvolheid van vervanging of behoud zal dus per geval aan de haalbaarheid van dit soort transformaties moeten worden getoetst."*

### Juridisch

Een herziening van de bestaande BPA's om ze aan te passen aan de gewenste toestand is uiteraard noodzakelijk (22). Ingevolge een grotere rechtszekerheid zullen initiatiefnemers meer investeren in hun eigendom en meer aandacht besteden aan de architecturale waarde van de gebouwen wat dit gebied wel ten goede zou komen. Deze site is zowel stedenbouwkundig als architecturaal altijd al een voorloper geweest. Stedenbouwkundig omdat zij één van de eerste geurbaniseerde stadsgedeelten van de stad Leuven was met dambordpatroon en architecturaal omwille van haar moderne industriële architectuur, een architecturale vormgeving die in de binnenstad helemaal nog niet ingeburgerd was (nu trouwens nog niet).

## Niveau van gebouwen

Enkele suggesties voor behoud en functionele reconversie gemaakt voor de gebouwen die hoger beschreven werden in hun huidige staat.

### Entrepot

De 'Entrepot', genoemd naar zijn 19de eeuwse voorganger, is een gebouw dat zich aan de aandacht opdringt, alleen al door zijn specifieke inplanting. Het ligt totaal afgescheiden aan het einde van de vaartkom. Bij het binnenvaren van de Vaartkom wordt het onmiddellijk opgemerkt. Het gebouw ligt in het rechtstreekse gezichtsveld van het water.

Door deze betrokkenheid met de kom, lijkt het een evident gebouw om er een clubhuis voor de jachthaven en een scheepvaartmuseum in onder te brengen.

Met clubhuis wordt bedoeld: bestuur, vergaderruimte, beperkt sanitair en restaurant, bar en zonneterras, eveneens toegankelijk voor de museumbezoekers.

De directie- en vergaderruimte van deze club wordt ondergebracht in het zuidoostelijk gedeelte waar zich nu eveneens de bureaus van de accijnzen bevinden. Hier heeft men grotere ramen en een publieke ingang. Bovenaan, in de rotonde, komt het restaurant met bar die rechtstreeks uitgaat op het dak dat in de zomer als groot zonneterras kan gebruikt worden. Van hieruit heeft men een prachtig uitzicht op het dok enerzijds en is men omringd door het groen van de Keizersberg anderzijds.

Om dit clubhuis meer allure te geven, kan het worden gecombineerd met een klein museum. Het gebouw leent zich gemakkelijk tot deze functie omwille van de skeletstructuur en de grote open ruimte. Het museum kan een overzicht geven van de binnenscheepvaart, gecombineerd met de geschiedenis van de industriële bedrijvigheid gevestigd aan de oevers van Vaart en Vaartkom. Meteen wordt de industriële archeologie rond de Vaart en Vaartkom belicht. Dit gebouw



**Dé blikvanger van een eventueel door Stella Artois/Interbrew op te richten internationaal brouwerijmuseum vormt deze brouwzaal met haar indrukwekkende koperen ketels, in een gebouw met hoge industriële rondboogvensters uit het einde van vorige eeuw.**

(foto auteur)

bevat immers nog de oorspronkelijke liftjes om de tabaksbalen van de Vanderelst-fabriek omhoog te hijsen. De spoorrails van de goederentrein die de Entrepot kon binnenrijden zijn eveneens nog aanwezig in het lager gelegen deel van het gebouw.

### **De stapelhuizen en molen Van Orshoven**

Het meest oostelijke stapelhuis herbergt reeds een woning, dit kan blijven. Het westelijk deel, dat nu leegstaat, kan eveneens dienen voor woningen.

De molen zelf bestaat uit een woonhuis, een magazijn, silo's en een maalderij, gescheiden door

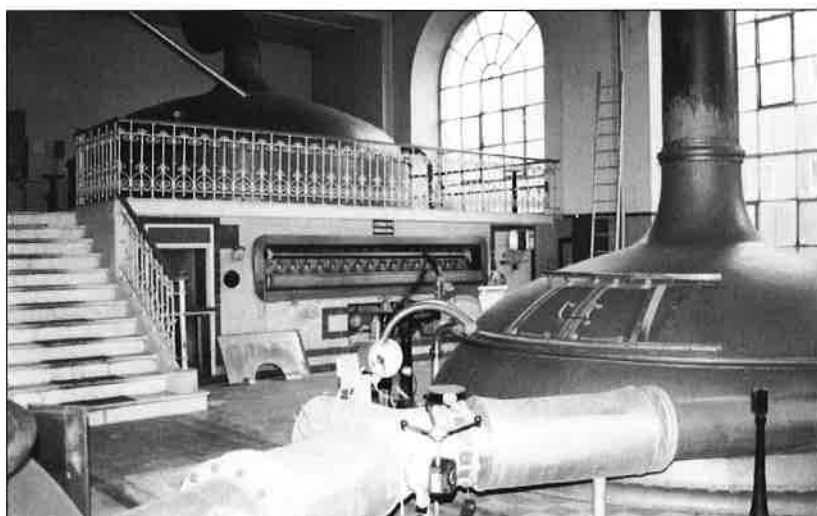
een bakstenen muur. De binnenstructuur van dit laatste gebouw is merkwaardig wegens houten steunbalken en verticale bindingen van de verschillende niveaus door open ruimten ontstaan bij het wegnemen van machines. Deze ruimten zijn vooral geschikt voor kleinere bureelruimte en bedrijven van artistieke aard. Het verder stimuleren van deze activiteit samen met meer artistieke bezigheden, gaande van publiciteits- en architectenbureaus, fotografenstudio's tot kunstgalerijen of voor publiek toegankelijke kunstambachten en -neringen, creëert de mogelijkheid deze specifieke binnenstructuren ken-

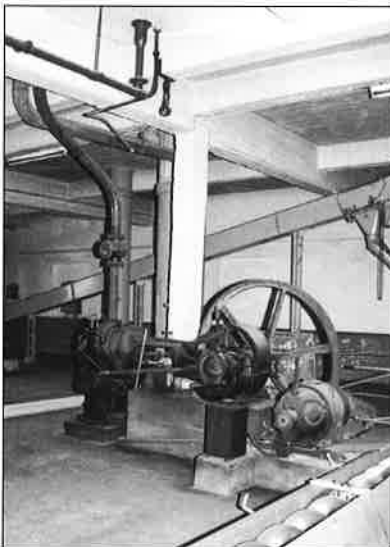
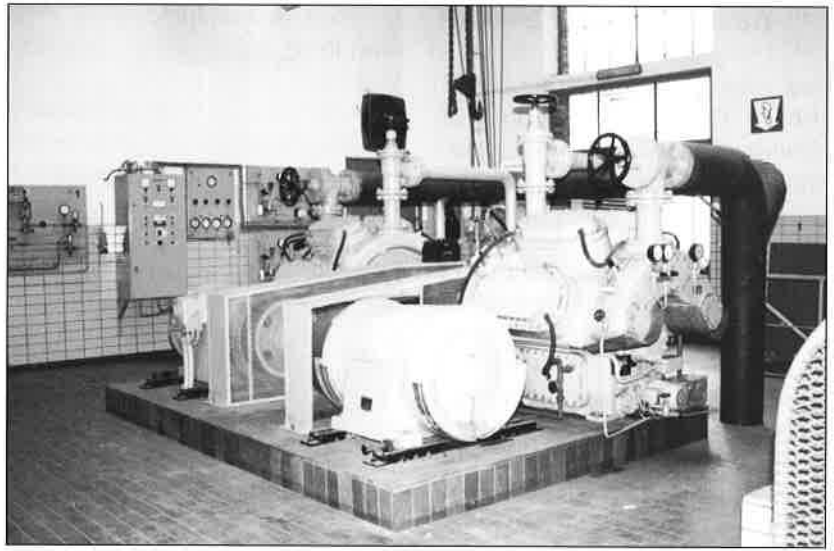
baar te maken bij een breder publiek.

Zoals reeds vroeger vermeld, vormt ook de voorgevel van dit gebouwencomplex samen met hoge silo's een ongewoon geheel en geeft de plek een bevreemdende, ondefinieerbare aanschijn.

### **Een internationaal brouwerijmuseum?**

Vermits Interbrew een grote uitstraling heeft op wereldniveau en reeds een lange geschiedenis in Leuven kent, lijkt het interessant een internationaal brouwerijmuseum op te richten. Interbrew telt nu reeds ontelbare bezoekers per jaar en heeft een toeristische





**Een decoratief uitgewerkte spantconstructie als lichtstraat overkluist de machinekamer anno 1908, waarin diverse oudere pompen en turbines (onder andere van het merk STAL) zijn geplaatst.**

**Door haar industrieel-archeologische waarde vormt deze zaal met haar technische installatie een belangrijk onderdeel van een toekomstig brouwerijmuseum.**

(foto's auteur)

**Binnen het oudste brouwerijgebouw van Stella Artois uit het einde van de 19de eeuw bleven nog belangrijke delen van de technische installatie behouden zoals enkele cilindermolens uit de Interbellumperiode en op rails verrolbare silo's boven de brouwzaal.**

(foto's auteur)

**De technische installatie (roerend patrimonium) van de oudste brouwzaal is voldoende intact om op de verschillende niveau's het brouwproces aanschouwelijk te maken. Zo bijvoorbeeld de transmissie-assen en riemschijven voor de aandrijving der diverse machines, of nog een interessante compressorpomp aangedreven door een electromotor uit de jaren 1920.**

(foto's auteur)

dienst die rondleidingen organiseert in de in bedrijf zijnde brouwerij. De impact van dit bedrijf op de Leuvense regio is zeker niet te onderschatten.

De firma heeft eveneens een tekort aan conferentiezalen en auditoria. Deze zalen zullen ondergebracht worden in het oude brouwerijgebouw op de hoek van de Sluis-en Burchtstraat, waar eveneens het museum gesitueerd wordt. De bezoekers kunnen dan ook opgevangen worden in een auditorium voor dia- of filmvoorstelling.

Het museum zou een zo ruim mogelijk beeld geven over het productieproces van het bier en de geschiedenis van Artois, later Interbrew geworden. Om dit alles te illustreren kan er gebruik gemaakt worden van de bestaande zalen die nu niet meer in gebruik zijn, van de nog bewaarde machines en ander didactisch materiaal zoals dia's, film, foto's, tekst en andere voorwerpen.

Er is een parcours uitgestippeld, rekening houdend met deze verschillende facetten: bezoekers gaan binnen via de prachtige guillotinepoort en beginnen hun bezoek rechts in de machinekamer, waar men oude installaties kan bezichtigen die energie leveren.

Het dak bestaat uit een lichtstraat met knappe dakspanten. Men gaat verder via de zaal met het waterreservoir, naar boven, over een nieuwe glazen passerelle, waar zich nu eveneens een passerel vol buizen bevindt. Op deze manier komt men in het brouwerijgebouw op de hoek van de Sluis- en Burchtstraat.

In dit gebouw bevinden zich nog vele oude machines, gaande van vooroorlogse pompinstallaties naar modernere technieken. Men beëindigt de rondleiding in de brouwerijzaal, waar alle koperen kuipen voor de bereiding van het bier nog aanwezig zijn; o.a. roerkuipen, maïsketels, lekbakken en kookketels. Vanuit deze zaal vertrekken twee zijdelingse trappen naar de benedenverdieping van waar men rechtstreeks naar buiten kan.

De machines en koperen kuipen zijn nog in prima staat en dienen enkel opgefrist te worden.

Enkele koperen kuipen moeten onderaan ontmanteld worden van hun isolatie en aluminiumbekleding. De bestaande passerelle dient vervangen te worden door een nieuwe overdekte en beglaasde loopbrug, van waarop men een stedelijk panorama kan bewonderen.

Het gebouw bevat een betonnen, brandvrije circulatie en lift. Het gehele gebouw is immers opgebouwd uit een betonnen skelet en is dus totaal brandvrij. De vloeren zijn zeer draagkrachtig omwille van de zware machines; verstevigingen zijn dus niet noodzakelijk. In de betonnen silo kan een klein auditorium ingericht worden. Andere conferentiezalen of auditoria zouden in de zijbouw voorzien worden.

## Algemeen besluit

**H**et doel van deze bijdrage is de vroegere industriële randstad aan de Leuvense Vaart en Vaartkom uit de ogeneschijnlijke verloederding te halen. Een studie als deze wordt wegens de aard zelf van de opdracht beschouwd als onverdacht, ongebonden en vrij van tendentieuze invloed of belangenname en is dus zeer geschikt voor de aanpak van dergelijke probleemgebieden.

Tijdens een behoedzame verkenningstocht in de relatief recente, maar wellicht daarom zo intrigerende en boeiende discipline van de industriële archeologie, wordt de achtergrond of horizon duidelijk, tegenover welke deze studie zich moest afspelen. Het is een moeizaam en abstract speurwerk naar betrouwbare basisinformatie en algemene beginselen, gedistilleerd uit de grote diversiteit aan praktijkgevallen. De industriële archeologie groeit immers voornamelijk langs dagelijkse praktijk en case-studies. Naarmate dit onderzoek vordert, groeit het besef dat de

analyse van Leuven-Vaartkom onder deze gezichtshoek een vernieuwende en waardevolle heropleving kon betekenen voor dit achtergesteld stadsdeel.

Bij de zoektocht door het verleden verleden van Leuven openbaarde zich echter de historische waarde en diverse beelden van intensieve activiteit en economische bedrijvigheid drongen zich onweerstaanbaar op.

Zoals ze elkaar in de tijd hebben verdrongen, vervagen zij het actuele uitzicht tot een wazig geheel, een wereld in overgang, wachtend op een strengere ordening en meer creatieve visie.

De ontleding van de bestaande toestand in morfologisch, functioneel, verkeerskundig en juridisch opzicht leert bovendien dat in het verleden al veel denk- en studiewerk aan Leuven Vaartkom is gewijd.

Het ontwikkelingsplan opgemaakt door een werkgroep rond prof. M. Smets is bijzonder nuttig in dat opzicht. Dit realistisch stedenbouwkundig werkstuk blijft een leidraad bij de uitwerking van persoonlijke voorstellen. Vooral leert deze voorstellen over te gaan moest echter aandacht geschonken aan de gebouwen zelf als uitdrukking van industriële architectuur met specifieke eigenschappen.

Deze bijdrage beoogt een concrete herwaardering van het gebied als site en van enkele merkwaardige gebouwen. Vertrekkend vanuit industrieel-archeologische zorg wil ze opnieuw aanknopen met het verleden: behoud en herstel van waarde volle getuigenissen, zinvol ingepast in hedendaagse urbanisatie en functionaliteit. Deze herinneringen aan vroeger zullen het stadsdeel wellicht behoeden voor de mogelijke vervlakking en onpersoonlijkheid die andere gebieden wel eens kenmerkt.

Aangezien een herwaardering economisch geschaagd moet zijn, is er ook ruim aandacht geschonken aan de mogelijkheden tot herbesteding.

Overheidsinstanties zullen zich niet afzijdig mogen houden bij de

verdere uittekening van het toekomstbeeld van Leuven-Vaartkom. Zij kunnen dit doen door vastlegging van aangepaste BPA's, die de noodzakelijke rechtszekerheid kunnen scheppen voor de uitwerking van haalbaarheidsstudies en investeringsprogramma's.

## Bibliografie

### Algemeen

ALLEN W. A., *Modern multi-story factories; a discussion of their design*, Londen, 1959.

BAETENS R., *Van industrie tot erfgoed*, Antwerpen, 1988.

BRUNHAMMER Y., *Exposition internationale des arts decoratifs et industriels modernes 1925*, Parijs, 1976.

CRAMER M. e.a., *W. M. Dudok 1884-1974*, Amsterdam, 1981.

DESEYN G. e.a., *Bouwen voor de Industrie*, Gent, 1989.

DUBOIS M. e.a., *Interbellumarchitectuur in Vlaanderen en Brussel: een historische schets, in Openbaar kunstbezit in Vlaanderen*, 4, p. 129-138.

FRAMPTON K., *Moderne architectuur; een kritische geschiedenis*, (Leuven), (1988).

GOSSEL P., LEUTHAUSER G., *Architectuur van de 20e eeuw*, (Taschen), z.p., z.d.

LOVETT M., *Brewing and Breweries*, 1981.

MIAT, *Construction de moulins*, uit bedrijfscatalogus Seck Dressede, Gent, 1905.

PATROONS W., *Bier*, 1979.

PUTTEMANS P., *Modern architecture in Belgium*, Brussel, z.d.

RAGON M., *Le livre de l'architecture moderne*, (Paris), (1958).

REIMER D., *Tendensen der Zwanziger Jahre; 15. Europäische Kunstausstellung* (tentoonstellingscatalogus), Berlijn, 1977.

ROBINSON C. e.a., *Skyscraper style, Art Deco New York*, New York, 1975.

VAN LOGHEM, *Bouwen; Nieuwe Zakelijkheid*, (Amsterdam), (1932).

*La Technique de Travaux; Revue Mensuelle des Procédés de Construction Modernes*: nr. 7, 1930 (p. .422-437) / nr.11, 1933 (p. .642-644) / nr. 2, 1934 (p. .103-105) / nr. 3, 1934 (p. .163) / nr. 5, 1934 (p. .281-282) vgl. arch. in België; nr. 4, 1929 (p.219-225) / nr. 6, 1929 (p. .336-343) / nr. 8, 1929 (p. .394) / nr. 9, 1929 (p. .455-456) / nr. 1, 1930 (p. .25-29) / nr.12, 1930 (p. .785-151) / nr.11, 1931 (p. .658-394) / nr. 7, 1932 (p. .393-398) / nr. 3, 1633 (p. .150-153) vgl. arch. in Nederland; nr. 7, 1936 (p.351-352) / nr. 6, 1938 (p. .305-310) vgl. arch. in Frankrijk; nr. 8, 1934 (p. .493-494) vgl. arch. in Engeland; nr. 4, 1930 (p. .211,218) vgl. arch. in Duitsland.

### Leuven

CRESENS F.A., *Het Leuvense Spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo* in: M&L (Tweemaandelijks tijdschrift van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, Afde-

ling Monumenten en Landschappen), 14° jaargang N° 5, september-oktober 1995, pp. 29-59.

HUTS H., *Ontwikkelingsplan, Kanaalzone Leuven, Vaartgebied in stroomversnelling*, Thesis stedenbouw, St. Lukas Brussel, 1990.

PEETERS M., *Leven in het oude Leuven*, Gent, z.d.

PEETERS M., *Gids voor oud Leuven*, Antwerpen, 1983.

POOTEMANS J., *De kanaalzone Leuven-Mechelen 1963-1988*, Thesis geografie, K.U.L., 1988.

SMETS M., *Ontwikkelingsplan Vaartkom*, Studieopdracht stad Leuven, K.U.L., 1990.

SMETS M., *Ruimte voor kwaliteit, Van Fabriek tot Stad, Vaartkom Leuven*, Antwerpen, 1990.

SMEYERS A., *Leuven in oude prentkaarten*, deel 1, Zaltbommel, z.d.

SMEYERS A., *Leuven in oude prentkaarten*, deel 2, Zaltbommel, z.d.

*Structuurplan Leuven, Beeld van een planningsproces*, Stadsbestuur Leuven, Leuven, 1982.

UYTERHOEVEN R., *Leuven en weleer 4, Van de Volmolen tot Wilsele: langsheen de Dijlevallei en de Vaart*, Leuven, 1988.

UYTERHOEVEN R., *Leuven, bierstad door de eeuwen heen*, (Leuven), (1983).

*Stadsboek Leuven*, Leuven, 1985.

VAN BUYTEN L., *Arca Lovanien-sis artes atque historiae resensas documtenta*, jaarboek 11, Leuven, 1982.

VAN BUYTEN L., *Arca Lovanien-sis artes atque historiae resensas documenta*, jaarboek 14, Leuven, 1985.

VAN BUYTEN L., *Leuven Anno 1789*, Leuven, 1989.

VAN EVEN E., *Louvain dans le passé et dans le présent*, Brussel, 1895.

VAN DER HAEGEN H., *Leuven 2000, Survey van het stadsgewest*, Brussel, 1974.

VAN UYTVEN R., *Leuven, de beste stad van Brabant; Deel 1: De geschiedenis van het stadsgewest Leuven tot omstreeks 1600*, Leuven, 1980.

## Voetnoten

1. De morfologische evolutie is gebaseerd op studie van stedenbouwkundige H. HUTS, *Ontwikkelingsplan - Kanaalzone Leuven - Vaartgebied in stroomversnelling*, Brussel, 1990, p. 7-10.

2. J. VANSINA, *Leegstand neemt af*, De Streekkrant, 05-04-1990.

3. R. BILLEN, *Prijs Leuvense bouwgrond verdubbelde in drie jaar*, Het Nieuwsblad, 15-06-1990.

4. Wat volgt is hoofdzakelijk gebaseerd op de werken van R. UYTERHOEVEN, *Leuven en Weleer 4, Van de Volmolen tot Wilsele: langsheen de Dijlevallei en de Vaart*, Leuven, 1988, ter inleiding, E. VAN EVEN, *Louvain dans le passé et dans le présent*, Brussel, 1895, p. 187, 189, J. BREPOELS, e.a.,

*Stadsboek Leuven*, Leuven, 1985, p. 178-183.

5. J. POOTEMANS, *De Kanaalzone Leuven-Mechelen 1963-1988*, Leuven, 1988, p.90

6. cfr. J. BREPOELS, o.c., p. 181.

7. zie daarvoor CRESENS F.A.: *Het Leuvense Spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo in*: M&L (Tweemaandelijks tijdschrift van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, Afdeling Monumenten en Landschappen), 14° jaargang N° 5, september-oktober 1995, pp. 29-59.

8. H. HUTS, *Ontwikkelingsplan - Kanaalzone Leuven*, Brussel, 1990, p. 22.

9. cf H. HUTS, o.c., p. 23.

10. cf H. HUTS, o.c., p. 25.

11. cf H. HUTS, o.c., p. 27.

12. Om de bestaande toestand analytischer te kunnen onderzoeken, is beroep gedaan op de studie van M. SMETS, *Ontwikkelingsplan Vaartkom*, 1990.

13. *Herziening gewestplan Leuven dringt zich op*, A.T.L., Het Nieuwsblad, 24-06-1989.

14. J. POOTMANS, *De Kanaalzone Leuven-Mechelen 1963-1988*, Leuven, 1988, p. 54.

15. H. VAN DER HAEGEN, *Leuven 2000 - Survey van het stadsgewest*, 1974.

16. M. SMETS, *Ontwikkelingsplan Vaartkom*, Leuven, 1990, p. 1.

17. M. SMETS, o.c., p.1.

18. R. BILLEN, *"Leuvense Vaartzone is chaotisch, maar goedkoop."*, Het Nieuwsblad, 14-11-1989.

19. M. SMETS, *Ontwikkelingsplan Vaartkom*, Leuven, 1990, p. 30.

20. *"Stadsbestuur werkt aan heropbloei Vaartkom"*, A.T.L., Het Nieuwsblad, 24-06-1989.