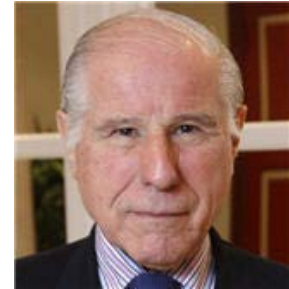


VAN HET HISTORISCHE LEUVEN NAAR DE NIEUWE UNIVERSITEITSSTAD LOUVAIN-LA-NEUVE

Pierre Laconte¹

¹Voorzitter Foundation for the Urban Environment, Abdijdreef 19, Kortenberg 3070, België



Samenvatting

De historische Vlaamse stad Leuven (Louvain in het Frans), was in de middeleeuwen een belangrijk centrum van de textielindustrie. Het leed onder de achteruitgang van de industrie, wat in het jaar 1425 tot stadsvernieuwing leidde door de oprichting van een universiteit.

Het Leuvense culturele erfgoed kent een hoge dichtheid met gemengde residentiële, commerciële en universitaire gebouwen is goed bewaard gebleven, zoals het Groot Begijnhof, een stedelijk gebied van kleine huizen en tuinen voor alleenstaande oude vrouwen, geleidelijk verlaten en gerenoveerd in de jaren '60 om universiteitspersoneel te huisvesten (inschrijving als Werelderfgoed in 1988).

België's taalconflict leidde ertoe dat de Franstalige afdeling van de universiteit, haar medewerkers en studenten moesten verhuizen van Leuven naar het Franstalige deel van het land. De universiteit koos er voor om een compleet nieuwe universiteitsstad te creëren, en kocht in 1968 920 hectare landbouwgrond, op minder dan 30 km van Leuven en Brussel, waarop een "Nieuw Leuven" gebouwd zou worden.

Deze nieuwe universiteitsstad wilde vanaf het begin de universiteit van Leuven en de stedelijke mix reproduceren, en dus zowel een "plaats van herinnering" zijn als een plek voor hedendaagse universiteitsplanning en -architectuur (Abercrombie Award van de International Union of Architects 1978).

De twee steden zijn sinds 1975 verbonden door middel van een rechtstreekse spoorlijn. In 2016 besloten de twee steden te verbreederen, terwijl de twee universiteiten gezamenlijk de 500ste verjaardag van Thomas More's 'Utopia' organiseerden, een cultureel monument van wereldformaat gepubliceerd in Leuven in 1516. Ook besloten de universiteiten om diverse gemeenschappelijke projecten te ontwikkelen.

Het doel van deze paper is om zowel het behoud van het culturele erfgoed in het historische Leuven als de planning van het nieuwe Louvain uit te leggen. Beide zijn gericht op duurzaamheid, in het bijzonder door middel van het hoge dichtheid/laagbouw-ontwerp, ontwikkeling gericht op openbaar vervoer per spoor, en het reserveren van straten en openbare ruimtes voor voetgangers. De nieuwe stad is zo ver gegaan dat al haar openbare ruimte voor voetgangers werd gereserveerd. Alle bebouwing gebeurt er met langdurige erfpachtcontracten, waardoor de universiteit de controle op de bouwkwaliteit behoudt.

Om de belangrijkste kenmerken samen te vatten:

- Het nieuwe Louvain streefde naar zowel architectonische innovatie als een stedenbouwkundig ontwerp geïnspireerd door het oude Leuven.
- Duurzaamheid en economische bezorgdheden hebben geleid tot een lineaire vorm van bebouwing, langs een ruggengraat voor voetgangers en een reeks van vierkante pleintjes, met een volledig autovrij centrum van de stad, waar voorrang wordt gegeven aan het vervoer per spoor – met dank aan de Nationale Spoorwegen die in een nieuwe ondergrondse station investeerden.
- De lineaire voetgangerszone is de ruggengraat van de ontwikkeling van de universitaire faculteiten geweest en van de woon-/handelswijken, een museum en een winkelcentrum direct verbonden met het station. In 45 jaar is de enige "new town" van België het snelst groeiende stedelijk dienstencentrum van het land geworden.
- Regenwater wordt opgevangen in een reservoir, aangelegd als een meer.

Trefwoorden: historische-steden, ontwikkeling, universiteit, dichtheid, adaptief-hergebruik.

1. De situering van de oude stad Leuven en het nieuwe Louvain-la-Neuve

Centraal-België is een sterk verstedelijkt gebied; Brussel is het middelpunt van een grootstedelijk gebied, met daarin de steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven in het noorden en de steden Charleroi, Nijvel, Ottignies-Louvain-la-Neuve (als gevolg van zijn ontwikkeling) en Waver in het zuiden. De meeste van hen zijn binnen woon-werkafstand van elkaar en van Brussel (LACONTE 2007).

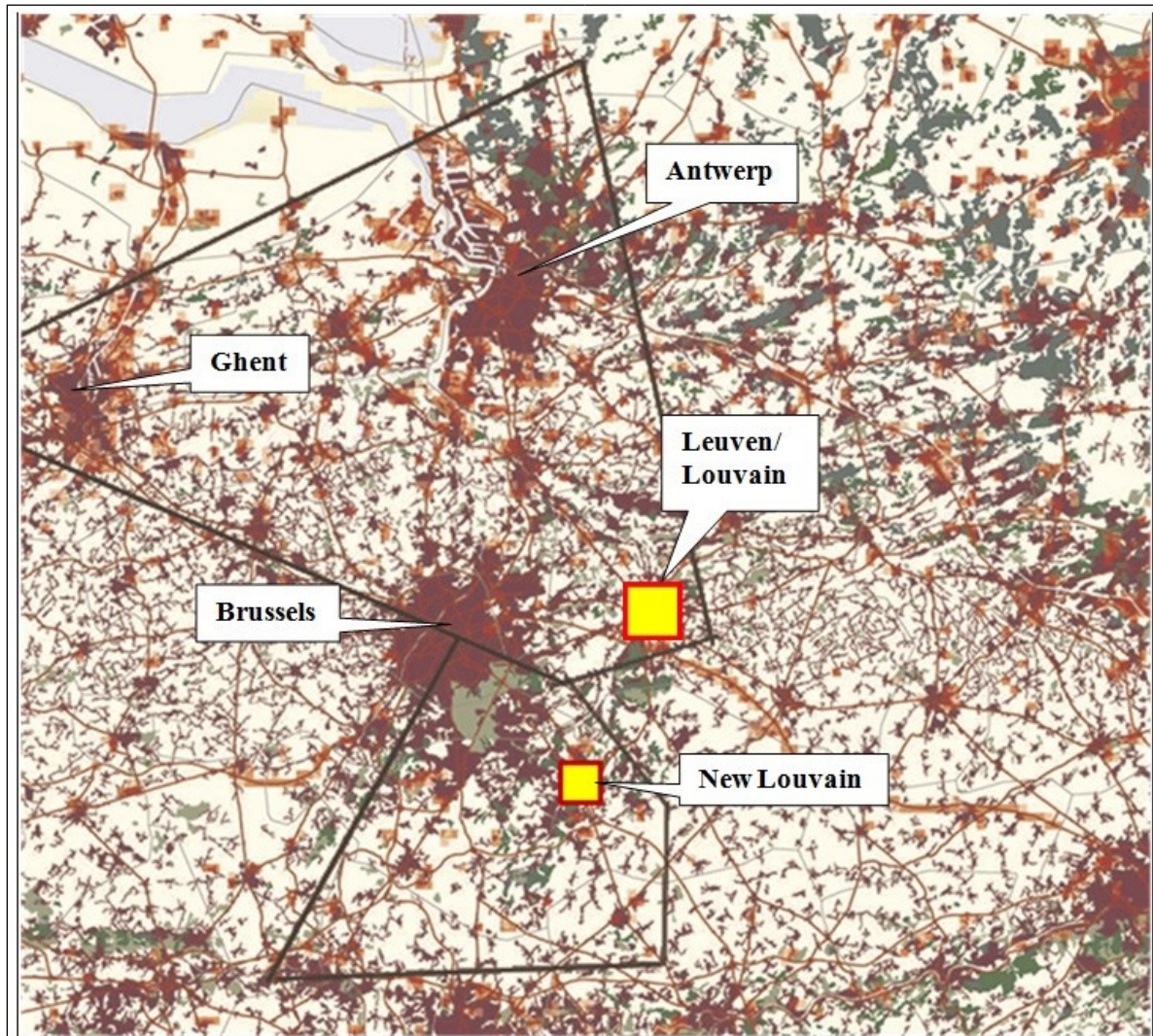


Fig. 1. Satellietkaart met het verstedelijkte gebied in het centrum van België, rond Brussel. In het Vlaams Gewest ligt Antwerpen 50 km ten noorden, Gent 60 km ten westen en Leuven 25 km ten oosten van het centrum van Brussel, en zij vormen een soort van diamant (omlijnd in zwart). De losse agglomeratie ten zuiden van Brussel vormt een soort driehoek. De nieuwe stad Louvain-la-Neuve is gelegen in deze driehoek, in het Waalse Gewest, op minder dan 30 km ten zuiden van het centrum van Brussel (omlijnd in zwart). De universiteit kocht 920 ha landbouwgrond, met het oog op het bouwen van een complete stad. Het historische Leuven (Louvain in het Frans) - ten oosten van Brussel - en de nieuwe universiteitsstad Louvain-la-Neuve - ten zuiden van Brussel - worden op de kaart weergegeven door gele vierkanten.

2. Ontwikkeling van de stad Leuven en de universiteit.

Zoals de meeste steden uit de vroege middeleeuwen ontwikkelde de stad Leuven zich aan een rivierkruising met een handelsweg. Deze «handelssteden» vormden een netwerk met mazen van ongeveer 30 km, wat overeenkomt met de afstand die wegvoertuigen in één dag aflegden. Binnen het hertogdom Brabant kwamen Leuven en Brussel naar voren als de machtigste steden. In 1312 verkreeg Hertog Jan II, onder druk van financiële problemen, toestemming van de

inwoners van Brabant om de belastingen te verhogen in ruil voor een burgercharter. Dit handvest garandeerde de rechten van de burgers, in lijn met de Engelse Magna Carta, creëerde een Raad met dubbele vertegenwoordiging (steden en burgers) en introduceerde een afzettingsprocedure, d.w.z. de afzetting van de hertog indien hij het handvest niet zou respecteren. Het was dus een voorloper van de moderne grondwetten. Het handvest werd ondertekend in de abdij van Kortenberg, gelegen tussen de rivaliserende steden Brussel Leuven, en staat ook bekend als het Handvest van Kortenberg.



Fig. 2. De Oude Markt in Leuven, locatie van de voormalige kledingmarkt die in 1425 het hoofdkwartier van de universiteit werd. Het centrum van de stad werd in de Eerste Wereldoorlog grotendeels vernietigd en in de jaren 1920 gereconstrueerd, waarbij het oude stratenpatroon en de kadastrale verdeling behouden bleef .

De welvaart van de stad was voornamelijk gebaseerd op de textielindustrie. In de 15e eeuw ging het hiermee bergafwaarts vanwege de internationale concurrentie en ontwierp de stad zich opnieuw door een pauselijke bul te verkrijgen dat de oprichting van een universiteit toestond, in lijn met de pauselijke oprichting van de universiteiten in o.m. Bologna, Parijs, Oxford, Heidelberg en Krakau. De niet meer gebruikte kledingmarkthal werd aangepast om als hoofdkantoor van de universiteit te dienen.

De universiteit werd een van de grote Europese universiteiten. In 1516 publiceerde Thomas More hier zijn beroemde Utopia. De oorspronkelijke universiteitsonderwijstaal was het Latijn, later het Frans en het Nederlands, in aparte afdelingen.

Leuven werd in 1914 zeer zwaar beschadigd door Duitse troepen, toen deze door België trokken en op hevige weerstand stuitten, en tot 1918 het hele land (op een klein kustgebied na) bezetten.

Na de oorlog vond de wederopbouw plaats, waarbij het grootste deel van het voormalige straatpatroon werd gehandhaafd. De stijl van de nieuwe gebouwen weerspiegelt de verschillende stijlen van vroegere eeuwen, maar zij behielden een algemene coherentie. Dit werd destijds bekritiseerd als een imitatie van het verleden, in plaats van een stevige stap naar de toekomst. Pas aan het eind van de 20ste eeuw werd de kwaliteit van deze manier van planning en bouw internationaal erkend.

Binnen het oude Leuven is het Groot Begijnhof, ten zuiden van het stadscentrum, van bijzonder belang.

Het was een grote wijk, bewoond door alleenstaande dames ("begijnen") die de marktprijs van huisvesting niet konden betalen. Het was een "sociaal woningcomplex" voordat deze term bestond.



Fig. 3. Het Groot Begijnhof van Leuven. De Begijnhofwijk (ca 3 ha) heeft het uiterlijk van een kleine stad op zich, met huizen gepland langs een netwerk van smalle straatjes en pleintjes. Dit in tegenstelling tot de begijnhoven van Brugge of Amsterdam, waar de huizen werden gebouwd rond een centrale binnenplaats. De enige grote open ruimte, op de linkeroever van de rivier, is het gevolg van de sloop van enkele huizen in de 19e eeuw (zie foto). Foto RLICC 2016.

Het merendeel van de huizen dateren uit het midden van de 17e eeuw. Ze werden gebouwd in de traditionele lokale bouwstijl, verrijkt met een aantal sobere barokke elementen. De gevels zijn van rode baksteen met zandstenen dwarsbalken en omlijstingen voor ramen en deuren. Zoals te zien is op de foto zijn er tal van dakkapellen, vaak versierd met trapgevels en rondbogen ramen. Sommige huizen werden vervangen of gebouwd in de 19e eeuw, maar minder dan in andere Vlaamse begijnhoven. Het merendeel van de begijnen vertrok in de 20e eeuw als gevolg van het verkrijgen van comfortabelere volkshuisvesting, maar hoewel het gebied bouwvallig was geworden, was het perfect geschikt voor herbestemming.

Deze herbestemming werd bereikt door het transformeren van het hele begijnhof in huisvesting voor universitaire medewerkers en studenten, uitgerust met moderne apparatuur, maar met absoluut respect voor het dichte stedelijke karakter van de wijk. Het werd ingeschreven op de UNESCO World Heritage List in 1988.

Deze meesterlijke wijkrestauratie werd geleid door architectuurhistoricus Raymond Lemaire, ook bekend van andere grootschalige restauraties, zoals de tempels van Borobudur in Indonesië, en van de oprichting in 1964, samen met Piero Gazzola, van de Internationale Raad voor Monumenten en Landschappen (ICOMOS). Hij gaf les in zowel de Nederlandstalige als de Franstalige afdeling van de universiteit. Dit was gebruikelijk in Leuven, net als in andere tweetalige steden zoals Bolzano/ Bosen in Italië, Neuchâtel of Biel / Bienne in Zwitserland, of Turku / Abo in Finland.

De geleidelijke afschaffing van de Franse taal in het Vlaamse Gewest leidde tot het verdrijven van de Franstalige afdeling van de Leuvense universiteit in 1968. Dit was het omslagpunt dat leidde tot de noodzaak om een nieuwe Franstalige universiteit te creëren.

Raymond Lemaire bleef lesgeven aan beide universiteiten en creëerde in de Leuvense universiteit het "Raymond Lemaire International Centre for Conservation" (RLICC). Dit centrum is gelegen in het historische kasteel van Arenberg dat van de universiteit is en heeft zowel onderzoeks- als onderwijsactiviteiten. De voorzitter is Minja Yang (Japan), voormalig adjunct-directeur van het UNESCO World Heritage Centre en voormalig directeur van UNESCO New Delhi Office.



Fig. 4. Kasteel van Arenberg. Het historische Arenbergkasteel herbergt het Raymond Lemaire International Centre for Conservation, KU Leuven (RLICC). De foto van het RLICC toont de groep 2016-2017 trainees.

3. De ontwikkeling van de nieuwe Franstalige universiteit en haar stedelijke context, geïnspireerd door de oude stad Leuven.

Gelegen in het centrum van België, is de historische stad Leuven de oorspronkelijke zetel van de Leuvense universiteit. Tot 1968 waren de talen gebruikt in het onderwijs het Frans en het Nederlands. In dat jaar verliet de Franstalige universiteit (UCL) de *de facto* tweetalige stad, want zij was gelegen in het Nederlandsprekende deel van het land, en zij moest een nieuwe locatie in het Franstalige deel vinden.

In deze situatie had de Franstalige universiteit de optie om zich te vestigen in het officieel tweetalige arrondissement Brussel-Hoofdstad, waar ze terreinen bezat, maar de meerderheid van haar raad van bestuur wilde dat de universiteit in het eentalige Waals Gewest kwam. Pogingen om in bestaande Waalse steden grond te vinden leidden tot niets. Op dat punt gekomen nam het universiteitsbestuur - op voorstel van de administrateur-generaal Prof. M. Woitrin - de uitnodiging van de kleine gemeente Ottignies (4.000 inwoners) aan om zich te vestigen op de rand van haar grondgebied. De universiteit kocht 920 hectare landbouwgrond aan, 27 kilometer ten zuidoosten van Brussel, en in plaats van een geïsoleerde campus te bouwen, werd besloten om een nieuwe stad op te richten, gebruik makend van de jaarlijkse subsidies van de universiteit als kapitaal. Het centrale deel van de site werd gereserveerd voor lage bebouwing met een hoge dichtheid, en alle bosgrond werd bewaard (afb. 5).

De stedelijke ontwikkeling van een site die de volledige eigendom van de universiteit was kreeg tegenwind van de Belgische regering, die aan een geïsoleerde monofunctionele campus de voorkeur gaf, zoals die, welke door de Luikse universiteit aangenomen was (FRANKIGNOULLE 2012). De regering besloot tot een speciale wet (24 juli 1969) die de universiteiten verbood land dat ze met subsidies hadden verworven, aan niet-universitaire gebruikers te verkopen. De universiteit ontsnapte aan deze wet door het verlenen van lange termijn – maximum 99 jaar - huurcontracten (“erfpacht”), in plaats van de rechtstreekse verkoop van land. Deze huurcontracten worden verkocht met een recht voor de koper om de huurovereenkomst te vernieuwen, wat het maximum 99 jaar termijn omzeilt.

De continuïteit in eigendom door de UCL bleek gunstig voor de uitvoering van het masterplan, omdat het de eigenaar de mogelijkheden garandeerde om de oorspronkelijke planningsdoelstellingen op de lange termijn te bewaren (LACONTE 2013).

De erfpachtcontracten werden in eerste instantie verleend aan particulieren en kleine ontwikkelaars en aannemers. In latere fasen werden grotere stukken in erfpacht gegeven, bijvoorbeeld voor het winkelcentrum en voor gemengde ontwikkelingen.

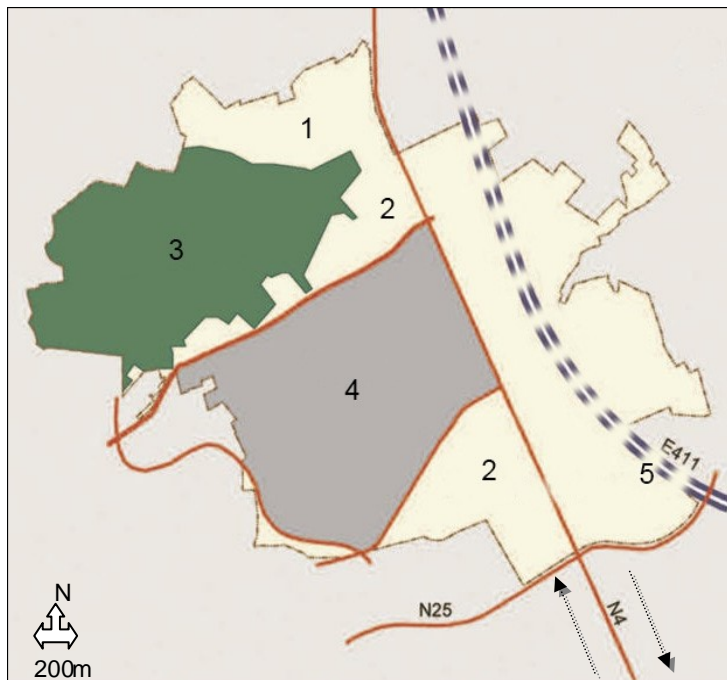


Fig. 5. De 920 ha grond door de universiteit verworven in 1969 (“Domaine de l’université”). De pijl geeft de verankering van de nieuwe stad aan de enige bestaande infrastructuur, de N4 van Brussel naar Namen en Luxemburg. De E411 bestond op dat moment nog niet en is aangegeven met stippellijnen. Dichte multifunctionele stadsontwikkeling (“Aire urbaine”) is beperkt tot het centrale deel van het gebied (4). Het noordelijke gebied in het groen (“Bois de Lauzelle”) werd gereserveerd als bos (3). Het gebied ten oosten en ten zuiden van de dichte stedelijke ontwikkeling werd een onderzoeks- en ontwikkelingspark (2). Het gebied ten noorden van het bos werd ontwikkeld als een golfbaan (1). Het gebied ten oosten van de N4 werd een uitbreiding van het onderzoeks- en de ontwikkelingspark. *Tekening van de auteur op basis van de plaatselijke kadastrale kaart.*

4. Van het Victor Gruen Associates-masterplan (1968) tot het masterplan van de “Groupe Urbanisme-Architecture” (1970).

Toen eenmaal was gekozen voor de bouw van een nieuwe stad op landbouwgrond, besloot de Raad van Bestuur - op voorstel van de administrateur-generaal Prof. M. Woitrin - om het gevestigde internationale planningsbureau Victor Gruen Associates (Los Angeles), een pionier op het gebied van Amerikaanse winkelcentra, in te huren voor het opstellen van het masterplan.

Het masterplan van Gruen Associates was gebaseerd op functionele overwegingen, met een grote centrale airconditioned “shopping mall” overschaduw door hoogbouw. Alle infrastructuur moest gebouwd worden voordat enig deel van het plan in gebruik kon worden genomen, met als gevolg een grote up-front investeringskost.

Het Gruen-masterplan werd gepresenteerd aan het universiteitsbestuur en de universitaire gemeenschap in september 1968 en verworpen door een grote meerderheid van de leden van de universiteit.

Op dat moment besloot de Raad van Bestuur - in oktober 1968 - om het masterplan en de architectonische coördinatie van de nieuwe stad toe te vertrouwen aan een interdisciplinair team, aangeworven door de raad zelf. Dit team, met de naam “Groupe Urbanisme-Architecture” (Groupe UA) werd gezamenlijk geleid door:

- R. Lemaire, specialist van historische steden, die de leiding had van de restauratie van het Leuvense begijnhof,
- J.P. Blondel, architect-planner van de Université Libre de Bruxelles, en
- P. Laconte, stedelijk econoom, voormalig hoofd van het personeel voor het Brussels gewestplan en beroepsprocedures in zake planning bij de provincie Brabant.

Binnen de “Groupe Urbanisme-Architecture” was R. Lemaire verantwoordelijk voor de coördinatie tussen de architecten van de individuele gebouwen. J.P. Blondel was verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van het personeel. P. Laconte was verantwoordelijk voor de relaties met de politieke en administratieve autoriteiten voor de

spoor- en weginfrastructuur van het project, en voor het waterbeheer en de stedenbouwkundige vergunningen.

Het nieuwe masterplan van de Groupe UA werd goedgekeurd door de universiteit op 15 oktober 1970 (GROUPE 1970) en is sindsdien steeds het richtinggevend kader geweest. Het omvat het model van de traditionele universiteitssteden, in het bijzonder dat van Leuven.

De Groupe UA haalde zijn inspiratie niet alleen uit de middeleeuwse universiteit, maar ook uit de tuinsteden ontwikkeld in het Verenigd Koninkrijk in het begin van de 20e eeuw (Letchworth en Welwyn Garden City). Het baseerde zich op de duizendjarige ervaring van succesvolle multifunctionele steden en wijken, in plaats van op een ervaring van een paar decennia van functionalisme en ruimtelijke scheiding van functies, die een behoefte aan gemotoriseerd vervoer genereert om de verschillende functies te verbinden.

De expertise van de faculteiten werd beschikbaar gesteld voor juridische vraagstukken en de engineeringvraagstukken met betrekking tot de infrastructuur, voor bos- en waterbeheer, voor de langlopende huurcontracten en voor de gemeentelijke financiën.

De algemene administratie voor de ontwikkeling en het beheer ("Service de promotion et de gestion urbaine") was verantwoordelijk voor de uitvoering van de planningsbeslissingen, in het bijzonder het toezicht op het platform. De coördinatie werd gedaan door J.M. Lechat van 1974 tot 1997. Vastgoedontwikkeling en de relaties met de projectontwikkelaars worden sinds 1972 uitgevoerd door het Instituut voor de ontwikkeling van de site (INESU), sinds 2007 onder leiding van Philippe Barras.

Een belangrijk kenmerk van de nieuwe stad is de centrale lineaire ruggengraat voor voetgangers, een concept waarmee onder meer de Universiteit van Lancaster in Engeland pionierde (EPSTEIN 2009). Het liet een stap-voor-stap-ontwikkeling toe, met toegang voor auto's tot gebouwen en parkeerplaatsen aan de buitenkant van de ruggengraat, en met af en toe onderdoorgangen. Elke ontwikkelingsfase omvatte een mix van stedelijke functies, waardoor deze onmiddellijk in gebruik konden worden genomen, ongehinderd door werken aan uitbreidingen. De totale lengte van de centrale voetgangerszone is ongeveer anderhalf km, zoals geïllustreerd door Jean Remy (REMY 2008, pagina 133).

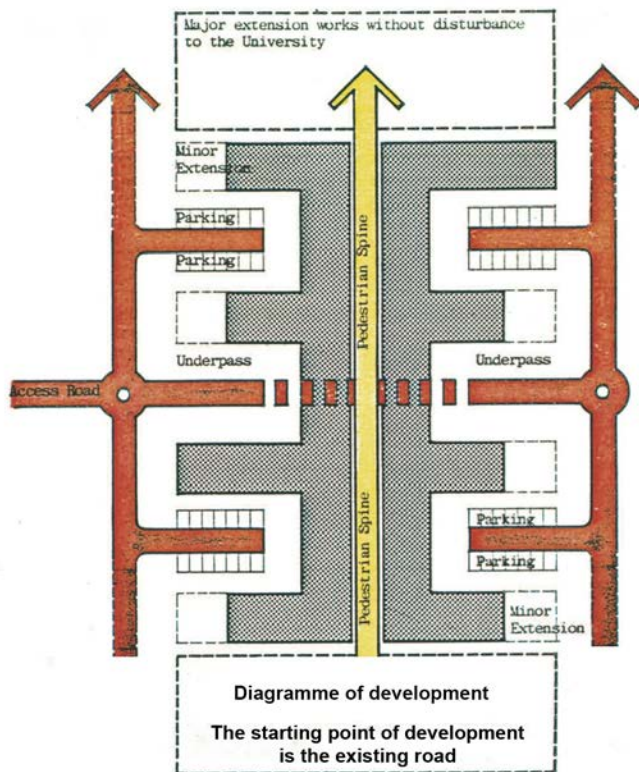


Fig. 6. Ontwikkelingsdiagram. Een lineaire ontwikkeling, langs de ruggengraat voor voetgangers, maakt de meest flexibele vorm van stedelijke ontwikkeling mogelijk ("stop and go"). In het geval van Louvain-la-Neuve startte de initiële ontwikkeling aan de bestaande weg N4 en werd uitgebreid langs de ruggengraat van oost naar west, een aanpassing van de lineaire ontwikkeling ontworpen door G. Epstein in 1964 voor de Universiteit van Lancaster (EPSTEIN 2009).

Deze optie voor een lineaire voetgangerszone verkleinde het ruimtebeslag en liet besparingen toe in de kosten van de initiële investering voor wegeninfrastructuur, maar nog belangrijker, het bevorderde informele contacten tussen de mensen.

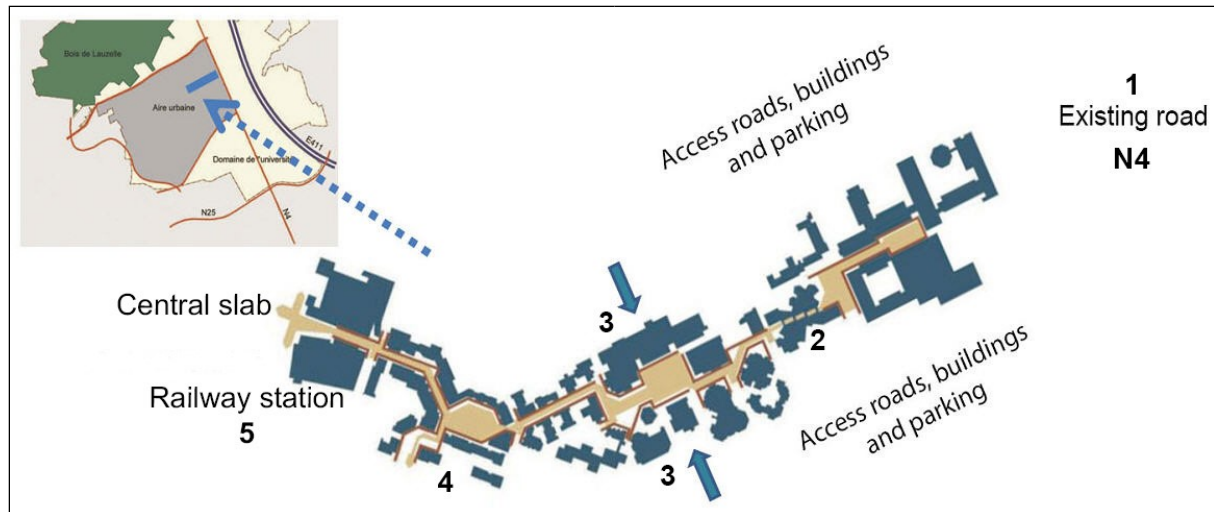


Fig. 7. De eerste fase van de voetgangersruggengraat. Het oostelijke startpunt is de bestaande weg N4 (1), gevolgd door een reeks van openbare ruimtes en doorgangen in gebouwen, stippellijn (2). Het diagram toont de locatie van toegangswegen en parkeerplaatsen. De pijlen geven de auto-onderdoorgang weer onder de "Place des Sciences" (3). De piazza's hebben verschillende vormen en de toegang tot de straat is loodrecht of tangentieel (4). Het ondergrondse station (5) markeert het begin van de centrale vloerplaat (zie fig. 9). *Tekening van de auteur, op basis van het Groupe UA-masterplan.*

Het concept van de centrale voetgangersruggengraat werd vertaald in het eigenlijke stedelijk ontwerp als een reeks openbare ruimtes, beginnend vanaf de bestaande weg ten oosten van het terrein (fig. 7). Het kwam in gebruik in 1972 (zie het oostelijk deel van het gebied), en werd later uitgebreid naar het station dat werd geopend in 1975, en van daar naar het toekomstige centrum van de stad en het westelijke deel van de site. Deze ruimtes hebben verschillende vormen en de toegang tot de straat is ofwel loodrecht ofwel tangentieel (LACONTE 1980).

Deze reeks van ruimtes is door Piet Lombaerde vergeleken met de oude reeks van pleinen in Firenze, (LOMBAERDE 1977 & 1978).

Toegang voor auto's tot gebouwen en parkeergarages bevinden zich aan de buitenkant van de ruggengraat, met één onderdoorgang voor auto's. Openluchtparkeerplaatsen werden vanaf het begin beschouwd als openbare tuinen. Alle openluchtparkeerplaatsen zijn beplant met verschillende boomsoorten, met de bedoeling een verscheidenheid aan vogels aan te trekken, als een eerbetoon aan de biodiversiteit (landschapsarchitect: J.-N. Capart). Ze zijn in feite uitgegroeid tot een vogelreservaat.

Het centrum van de eerste fase was de wetenschapsbibliotheek, een iconisch betonnen gebouw beschouwd als de "kathedraal" van een universiteitsstad, met zijn openbare plein (Place des Sciences) boven een onderdoorgang voor auto's. Al 45 jaar is het een plek voor informele bijeenkomsten, met universitaire gebouwen, winkels en restaurants, ontworpen door architect A. Jacqmain, van de Ateliers d'Architectes de Genval (JACQMAIN 2009).

In 2015 kreeg hetzelfde team van architecten de opdracht een facelift van het lint van openbare pleinen ten westen van de Place des Sciences in 2018 uit te voeren. De wetenschapsbibliotheek gaat naar de algemene bibliotheek van de universiteit en het gebouw wordt in 2017 omgevormd tot "Musée L", het nieuwe museum van de universiteit.



Fig. 8. Het plein voor de wetenschapsbibliotheek (Place des Sciences). Deze piazza van beton en hout is de belangrijkste ontmoetingsplaats van de eerste fase. Het omvat toegang tot de onderdoorgang voor auto's en een ondergrondse parkeergarage. *Foto van de auteur, genomen in 2015.*

Een nieuw station werd gebouwd door de nationale spoorwegmaatschappij NMBS in 1975. Het station biedt een rechtstreekse spoorverbinding aan naar het centrum van Brussel in 35 minuten, en wordt uitgebreid in het kader van het nieuwe Brusselse forenzen spoornetwerk (S-net / GEN) (LACONTE 2014). Het is geheel ondergronds. Sporen in de openlucht zullen in een later stadium bedekt worden. De volledige ontwikkeling van de ruggengraat omvatte ook een centrale vloerplaat die het onderste gedeelte van de site bedekt. Naast het spoor is er onder de centrale plaat plaats voor wegen, ondergrondse openbare parkeerplaatsen, leveringstoegangen en opslag.

5. Vastgoedontwikkeling langs de voetgangersruggengraat en de centrale vloerplaat.

Aan weerszijden van de lange voetgangersruggengraat en de centrale plaat zijn gemengde wijken gebouwd door een groot aantal individuele beleggers, overeenkomstig het masterplan uit 1970. De Groupe UA promoveerde kleine percelen (100 tot 200 m², met terraswoningen en kleine tuinen) en laagbouw appartementsgebouwen. Deze waren goedkoper dan grote appartementencomplexen als ze zouden kunnen worden gebouwd door kleine aannemers. Ze zijn zeer populair (MASBOUNGI 2012) gebleken en trokken snel een diverse bevolking aan.

Als gevolg daarvan was de bevolking al in een vroeg stadium samengesteld uit mensen aangetrokken door de omgevingskwaliteit en de culturele activiteiten rond de universiteit, in plaats van (hoofdzakelijk) universitaire medewerkers en studenten op kot. Vandaag zijn de 12.000 permanente bewoners van de stad voor het grootste deel niet verbonden met de universiteit (UCL 2014).

Het nieuwe ondergrondse station, in 1975 in gebruik genomen, liet een netwerk van voetgangersruimtes op grondniveau toe, terwijl auto's eronder parkeren. Het diagram (fig. 9) laat zien hoe de plaat het laagste deel van de droge vallei gebruikt (ca 10 ha, namelijk ca. 1% van het gebied).

De grond onder de plaat blijft eigendom van de universiteit, terwijl de infrastructuur en gebouwen worden verhuurd voor maximaal 99 jaar.

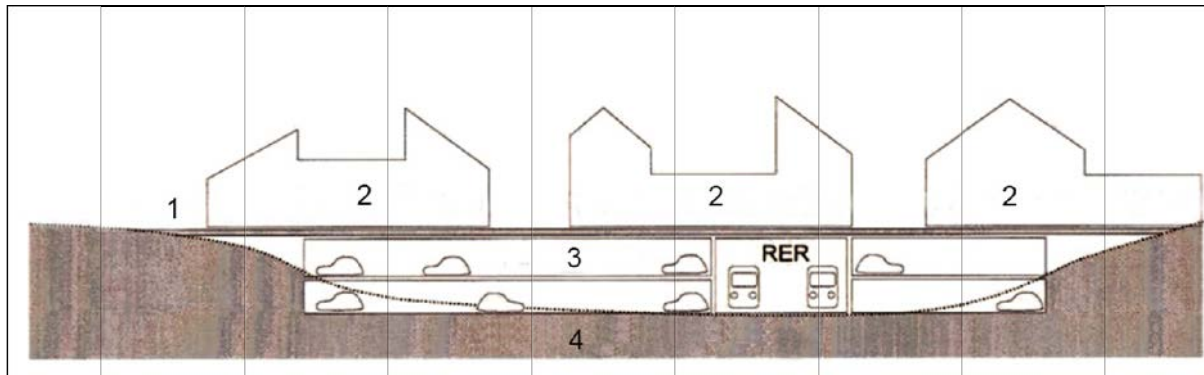


Fig. 9. Schets van het platform. Het platform/ de centrale vloerplaat is bebouwd met kantoren, appartementen met winkels op de begane grond (1) en een zeer dicht bebouwd commercieel stratenetwerk met laagbouw, die als "architectura minor" (standaardarchitectuur) kan worden beschouwd, in tegenstelling tot enkele iconische gebouwen, zoals het GEN-station (zie fig. 10), die beschouwd worden als "architectura major". De centrale plaat werd gefinancierd door de infrastructuurgebruikers, d.w.z. de spoorwegen en de exploitanten van de parkeergarages (3), door verhuur van opslagruimte en door erfpachtcontracten op de commerciële ruimtes daarboven (2). Er was geen speculatieve hoogbouw-ontwikkeling opgenomen in het masterplan. De grond onder de plaat blijft de eigendom van de universiteit, net als de rest van de site (4). *Tekening door de auteur, gebaseerd op het Groupe UA-masterplan.*



Fig. 10. De ingang van het station met arcaden (architect Y. Lepere), gezien vanaf de straat. Het station is het punt op de voetgangersruggengraat waar de natuurlijke grond de kunstmatige grond (d.w.z. de plaat) raakt, zoals schematisch in fig. 9 weergegeven. *Foto gemaakt door de auteur in 2008 en gebruikt voor de omslag van zijn boek uit 2009 (LACONTE 2009).*

De straten zijn smal en meestal overdekt om straatruimte te besparen, maar ook om voetgangers tegen regen en zon te beschermen. De percelen worden zo klein mogelijk gehouden om architectonische diversiteit toe te staan en de toegang tot de bouwmarkt van de universiteit voor kleine aannemers te vergemakkelijken.

De binnenplaatsen zijn, wanneer dit mogelijk is, open doorgangen om de toegang van gebouwen tot de open ruimte te vergemakkelijken.

Dichte laagbouw met ingesloten hoven en piazza's repliceren de ontmoetingsplaatsen en de colleges van de traditionele universiteitssteden (LACONTE 2009).

De plaat heeft talrijke openbare ruimtes, grote en kleine, beplant met bomen. Winkels, cafés en restaurants grenzen aan de voetgangersruimtes, terwijl de straten voor auto's, de belevingspunten en parking volledig ondergronds liggen.

De bijdrage van de vastgoedontwikkelaars aan de kosten van de vloerplaat en de uitbreidingen ervan heeft geleid tot het verhogen van de grootte van de percelen. De huidige multifunctionele vastgoedontwikkelingen aan de rand van de plaat en naast het station worden door grote ontwikkelaars voorgesteld. Grotere ontwikkelingen zijn onder andere een hotel met 200 kamers (BARRAS 2012 & 2016). Met het oog op het behoud van de menselijke schaal in het centrum van de stad, werden slechts een paar grotere ontwikkelingen door de universiteit-landeigenaar geaccepteerd, op of aan de rand van de centrale plaat (BARRAS 2013). De nieuwste wijk, door de universiteit in 2006 gestart in het noordoosten van het gebied gereserveerd voor residentiële ontwikkeling (afb. 5, punt 4), omvat alle soorten huisvesting, met inbegrip van projecten voor gemeenschappelijk wonen, geïnspireerd door de Abbeyville-gemeenschap van Colchester, Engeland.

Louvain-la-Neuve's centrale vloerplaat bleek een magneet voor particuliere investeringen. Vanaf het begin was de plaat gelinkt met het nieuwe station en werd zij gebruikt door een groeiende groep treungebruikers, d.w.z. medewerkers en studenten van de universiteit, en door de bewoners van de wijken, als voetgangers.

Dit in tegenstelling tot die van de "new town" Cumbernauld in Schotland, waar deze vloerplaat gebouwd werd vóór de onmisbare bevolking er was, omdat de centrale infrastructuur gebouwd moest worden voordat enig deel van het plan in gebruik kon worden genomen, wat grote voorafgaandelijke investeringskosten met zich meebracht.

Een soortgelijke aanpak werd geprobeerd op andere naoorlogse universiteitscampussen (zoals de University of Essex, Engeland) en in nieuwe steden in heel Europa. De aanpak is door velen beschouwd als teleurstellend.

Vijftig jaar na zijn inauguratie, inspireerde de universiteitscampus van Essex tot deze opmerking: "Een uitbreiding van de universiteit heeft niet geleid tot veel verlicht architecturaal bouwheerschap. In feite eerder het tegenovergestelde. De (Essex) universitaire visuele metafoor blijft die van hardnekkige dromerige torenspitsen" (BAILEY 2014).

Cumbernauld wordt in de Engelstalige Wikipedia (WIKIPEDIA 2016) als volgt beschreven: "De beoogde kern van Cumbernauld blijven de gebouwen in het stadscentrum, in wezen allemaal opgenomen in één structuur gesegmenteerd in 'fasen', waarvan de eerste fase werd voltooid in 1967 (...). Ontworpen als een handelscentrum, een entertainment- en zakelijke locatie en luxe woonaccommodatie, werd het gebouw algemeen beschouwd als het eerste Britse winkelcentrum (...). Helaas ontwikkelde de stad zich nooit tot de geplande omvang en het centrum kreeg nooit de voorziene levendigheid. Rijke bewoners voor de penthouses in het centrum zijn er nooit gekomen en sommige liggen er nu leeg en verlaten bij".

Het Leuvense masterplan stond veranderend landgebruik toe, zolang men de compacte lineaire ruggengraat respecteerde.

Een belangrijke verandering in landgebruik vond plaats in 2005 toen een 35.000 m² winkelcentrum ("L'Esplanade") en een nieuwe woonstraat "Charlemagne", rechtstreeks verbonden met het station en de centrale vloerplaat, in gebruik werden genomen. Dit private shopping- en vrijetijdscentrum heeft nu 8 miljoen bezoekers per jaar (2014) en bereidt zich voor om nog eens 20.000 m² toe te voegen boven de sporen. Het gaf de nieuwe stad een belangrijke boost.

Nieuwe wijken werden ontwikkeld in lijn met de groei van de universiteit en van de stad, het aantrekken van culturele investeringen (entertainment) en een eigen museum gewijd aan Hergé, de schepper van Kuifje, dat ook gelegen is langs de voetgangersruggengraat, in de buurt van het station (Arch. Atelier de Portzamparc, Parijs).

De universiteit trok een wetenschapspark van 230 ha aan, gelegen in de periferie van stadscentrum.

Het station werd door de Belgische nationale spoorwegen gekozen als het zuidoostelijke eindpunt van het nieuwe Brusselse S-net (S voor 'S-Bahn', of "RER" voor "Réseau express régional"), met inbegrip van een nieuw parkeercomplex. Deze evolutie in de richting van het woon-werkverkeer vormt een uitdaging, want het zal een dagelijkse instroom van forenzen genereren die met de auto uit de omliggende gemeenten komen, en geen relatie hebben met de bevolking van de nieuwe universiteitsstad. Een residentieel complex ("Courbevoie") wordt boven de nieuwe P&R-garage gebouwd (BARRAS 2013).

De gemeente Ottignies (4.000 inwoners in de jaren zestig) werd inmiddels de stad Ottignies-Louvain-la-Neuve. Het heeft een permanente bevolking van 31.000 mensen. Van dit totaal heeft het deel Louvain-la-Neuve 12.000 permanente bewoners en 45.000 mensen overdag. Burgerparticipatie in de nieuwgebouwde stad wordt sedert 1972

verzekerd door de Vereniging van inwoners van Louvain-la-Neuve, die actief adviseert over alle projecten op het universiteitsterrein. Ze is een belangrijke deelnemer geweest aan het aanpassingsproces naar grootschaliger projecten, en adviseerde kritisch over o.a. het winkelcentrum "L' Esplanade" en de residentiële straat "Charlemagne", beide geopend in 2005, en over het nieuwbouwproject "Courbevoie" bovenop de toekomstige uitbreiding van het station en de nieuwe parkeergarage.

6. Waterbeheer.

Een belangrijk kenmerk van Louvain-la-Neuve is het behoud van de waterreserves van het plateau van Ottignies. In alle gebouwen is een dubbele waterverzamelingsinstallatie geïnstalleerd. Alleen afvalwater gaat naar de waterzuiveringsinstallatie. Alle stormwater wordt verzameld in een kunstmatige meer, dat als reservoir en als recreatievoorziening dient. Het waterpeil varieert afhankelijk van de hoeveelheid regen.

Pre-monitoring van water in het meer en zuurstofvoorziening maken het mogelijk om de viswaterkwaliteit te controleren (de BACKER 2009). Dit waterbesparingsbeleid is belangrijker geworden dan ooit, in een tijd dat het ecologisch bewustzijn groeit.

De verzameling van regenwater in reservoirs die worden beschouwd als meren met een variabel waterniveau is gekopieerd in een aantal steden in buurlanden, bijv. bij Billancourt, in de buurt van Parijs. Het grote lineaire park (Trapeze) is in het regenseizoen overstroomd en wordt een meer (BAVA 2014).

In moessengebieden is deze land-water-interface succesvol toegepast als een natuurlijke manier om zware regen op te vangen en overstromingen te voorkomen; bijv. in het Binshan-Ang Park in Singapore (HAUSER 2014). De geroemde Dujiangyan ecologische anti-overstromingsregeling in Sichuan (256 v.Chr.) is gebaseerd op dezelfde watermanagementfilosofie (WEI-NING 2014).

Het meer was een magneet voor residentiële ontwikkeling, gesitueerd dichtbij zowel de centrale vloer als het park dat het meer omgeeft (figuur 11).



Fig. 11. Al het regenwater wordt verzameld in een kunstmatig meer dat dienst doet als reservoir en recreatievoorziening.

7. Conclusie: successen en uitdagingen.

De conclusies van 45 jaar implementatie kunnen als volgt worden samengevat:

- Het masterplan van de nieuwe universiteitsstad Louvain-la-Neuve slaagde van bij de eerste fase (1972) in functionele menging. Elke fase kon zelfstandig functioneren, maar was wel gekoppeld aan de volgende, en dit langs een centrale "ruggengraat" voor voetgangers die vanaf de bestaande hoofdweg naar het oosten loopt over meer dan 1½ km; zo werd bespaard op weginfrastructuur en bekwaam men een maximaal aantal plaatsen voor informele ontmoetingen tussen mensen. Deze eigenschap bleek de hoofdattractie voor zowel woon- als commerciële ontwikkeling. De voorkeur voor kleine percelen genereerde ingebouwde architecturale diversiteit.
- Het centrale deel van de ruggengraat is ontwikkeld boven een nieuw ondergronds station, gebouwd in 1975 door de nationale spoorwegen, en direct verbonden met Brussel. Deze functie liet multimodaal pendelverkeer toe. De ondergrondse ruimte heeft ook toegangswegen, parkeerplaatsen en opslagruimte, terwijl de oppervlakte werd gereserveerd voor voetgangersruimten, winkels en culturele gebouwen, waardoor meer inwoners werden aangetrokken.
- Al het regenwater werd verzameld in het laagste gedeelte van de site, in een reservoir dat wordt gezien als een meer (figuur 12), en dat een andere aantrekkingspool werd voor woonontwikkeling, niet verbonden met de universiteit.



Fig. 12. Luchtfoto van de stad, in 2014 genomen. Het beeld toont de dichte laagbouw van het grootste deel van de ontwikkeling, en het potentieel voor verdere uitbreidingen dichtbij het meer.

- In 2005 is ook een winkelcentrum van 35.000 m², gemengd met residentiële ontwikkeling, in gebruik genomen. Het heeft momenteel (2014) 8 miljoen bezoekers per jaar en wordt uitgebreid met nog eens 20.000 m². Het station zelf wordt het eindpunt van een van de nieuwe Brusselse S-lijnen, wat nog een boost voor de stad met zich zal meebrengen. Dichtbij het station trekt het Hergé-museum (figuur 13) jongere bezoekers aan.

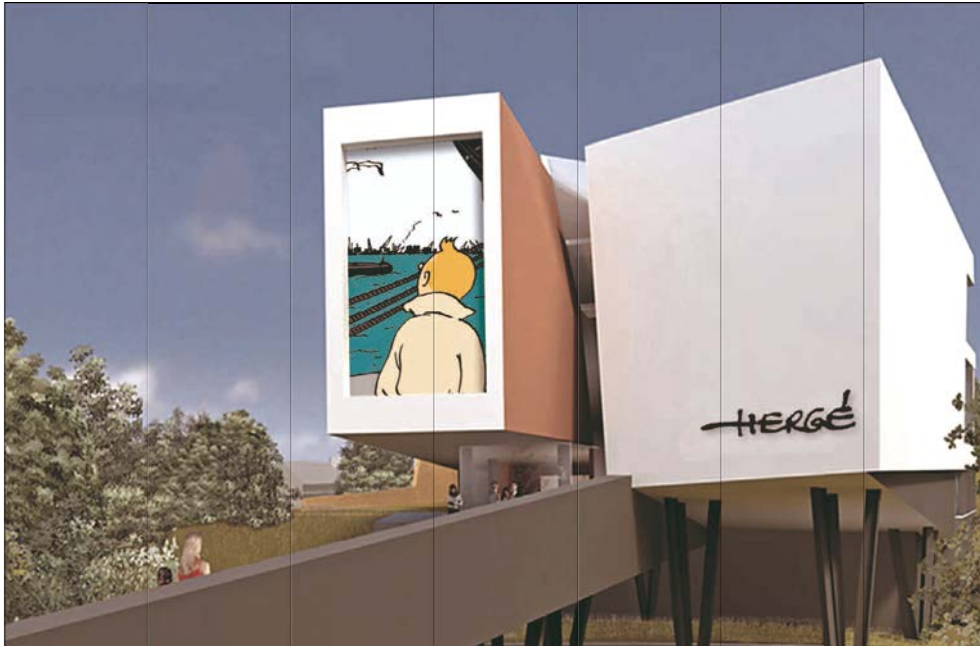


Fig. 13. Het private **Hergé-museum** werd gesitueerd dichtbij de centrale ruggengraat (architect de Portzamparc).

- Vanaf het begin hebben de nieuwe bewoners, en de tijdelijke bewoners (voornamelijk studenten), zich georganiseerd in een sterke vereniging van inwoners, een tegengewicht tegen de universiteit-grondeigenaar, de particuliere investeerders en de gemeente Ottignies, die inmiddels de stad Ottignies-Louvain-la-Neuve werd, sinds 2000 geleid door burgemeester J.-L. Roland.

Wat in de late jaren zestig eruitzag als een utopisch project, is veranderd in het snelst groeiende stedelijk dienstencentrum in België, waardoor het hele gebied eromheen wordt gestimuleerd. De start-ups die door het universitair onderzoek gegenereerd worden, breiden zich uit naar de rand van de universiteitsterreinen en daarbuiten. Sommige zijn grote internationale technologiebedrijven geworden, zoals de IBA-groep.

De originaliteit van de nieuwe universiteitsstad Louvain-la-Neuve werd erkend in 1978 door het winnen van de Sir Patrick Abercrombie-prijs voor stadsplanning door de International Union of Architects (UIA).

Er zijn echter nog uitdagingen in de komende jaren: de vraag naar woonontwikkeling en het statussymbool van een vestiging op deze plek hebben geleid tot grotere projecten, hogere prijzen en hogere ontwikkelingswinsten. De geplande transformatie van het treinstation naar een grote pendelterminal met park-and-ride en honderden parkeerplaatsen creëert een belangenconflict tussen de behoeften van de pendelaars en de aspiraties van de vereniging van bewoners (gedeeltelijk verlicht door de constructie van een nieuwe wijk boven de nieuwe parkeerplaatsen). Gelukkig is de voetgangersomgeving die door het meesterplan van 1970 werd opgelegd op geen enkele wijze in gevaar gebracht, en wordt er geen ontwikkeling van hoogbouw overwogen.

Ondertussen is de oude stad Leuven geleidelijk meer voetgangerszone geworden, en groen en blauw (verbetering van haar rivieroever). De banden tussen de twee universiteiten zijn toegenomen, evenals de connecties tussen de twee steden. Zij zijn "tweelingsteden" geworden en hebben de 500^e verjaardag van het werk UTOPIA in Leuven gezamenlijk gevierd, terwijl het nieuwe Louvain niet meer lijkt op een utopisch project.

(Vertaald uit het Engels door Hugo Demets)

8. Referenties.

(BARRAS 2012), Barras, Ph., "Les projets immobiliers en cours ou envisagés à Louvain-la-Neuve" (Huidige of geplande vastgoedontwikkelingen in Louvain-la-Neuve), Séminaire Grands Projets Urbains en Brabant Wallon (Seminar Large Developments in Walloon Brabant Province), 19 september 2012.

(BARRAS 2013), Barras, Ph., « On doit repousser les avances des promoteurs » (Ontwikkelaars moeten afgeremd worden), interview in Espace-Vie, september 2013.

(BARRAS 2016), INESU update van cijfers uit 2012.

(BAVA 2013), Bava, H. presentatie voor de Cercle Royal Gaulois « JARDINS INONDABLES » (Overstroombare tuinen), http://www.ffue.org/wp-content/uploads/2013/06/CERCLE_G_130905_H-Bava-TER-c1.pdf (gelezen op 29 maart 2016).

(BAILEY 2014), Bailey S. « The only way is Essex », The Spectator, 1 november 2014.

(DE BACKER 2009), De Backer, L. « Le cycle de l'eau et l'environnement urbain » (De watercyclus en de stedelijke omgeving), in : Laconte, P. (Ed.), « La recherche de la qualité environnementale et urbaine – Le cas de Louvain-la-Neuve – Belgique » (Zoeken naar milieu- en stedelijke kwaliteit – het voorbeeld van Louvain-la-Neuve – België), Lyon : Editions du CERTU, 2009.

(EPSTEIN 2009), Epstein, G., "Les nouvelles universités et le cas de Lancaster" (de nieuwe universiteiten en het voorbeeld van Lancaster), in : Laconte, P. (Ed.), « La recherche de la qualité environnementale et urbaine – Le cas de Louvain-la-Neuve – Belgique » (Zoeken naar milieu- en stedelijke kwaliteit – het voorbeeld van Louvain-la-Neuve – België), Lyon : Editions du CERTU, 2009.

(FRANKIGNOULLE 2012), Frankignoulle, P., "Le Sart-Tilmant et Louvain-la-Neuve: deux visions de l'urbanisme universitaire" (Sart-Tilmant en Louvain-la-Neuve: twee visies op planning van een universiteit), Nouveaux Cahiers du développement territorial, N° 83, p. 93-96.

(GROUPE 1970), Groupe Urbanisme-Architecture, Plan directeur Louvain-la-Neuve, 15 Octobre 1970, Document beschikbaar in de UCL.

(HAUSER 2014), Hauser, G., "It Takes A City To Raise A River Park - Bishan-Ang Mo Kio Park, Singapore" (Er is een stad nodig om een rivierpark te bouwen - Bishan-Ang Mo Kio Park, Singapore), MyLiveableCity The Art and Science of it, Ironman Media and Advisory Services Pvt Ltd., oktober 2014.

(JACQMAIN 2009), Jacqmain, A., "La Place des Sciences (Louvain-la-Neuve): Circonstances, démarches, scénario à l'Atelier de Genval » (Place des Sciences (Louvain-la-Neuve): omgeving, stappen en and ontwerp-alternatieven door het Atelier de Genval), in : Laconte, P. (Ed.), « La recherche de la qualité environnementale et urbaine – Le cas de Louvain-la-Neuve – Belgique » (Zoeken naar milieu- en stedelijke kwaliteit – het voorbeeld van Louvain-la-Neuve – België), Lyon : Editions du CERTU, 2009

(LACONTE 1980), Laconte, P., "Toward an Integrated Approach of Urban Development and Resources Conservation: The Case of Louvain-la-Neuve" (Naar een integrale aanpak van stedenbouw en de natuurlijke hulpmiddelen), in: Laconte, P. (Ed.), "Changing Cities: A Challenge to Planning" (Veranderende steden, een uitdaging voor de planning), The Annals of the American Academy of Political and Social Sciences, Philadelphia 1980, p. 43-158.

(LACONTE 2007), Laconte, P. and Hein, C (Eds.), "Brussels: Perspectives on a European Capital" (Brussel : perspectieven voor een Europese hoofdstad), Bruxelles : Editions Aliter, 2007.

(LACONTE 2009), Laconte, P. (Ed.), « La recherche de la qualité environnementale et urbaine – Le cas de Louvain-la-Neuve – Belgique » (Zoeken naar milieu- en stedelijke kwaliteit – het voorbeeld van Louvain-la-Neuve – België), Lyon : Editions du CERTU, 2009.

(LACONTE 2013), Laconte, P., « Le démembrément du droit de propriété - évaluation d'expériences d'intérêt pour le développement territorial bruxellois et wallon » (De afbrokkeling van het eigendomsrecht – evaluatie van de ervaringen met belang voor de gebiedsontwikkeling in Brussel en Wallonië), Nouveaux Cahiers du développement territorial N°84 (2013), p. 58-60.

(LACONTE 2014), Laconte, P. (Ed.) "Accéder à Bruxelles" (ook in het Nederlands uitgegeven als "Bereikbaar Brussel"), Bruxelles: Editions Aliter 2014.

(LOMBAERDE 1977), Lombaerde, P., "Louvain-la-Neuve, de eerste new-town in België sinds 1666", in:

Stedebouw en Volkshuisvesting, 2, 1977, pp.67-83.

(LOMBAERDE 1978), Lombaerde, P., "Beeld en anti-beeld van een stad: Louvain-la-Neuve", in: A+, 45, 1978, pp.27-56. (ook in het Frans gepubliceerd in de Franstalige editie van A+).

(MASBOUNGI 2008), Masboungi, A. « Faire la ville avec des lotissements » (Stad maken met buurten), Paris : Le Moniteur, 2008.

(REMY 2007), Remy, J. "Louvain-la-Neuve. Une manière de concevoir la ville. Genèse et développement" (Louvain-la-Neuve. Een manier om de stad te ontwerpen. Oorsprong en ontwikkeling), Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain, 2007, p. 133.

(UCL 2014). "Louvain-la-Neuve – Faits et chiffres" (facts & figures), Office de tourisme Inforville, herziening 2014.

(WEI-NING 2014), Wei-Ning Xiang "Doing real and permanent good in landscape and urban planning: Ecological wisdom for urban sustainability" (Echt en permanent goed doen in landschaps- en stadsplanning) , in Landscape and Urban Planning 121 (2014) 65-69 (Elsevier).

(WIKIPEDIA 2016), http://en.wikipedia.org/wiki/Cumbernauld_Town_Centre (gelezen op 28 maart 2016) en Leuven Groot Begijnhof (gelezen op 28 oktober 2016).

9. Over de auteur

Pierre Laconte is Doctor in de Rechten en Doctor in de Economische Wetenschappen (UCL). Hij was personeelslid van het Brabantse provinciebestuur belast met het Gewestplan Brussels-Hoofdstad en de beroepsprocedures (1963-1966), directeur van de UCL (1966-1984), secretaris-generaal van de Internationale Vereniging van Openbaar Vervoer - UITP, de stem en denktank van openbaar vervoer en mobiliteit (1984-1999) en lid (later vice-president) van de Wetenschappelijke Raad van het Europees Milieuagentschap (2003-2011). Zijn publicaties omvatten "Water Resources and Land Use Planning: a systems approach", "Brussels: Perspectives on a European Capital" (coördinatie samen met Carola Hein) en diverse publicaties over Louvain-la-Neuve (zie referenties). Zijn laatste publicatie is <http://www.ffue.org/2015/12/sustainable-urban-environments-in-europe-evaluation-criteria-and-practices/>. Deze paper is een update en uitbreiding van <http://www.ffue.org/2016/05/the-founding-and-development-oflouvain-la-neuve-the-only-new-town-in-belgium-delft%20-2016/>, met aanvullende informatie over Leuven.

Vertaling naar het Nederlands door Hugo Demets (FFUE)