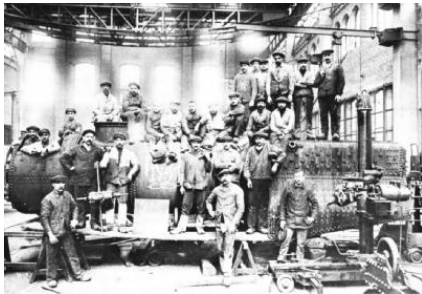




B-KUL-FOVFOA: HISTORISCHE GEOGRAFIE,
ERFGOED EN IDENTITEIT

***Een tweede leven:
Het project restauratie en herbestemming van de 'centrale
werkplaatsen' in Kessel Lo***



Lize De Wilder
Master geschiedenis van oudheid tot heden
Academiejaar: 2013-2014

Bronvermelding afbeeldingen voorpagina:

- VANDENBROUCKE, T., Centrale Werkplaatsen: hal 4, hal 5 en tussengebouw, Marktverkenning, Leuven, 2012.
- 'Centrale Werkplaatsen', Erfgoedcel Leuven, 2006 (<http://www.erfgoedcelleuven.be/images/photolib/247.jpg>). Geraadpleegd op 4/11/2013.
- 'Centrale werkplaatsen Leuven', Origin: Architecture and Engineering, 2009 (<http://www.origin.eu/project.cfm?pro=83&lang=nl&cat=7&cattype=epoque>). Geraadpleegd op 4/11/2013.
- 'Centrale werkplaatsen', *Opvoedingstraat en Omgeving*, 2012 (<http://www.opvoedingstraat.be/page14.html>). Geraadpleegd op 4/11/2013.

Inhoudstafel

1. Inleiding	1
2. Historische achtergrond	4
2.1. Ontstaan en functie van de Centrale Werkplaatsen	5
3. Het project	1
3.1. Situering en doelstellingen	2
3.2 Algemene staat van de beschermde hallen 4 en 5 en het tussengebouw	3
4. Persoonlijke verhalen omtrent het restauratieproject	4
4.1. Opzet van het terreinwerk	5
4.2. Algehele opvattingen van de buurtbewoners op het restauratie- en herbestemmingsproject voor de Centrale Werkplaatsen	6
4. Conclusie	4
5. Bibliografie	1

1. Inleiding

1.1. Voorstelling onderwerp

In hun 130 jarige bestaan hadden de Centrale Werkplaatsen van Kessel-Lo een belangrijke functie binnen het industriële leven van België. Haar geschiedenis begon in 1863, toen de industriële revolutie in onze contreien voet aan grond kreeg. Ondanks dat haar belangrijke positie in 1993 stilaan uitdoofde, besloot de stad om haar een tweede leven te geven aan de hand van een grootschalig restauratie- en herbestemmingsproject.

Bij aanvatting van deze taak in november was de keuze voor het project ter restauratie en herbestemming van de Centrale Werkplaatsen te Kessel- Lo snel genomen. Als inwoner van de deelgemeente Wilsele, kom ik regelmatig langs Kessel-Lo voor allerlei doeleinden. Toch stond ik al die tijd nooit echt stil bij de rijke geschiedenis die dit gebouwencomplex met zich meedraagt.

In 2008 kwam ik voor een eerste maal in contact met de plannen die er rond de Centrale Werkplaatsen van Kessel-Lo circuleerden. De Leuvense uitgave van *Mozaiek* ging uitvoerig in op de grote hernieuwingsplannen die de stad Leuven had met de Centrale Werkplaatsen en de Kop van Kessel-Lo. In deze plannen werd meteen duidelijk dat de stad van plan was om de verlaten en vervuilde spoorwegsite om te vormen tot een multifunctionele woonwijk met ruimte voor ontspanning en horeca. Hierbij wilden zij tevens de Kop van Kessel-Lo, een belangrijke invalsweg naar Leuven en andere steden, aanpakken en moderniseren.

De keuze voor het vak *Historische geografie: landschap, erfgoed en identiteit* maakte dat ik de gelegenheid kreeg om mij dieper toe te leggen op het project. De keuze van dit onderwerp is natuurlijk ook genomen vanuit mijn historische interesse in de omgeving en mijn opleiding geschiedenis aan de KULeuven.

1.2. Opzet van de paper

Deze paper is drieledig. In het hoofdstuk *Historische achtergrond* zal er kort ingegaan worden op de bouw en evolutie van de Centrale Werkplaatsen. De ruimtelijke situering van het gebouwencomplex wordt weergegeven en vergeleken aan de hand van een kaart uit de *Europa Germania Inferior Atlas* van Willem Janszoon Blaeu (1635), de kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden (Ferrari's 1777), en een hedendaagse kaart van het gebied. Op deze manier is de evolutie en groei van de omgeving duidelijk weer te geven en kan de site duidelijk gesitueerd worden. Een volgend hoofdstuk *Het project* zal zich dan voornamelijk toespitsen op het restauratie en herbestemmingsproject zelf. Welke gebouwen worden bewaard? Wat zijn de plannen? En welke partijen werken mee aan al deze veranderingen? Dit zijn de hoofdvragen die in dit hoofdstuk zullen worden beantwoordt. Tot slot zal een laatste hoofdstuk ingaan op de mening van de buurtbewoners zelf om op deze manier te achterhalen of er een positieve/negatieve identificatie is met het monument en de plannen en of zij zich hierin kunnen vinden. Dit hoofdstuk put zijn informatie vooral al een aantal belangrijke vragen die door middel van een vragenlijst en interviews aan bod zijn gekomen. Een conclusie vat tot slot kort de meest prominente bevindingen van het onderzoek samen.

2. Historische achtergrond

2.1. Ontstaan en functie van de Centrale Werkplaatsen

De centrale werkplaatsen situeren zich in de deelgemeente Kessel-Lo en liggen binnen een korte afstand van het station van Leuven. De site ligt ingesloten tussen de Diestsesteenweg, Karel Schurmanstraat, Smidsestraat en de Werkhuizenstraat. De terreinen hebben een oppervlakte van 8 ha.¹

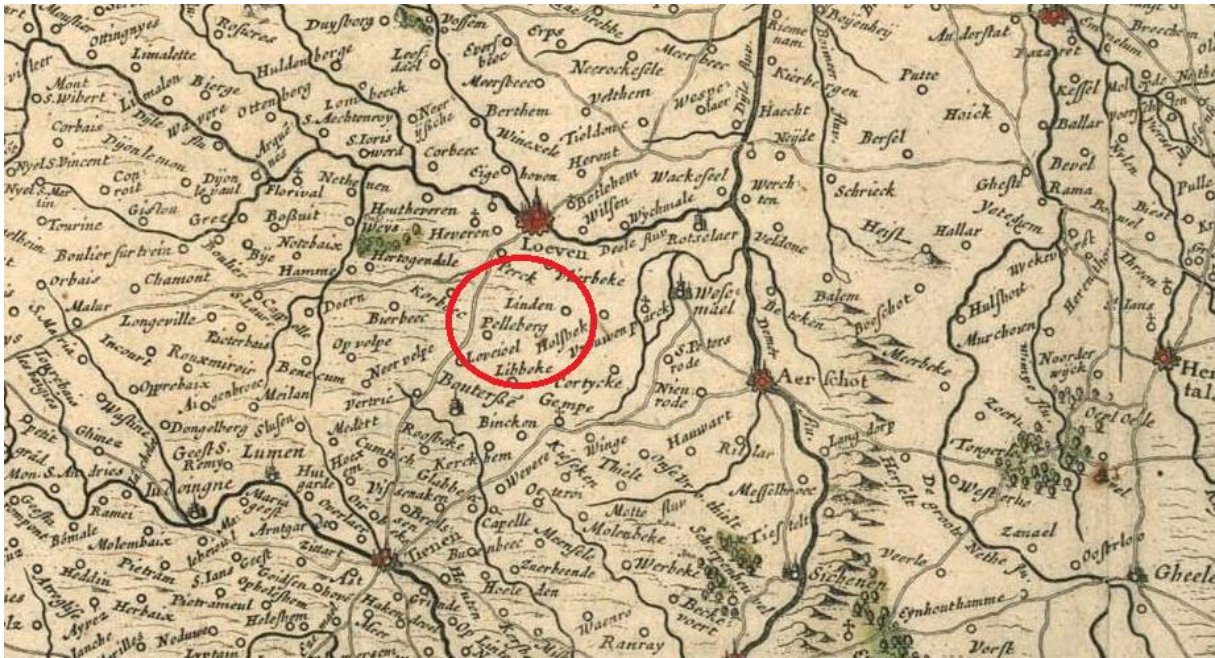


Figuur 1: Situering Centrale Werkplaatsen anno 2007. Bron www.leveninleuven.be/2009/08/17/

Tijdens het Ancien Regime was er nog geen sprake van Kessel-Lo. De omgeving bestond toen uit een reeks landbouwgehuchten zoals een kaart uit de *Europa Germania Inferior* uit 1635 aantoont. Kessel-Lo maakte in deze periode, tot aan 1827 deel uit van de gemeenten Linden en Pellenberg.²

¹ K., STUYVEN, *Complexe stadsprojecten draaiboek*, Leuven, 2011, 1; T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, Leuven, 2011, 3; 'De Centrale Werkplaatsen', *AGStadsontwikkeling Leuven*, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/index.jsp>).

² T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 6; P., SIMONS, *Fragment van Brabant uit: Willem Janszoon Blaeu (1571-1638). Atlas "Europa Germania Inferior"*, (<http://www.ppsimons.nl/stamboom/blaeubrabantia.htm>).



Figuur 2: Detail uit de Europa Germania Inferior Atlas van Willem Janszoon Blaeu 1635. Rood omcirkeld geeft de situering van Kessel-Lo voor 1827 weer als een onderdeel van de gemeenten Pellenberg en Linden.

De kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden daterend uit 1777 benoemt deze landbouwgehuchten dan weer als *franchise de la Loo*.³ Pas in 1826 werden een aantal landbouwgehuchten (waaronder Blauwput) samengevoegd tot de gemeente Kessel-Lo.

³ ‘Joseph- Johann- Franz, graaf de Ferraris: LEUVEN, folio nr. 111 van de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden 1771-1778’, Koninklijke Bibliotheek van België, 2012 (http://belgica.kbr.be/nl/coll/cp/cpFerrarisCarte_nl.html).



Figuur 3: Gebied van Loo, Kabinetskaart Oostenrijkse Nederlanden folio nr. 111 Leuven. Schaal: ca. 1:11 520.

Vanaf 1863 kwam er verandering in de functie van Kessel-Lo toen, naar aanleiding van de Industriële revolutie, enkele spoorwegwerkplaatsen werden opgericht door de overkoepelende maatschappij *le Grand Central Belge* later geïncorporeerd in *NMBS*. Deze nam het onderhoud van spoorvoertuigen op zich. Dit kenmerkte het begin van de evolutie van Kessel-Lo van een eerder landelijke ruimte naar een meer dichtbevolkte voorstadwijk.⁴ Arbeiders vestigden zich in de straten rond de werkplaatsen en er doken overal handelaren op die zich hier ook vestigden zodat Kessel-Lo kreeg een dichtbevolkte en economisch belangrijke gemeente werd.⁵

⁴ K., STUYVEN, *Complexe stadsprojecten draaiboek*, 1; T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 6; STAES J. e.a. (eindred.), *Mechelen, Leuven, Tienen...retour, een treinreis door het verleden*, Leuven, 1987, p. 63-65.

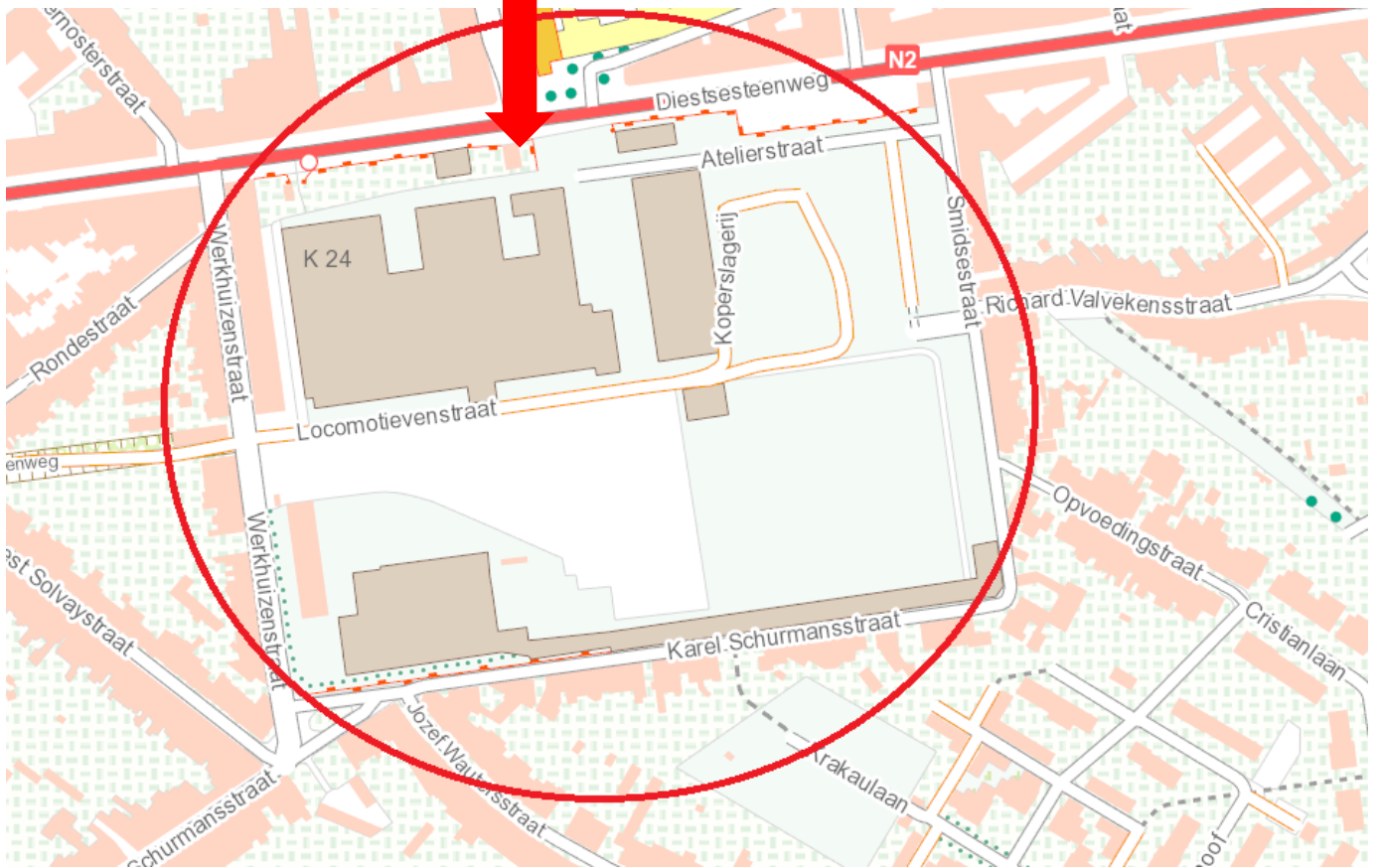
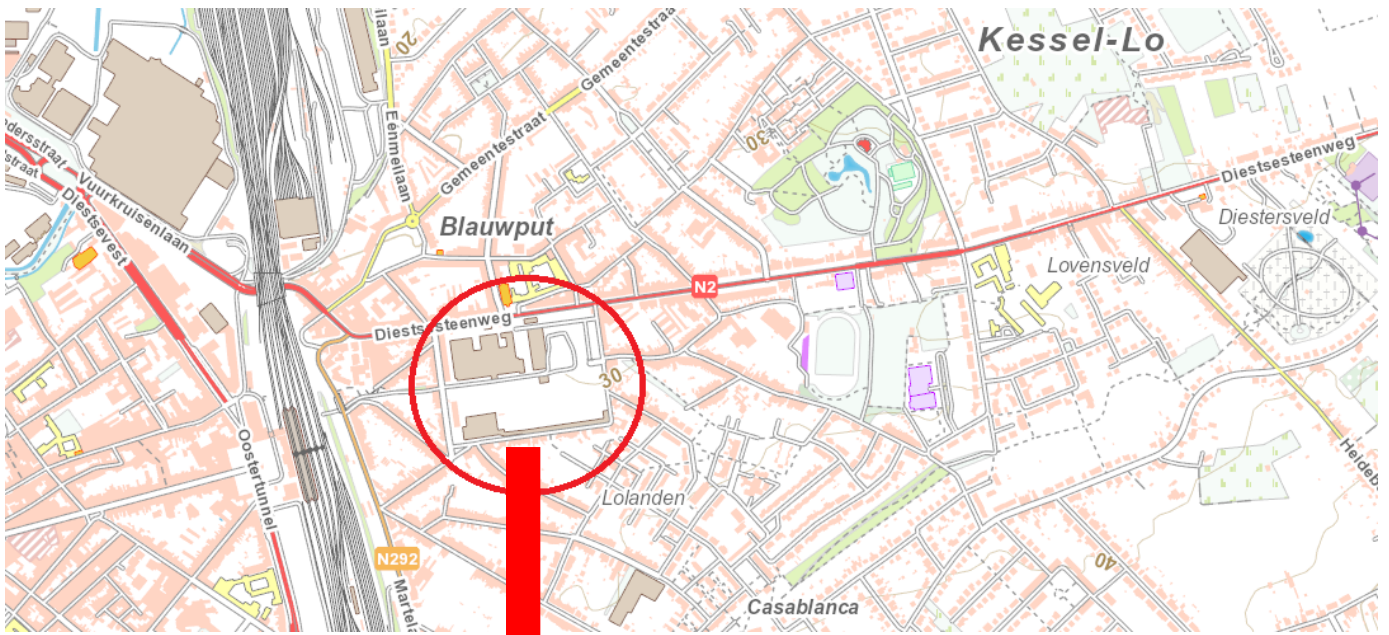
⁵ T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 6.; K., STUYVEN, *Complexe stadsprojecten draaiboek*, 1.



Figuur 4: Figuur 2: Kaart van Kessel-Lo en de Centrale Werkplaatsen in 1876. Bron: opvoedingsstraat en omgeving (www.opvoedingstraat.be/page/4.html. 2012).

Beide kaarten op volgende pagina tonen de situering van de Centrale Werkplaatsen in hedendaagse context.⁶ De straten die in direct contact staan zijn de smidsestraat, werkhuisenstraat en Karel Shurmanstraat. In het laatste hoofdstuk waarin er dieper wordt ingegaan op de mening van de buurtbewoners zelf zullen deze straten in beschouwing genomen worden.

⁶ 'Topomapviewer', Nationaal Geografisch Instituut, 2013
(<http://www.ngi.be/topomapviewer/public?lang=nl&>).



Figuur 5: Situering Centrale Werkplaatsen in een hedendaagse topografische kaart schaal 1:2500 (96ppi). Bron: © 2013 NGI Topomapviewer.

In 1993 stierf de industriële functie van de centrale werkplaatsen stilaan uit, omdat de NMBS zich terugtrekt, waardoor de buurt stilaan verloederd en achteruitgaat. Een ingreep werd daarom noodzakelijk.⁷ Bij ministerieel besluit van 14 november 1996 werden de industriële hallen 4 en 5 evenals het tussengebouw als monument beschermd omdat zij toch wel deel uitmaken van ons industriële verleden. In 2006 kocht het autonoom gemeentebedrijf stadsontwikkeling Leuven de site op.⁸

⁷ T., VANDENBROUCKE, centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning, 6.; K., STUYVEN, Complexe stadsprojecten draaiboek, 1.

⁸ T., VANDENBROUCKE, centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning, 12.

3. Het project

3.1. Situering en doelstellingen

Het doel van het project definieert zich als volgt: *'het omvormen van een verlaten vervuilde spoorwegs site tot een multifunctionele stedelijke woonwijk'*.⁹ Het herbestemmingsproject moet ervoor zorgen dat de hallen opnieuw een betekenis krijgen, niet alleen op de site zelf, maar ook in de ruimere omgeving van kessel-Lo zodat Kessel-Lo een betere centrale betekenis kan krijgen.¹⁰



Figuur 3: Luchtfoto van de centrale werkplaatsen en hun situering binnen de stedenbouwkundige omgeving.
www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/ontwerp-planningstraject.jsp

Hierbij is het belangrijk om de centrale werkplaatsen te situeren binnen haar ruimere stedenbouwkundige omgeving. Gelegen vlakbij het station en centrum van Leuven en langs verschillende invalswegen naar andere steden toe biedt het project goede mogelijkheden om in te spelen op het vervoer en woongedrag van de mensen vandaag de dag.¹¹

⁹ T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 3.

¹⁰ T., VANDENBROUCKE, *Marktverkenning*, 3; T., VANDENBROUCKE, *Marktverkenning*, 18; T., VANDENBROUCKE, *Marktverkenning*, 9-11; 'Ontwerp (planningstraject 1 procesverloop)', *AGstadsontwikkeling Leuven*, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/ontwerp-planningstraject-procesverloop.jsp>).

¹¹ T., VANDENBROUCKE, *Marktverkenning*, 9-10; 'Ontwerp (planningstraject 1 procesverloop)', *AGstadsontwikkeling Leuven*, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/ontwerp-planningstraject-procesverloop.jsp>).

Verder wil het project een hedendaagse invulling geven aan de hallen en het tussengebouw met het oog op gemeenschapsfuncties zoals het bouwen van woonwijken met oog voor de verschillende doelgroepen zoals sociale woonhuizen, flats en traditionele eengezinswoningen. Op gebied van openbare ruimte beoogde het project de bouw van vijf nieuwe straten (Atelierstraat, Paswerkerij, Ketelmakerij, Koperslagerij, Locomotievenstraat, Stoomstraat), een park en twee grootstedelijke pleinen.¹² Hal 9 zal omgevormd worden tot een jeugdcentrum (nr. 4) en in de hallen 4 en 5 komen ondermeer de biblio- en speltheek. Ook is er ruimte voorzien voor horeca.¹³ Bij dit project sluit ook de hervorming van de 'kop van Kessel-Lo' aan, de verbinding tussen de spoorweg en de martelarenlaan. Hier plande men allerlei projecten in verband met wonen, recreatie en kantoren, deze zijn ook reeds gerealiseerd.¹⁴



Figuur 7: Boven hal4, tussenthal, hal 5. Onder: Hal 9. Bron: T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 3.

¹² 'Centrale Werkplaatsen', AGstadsontwikkeling Leuven, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/>).

¹³ 'Centrale Werkplaatsen', AGstadsontwikkeling Leuven, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/>); T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 7-9.

¹⁴ T., VANDENBROUCKE, *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, 12.

De bouw van zo'n 169 sociale woningen, inrichting van verschillende voorzieningen zoals een Carrefour en een bureau van de CM en de bouw van de vijf straten zijn reeds gerealiseerd (nr.1).

In mei dit jaar werd er eveneens bekend gemaakt dat er een nieuw park (1,5 ha) zal worden aangelegd en dat de plannen in verband met het bouwen van nog eens 350 woningen zo goed als rond zijn (nr 3). Verder hoopt stadsontwikkeling tegen 2016 klaar te zijn met de omvorming van de hallen en het bouwen van een ondergrondse parking.¹⁵



Figuur 8: Plan herbestemmings- en restauratieproject. Bron: T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 15.

Er kan geconcludeerd worden dat de Centrale Werkplaatsen een tweede leven krijgen dankzij stad- en stadsontwikkeling Leuven, omdat zij een belangrijke plaats binnen de industriële geschiedenis van Leuven inneemt.

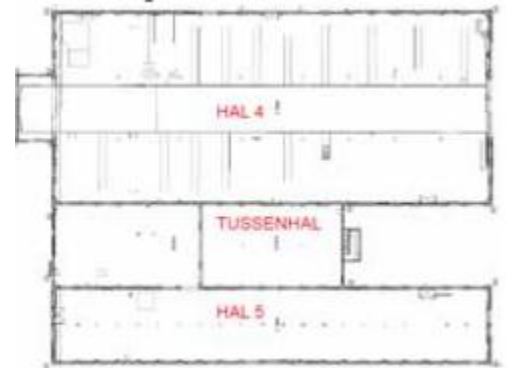
Daar waar de site vroeger van onschatbare waarde was voor de industriële ontwikkeling van Leuven en België, krijgt zij nu opnieuw een belangrijke positie aangemeten zij het in een gewijzigde vorm.

Door de bouw van verschillende multifunctionele faciliteiten in en rondom de site, is er een opwaardering van de gemeente Kessel-Lo en blijft de link met het verleden verder bestaan.

¹⁵ 'OPENDEURDAG TOONT TOEKOMST VAN HET 'HART VAN KESSEL-LO', *De Persgroep Publishing*, 2013 <http://www.ridouani.be/pers/215-opendeurdag-toont-toekomst-van-het-hart-van-kessel-lo->)

3.2 Algemene staat van de beschermde hallen 4 en 5 en het tussengebouw:

In 2011 heeft de BVBA *MAAT_WERK architecten* een exhaustieve voorstudie gemaakt van de centrale werkplaatsen in het kader van het herbestemmingsproject. Omdat enkel de hallen 4, 5 en het tussengebouw zijn beschermd en worden gerestaureerd, spreekt het voor zich dat deze beknopt besproken zullen worden.¹⁶ Het voornaamste uitgangspunt van het architectenbureau is om alle originele elementen zoveel (en indien) mogelijk te bewaren en zo goed mogelijk te restaureren.



Figuur 9: Hal 4, tussenhal, hal 5. bron: T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 13.

'Het uitgangspunt voor de restauratie dient het maximale behoud van de hallen te zijn'¹⁷

Hiervoor is het noodzakelijk dat zij de restauraties ook bekijken vanuit de toekomstige functie die het gebouw moet uitdragen. Het huidige beeld van hallen 4 en 5 stemt in grote lijnen overeen met dit uit het eind van de 19de eeuw: de gebouvvolumes zijn intact bewaard gebleven. Ook zijn in de loop der jaren, in functie van het wijzigende gebruik van de hallen, aanpassingen uitgevoerd aan de gebouwen waarbij het gebruik als industrieel gebouw primeerde op de esthetiek. Zo zijn er bijvoorbeeld enkele muren gesloopt tussen de verschillende hallen om doorgang makkelijker te maken.¹⁸

¹⁶ MAAT_WERK ARCHITECTEN BVBA, *Centrale werkplaatsen-Kessel-Lo, Hal 4, 5 en tussengebouwen voorstudie*, Leuven, 2011, 105.

¹⁷ MAAT_WERK ARCHITECTEN BVBA, *Centrale werkplaatsen-Kessel-Lo, Hal 4, 5 en tussengebouwen voorstudie*, 105.

¹⁸ MAAT_WERK ARCHITECTEN BVBA, *Centrale werkplaatsen-Kessel-Lo, Hal 4, 5 en tussengebouwen voorstudie*, 105-106.



Figuur 10: Beschrijving van de geconserveerde hallen. T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 12.



Figuur 11: Hal 4. T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 13.

Hal 4 dateert uit 1863 en was de grote montagehal voor de locomotieven.

De tussenhal werd in 1882 opgericht en was, naast verbindingshal tussen de hallen 4 en 5, de functie van paskwekerij. In 2009 werd deze tussenhal ernstig beschadigd door een brand. Een artikel van dinsdag 30 juni uit de Standaard stelt dat de stalen gebinten, een van de belangrijkste redenen waarom het gebouw een geklasseerd monument is, ernstig beschadigd werd evenals een aantal muren.¹⁹



Figuur 12: Afbeelding van de ravage die de brand heeft veroorzaakt in de tussenhal. Bron: de Standaard online: <http://www.standaard.be/cnt/v82c4fjc>. Links: de staat van de tussenhal na de brand. Bron: T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 14.

¹⁹ T., VANDENBROUCKE, *Marktverkenning*, 13; B., MERTENS en S., TELEN, 'Beschermd monument zwaar beschadigd', *Het Nieuwsblad*, 2009 (<http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=V82C4FJC>).

Hal 5 was diende als plaats voor de draaibanken en had tevens de functie van



wielenwerf²⁰ *Figuur 13: Hal 5. 1863. Kraanwerf, draaierij, wielenwerf. Bron: T., VANDENBROUCKE, Marktverkenning, 14.*

Over het algemeen kan er gesteld worden dat de staat van de hallen en het tussengebouw, naast de brandschade, nog vrij goed is. Veel heeft te maken met het feit dat de site slechts 130 jaar oud is en er gebruik is gemaakt van duurzaam ijzer- en staalwerk evenals baksteen. Ook is er veelvuldig gebruikt gemaakt van asbest. Dit is het geval voor de bouw van de nokstukken en de golfplaten op het dak, deze moesten natuurlijk wegens gezondheidsrisico vervangen worden.

²⁰ MAAT_WERK ARCHITECTEN BVBA, *Centrale werkplaatsen-Kessel-Lo, Hal 4, 5 en tussengebouwen voorstudie*, 14.

4. Persoonlijke verhalen omtrent het restauratieproject

4.1. Opzet van het terreinwerk

Voor het tweede luik van deze taak wilde ik contact opnemen met personen die in de nabije omgeving van de Centrale Werkplaatsen wonen. Het gaat hier over bewoners van de Smidsestraat, Opvoedingsstraat, en de Karel Shurmanstraat. Deze straten bevinden zich in de directe omgeving van de Centrale Werkplaatsen en de bewoners zullen hier dus de meeste invloed van het project voelen. Ik ben voor dit deel tweeledig tewerk gegaan. Eerst contacteerde ik een lid van het wijkcomité *de opvoedingsstraat*, de heer Gerrekens. Vervolgens stelde ik een vragenlijst (bijlage 1) op die de buurtbewoners konden invullen. Deze vragenlijst diende enerzijds als een eerste kennismaking met de mensen en hun mening, anderzijds kon ik op deze manier al een aantal meningen over het project distilleren. Deze vragenlijst vormde ook een aanzet voor de interviews en bood buurtbewoners die liever anoniem bleven toch een kans om hun mening en visie over het project weer te geven. De tweede stap was het interview zelf met enkele bewoners die hier voor open stonden.

4.1. Een 'nieuw hart' voor Kessel-Lo..²¹

De visie van het stadsbestuur van Leuven en de dienst stadsontwikkeling is duidelijk. Zij willen van Kessel-Lo opnieuw een centrum van woon- en werkgelegenheid maken. Nadat de Centrale Werkplaatsen in 1993 definitief de deuren sloot, trad er een proces van verloedering en vervuiling in. De stad besloot in 2006 om Kessel-Lo een nieuw hart te geven waarbij zij vooral aandacht willen besteden aan woongelegenheid, ontspannings- en commerciële ruimten. Toch zal het industriële verleden van de site niet vergeten worden, de site heeft zo'n 130 jaar een belangrijke rol gespeeld en de stad is niet van plan dit zomaar van de kaart te vegen. Het restauratie- en herbestemmingsproject heeft tot doel een deel van het industriële verleden te integreren in de nieuwe projecten.

²¹ ANTONISSEN, G. e.a., 'De centrale werkplaatsen en andere woonprojecten', in *MOZAIIEK stadsvernieuwing Leuven*, 5 (2008), nr. 3, 3.

De visie van de stad Leuven sluit aan bij wat we in de cursus *meaning of place*²² hebben genoemd. De site van de Centrale Werkplaatsen is een duidelijk component binnen een breder ruimtelijke beleidsstrategie. Het is duidelijk dat de stad Leuven de site wil restaureren omdat zij Kessel-Lo willen opwaarderen, er opnieuw een centrum van maken. Opdat dit zou slagen moet de stad dus een aantal nieuwe functies gaan instellen binnen de site. Daarom hebben zij een duidelijk *Urban planning project* opgesteld, waarbij zij vooral willen inzetten op de bouw van sociale woningen, appartementen en ontspannings- en commerciële faciliteiten. In het voorgaande hoofdstuk is gebleken op welke manier zij dit willen gaan doen. Hierbij proberen zij duidelijk in te spelen op de noden en verlangens van de mensen die in de omgeving wonen. Op deze manier krijgen zij vooral de steun van de jongere inwijkelingen in Kessel-Lo. Deze staan zeer positief tegenover de veranderingen die het project met zich meebrengt.

“Ik vind het heerlijk om zulke plaatsen [winkel, toekomstig jeugdcentrum, park] nu dichtbij huis te hebben, zeker voor mijn kinderen is dit fijn.”

“Ik kom er dagelijks voorbij en ik vind dat het een mooi project is, mooi samengaan van behoud van karakteristieke gebouwen en nieuwbouw. Over het algemeen is het een project met veel lucht en ruimte en wel met het idee van doorgang stad/station.”

“ Er is nu meer ‘groen’ bijgekomen. Er is plaats om met de kinderen te fietsen, te wandelen en te spelen. Er is nu ook een meer veilig gevoel, Kessel-Lo is meer ontsloten en sluit nu beter aan bij Leuven.”

4.3. “Ik herinner me nog wel dat ik op weg naar mijn werk de mensen tegenkwam die de werkplaatsen binnengingen...”²³

Men kan zich afvragen waarom de Centrale Werkplaatsen bewaard zouden moeten worden. Waarom zouden de buurtbewoners achter het idee staan om een site, die door een bewoner zelfs een ‘echte kankerplek’ werd genoemd, te laten restaureren? Opdat een historisch patrimonium kan blijven bestaan, moet er voldoende steun van

²² D., VANNESTE, *Cursus Historische Geografie: Landschap, Erfgoed en Identiteit*, Les 1: Inleiding.

²³ Citaat uit de vragenlijst van de heer H. Roskams.

uit de buurtbewoners zelf komen. Uit de bevraging blijkt dat er gemengde reacties zijn over het restauratie- en herbestemmingsproject van de stad Leuven. Als we eerst de oudere generatie onder de loep nemen merken we dat de Centrale Werkplaatsen nog een zekere nostalgische waarde hebben. Zij hebben de werking van de site immers nog meegemaakt en hebben de evolutie van een drukke industriële site werkplek, naar een desolaat gebied meegemaakt.

“Wat toen ook leefde, zo hebben ze ons verteld, is dat de mensen de Centrale Werkplaatsen een beetje zagen als de klok van de wijk. De sirenes die gingen als de shift gedaan was of als het pauze was, de mensen die dan buiten kwamen gingen dan ook vaak op café, er waren hier in de straat ook twee cafés die zijn er vandaag niet meer. De Centrale Werkplaatsen waren een beetje het hart van de wijk in die tijd de mensen leefden een beetje op het ritme van de Werkplaatsen.”

“Toen ik opgroeide waren de Centrale Werkplaatsen nog in volle bedrijvigheid. Veel werknemers woonden in de buurt en een aantal mannen uit onze straat werkten er ook. Door de komst van de Werkplaatsen (of “de Central” zoals ze door de meeste mensen genoemd werden) is aan de oostkant van Leuven een hele nieuwe wijk ontstaan: Blauwput. Door de komst van de Werkplaatsen kwam er een nieuwe kerk, scholen, café’s en winkels. Het levensritme van de buurt werd mee bepaald door de sirene die 4 keer per dag het begin en einde van de werktijden aangaf. Onder de middag en na de dagtaak stak een deel van het werkvolk de Diestsesteenweg over om nog wat te bekomen in één van de café’s aan de overkant. Als het ’s middags mooi weer was zaten er ook een aantal op de stoep met hun rug tegen de muur hun boterhammen op te eten. Er waren er natuurlijk ook die onder de middag gewoon naar huis konden om te eten.”

Deze oudere buurtbewoners kennen dus nog een sociale structuur die verbonden is met de Centrale Werkplaatsen. Zij hebben nog echte herinneringen aan de periode dat de site operationeel was, kennen de geschiedenis er achter en vinden dus dat deze site niet zomaar met de grond gelijk gemaakt mag worden. Verder is er bij deze oudere generatie een zekere afwachtende houding op te merken tegenover het project. Door de bouw van nieuwe en moderne huizen en appartementen, gaat het ‘nostalgische’ van de site stilaan verloren.

“Het voelde in het begin raar aan als ik zomaar dwars door het terrein kon lopen waar altijd al een muur rond gestaan had. Het mysterieuze van wat er vroeger achter deze muren gebeurde was definitief weg. Als kind hadden wij (mijn broer en ik) natuurlijk wel fantasieën en vragen bij wat er daar gebeurde en als we op de Martelarenlaan

aan de onbewaakte overweg moesten wachten omdat er een locomotief de straat overstak, bleven we natuurlijk vol bewondering staan. Zoals eerder vermeld werkten er een paar mannen uit onze straat in “de Central” en later werkte er ook een neef van mij.”

Toch zijn ook zij er van overtuigd dat er iets moest gebeuren aan de verloederde staat van de gebouwen. Hun motivatie en steun aan het project bestaat er dan ook voornamelijk uit dat zij zich verbinden met de site en haar verleden. Het verleden moet behouden worden, maar moet een nieuwere invulling krijgen.

“Het is wel goed dat er een aantal gebouwen blijven staan zijn. Zo blijft er nog iets van de grootste werkgever van Blauwput over.”

“Het is natuurlijk spijtig als een groot bedrijf moet sluiten, dat er in de herinnering van de mensen altijd geweest is[...]. Leegstand en verkommering is zeker geen oplossing en in het verleden is met verschillende projecten gepoogd om niet alles verloren te laten gaan[...]. Het woonproject dat nu stilaan vorm krijgt is geen slechte oplossing op zich, al had de uitvoering ervan anders gekund, maar dat zal wel persoonlijk zijn.”

4.4. Nieuw project, nieuwe perspectieven..

In de cursus hebben we het gehad over identificatie voor het collectieve geheugen. Soms maakt een monument geen deel meer uit van de leefwereld van de buurtbewoners die er wonen. Wanneer er geen enkele vorm van identificatie met de site is, wil dit zeggen dat het behoud van het historisch patrimonium in het gedrang kan komen. In het geval van de Centrale Werkplaatsen kunnen we concluderen dat er in zekere zin geen identificatie is met de site en haar verleden, maar het project wordt echter wel gesteund omdat de buurtbewoners zich identificeren met de toekomstperspectieven die het project met zich meebrengt.

Heel wat buurtbewoners van de site zijn zogenaamde inwijkelingen. Zij zijn hier komen wonen nadat de site haar deuren had gesloten en zijn vaak minder bekend met haar verleden. De voornaamste motivaties die deze, vaak jonge koppels, gaven om hier te komen wonen hadden te maken met de nabijheid van het station en het centrum van Leuven. In dit geval kunnen we niet spreken van een zekere continuïteit met het verleden zoals we bij de case study van industrieel Gent hebben bekeken.

Ook kunnen we deze groep bewoners niet vergelijken met de oudere generatie, omdat zij uit een andere sociale structuur komen.

De 'nieuwe' bewoners (bewoners die hier 15 jaar of korter wonen) lieten blijken dat zij geen echte band met het verleden van de Centrale Werkplaatsen hadden. Uit de vragenlijsten en interviews bleek dat veel van deze buurtbewoners eigenlijk ook niet goed wisten waar de site voor stond. Iedereen had natuurlijk wel gehoord van de Centrale Werkplaatsen en haar verleden, maar uiteindelijk bleef deze site een soort 'geheim' voor deze nieuwe inwijkelingen. De site was omgeven door een hoge muur, waardoor men niet kon zien wat er achter gebeurde. Dit maakte een zekere identificatie met de site en haar verleden moeilijk.

“Het deel van de Centrale Werkplaatsen die we konden zien was gewoon verlaten terrein, wij hadden daar geen last van en wisten ook niet wat hiermee ging gebeuren.”

“Toen wij hier komen wonen zijn was de site eigenlijk al ‘dood’ er was geen bedrijvigheid meer. En met die muren zagen we natuurlijk ook niet veel van wat er op die site gebeurde.”

“Ook weer die jonge gezinnen die hier komen wonen, zij geven vrijwel niets om de betekenis van de Centrale werkplaatsen, enkel dan de mogelijkheden die het project met zich mee brengt voor zichzelf en de kinderen.”

Vooraf het laatste citaat laat blijken waarom de jongere generatie buurtbewoners zich wel wil inzetten voor het behoud van de site en haar restauratie. Zij voelen zich eerder aangetrokken door de toekomstperspectieven die het project met zich meebrengt. Zij weten dat dit project positief zal uitdraaien voor zichzelf en de buurt en daarom staan zij ook achter het project. De *sense of place* of het behoud van de site in Kessel-Lo is dus eigenlijk de aantrekking die het nieuwe project met zich meebrengt voor de jongere bewoners. Men voelt zich verbonden met het project omdat het de eigen levenssituatie en dat van de buurt zal opwaarderen. Er zullen nieuwe ontspannings- en commerciële faciliteiten komen wat de buurt ten goede zal komen. Dit is een duidelijk voorbeeld van, zoals in de cursus werd besproken, de

maakbaarheid van een identiteit. De sociale structuur van de jonge inwijkelingen is niet verbonden aan de plaats en de Centrale werkplaatsen, maar omdat de aspiraties van de stad aansluiten bij de eigen aspiraties identificeren zij zich met het nieuwe project. De site maakt deel uit van dit nieuwe project en daarom treedt er een soort identificatie op.²⁴

“Ik persoonlijk denk ook zo. Voor ons is het een nieuw project, wij zijn inwijkelingen dus wij hebben het verleden van de site nooit echt gekend. Voor ons maakt het dus eigenlijk ook niet echt uit of die site blijft bestaan of niet. Wij spitsen ons voornamelijk toe op het nieuwe project en de perspectieven die deze met zich meebrengen, er wonen hier ook veel jonge gezinnen en zij zijn van dezelfde mening.”

Uit de vragenlijsten en gesprekken kon er vooral opgemaakt worden dat de buurtbewoners, hoewel zij geen echte band hebben met het verleden van de site, het restauratie en herbestemmingsproject toch ondersteunen. Dit heeft dan vooral te maken met het feit dat de jonge inwijkelingen zich meer gaan richten op de toekomstperspectieven die het project met zich mee zal brengen. Zij zetten zich achter de idee dat het project een betere leefomgeving zal creëren voor hun en hun gezin. Uit een interview (citaat 3) blijkt echter dat de projecten die van belang zijn voor de buurtbewoners, zoals het installeren van een bibliotheek en jeugdcentrum, net eerder op de achtergrond worden geschoven door de stad Leuven. Indien de stad deze koers blijft aanvaren kan dit tot gevolg hebben dat zij niet langer op de steun van de buurtbewoners zou rekenen.

“Voor de buurtbewoners was dit project vooral van belang vanwege de deelprojecten die zeer positief zouden zijn voor ons.”

“Opdat een project zou worden gedragen door een grote groep van de bestaande bewoners, moet er voor hen natuurlijk ook iets inzitten. Voor wat hoort wat denk ik, maar jammer genoeg zijn het net die deelprojecten die voor de buurt belangrijk zijn en die ik net besproken heb die het traagst van de grond lijken te komen. Dat komt de perceptie van de buurt op het project niet ten goede.”

Deze getuigenissen betekenen echter niet dat alle jongere buurtbewoners de site en haar verleden schuwen. Een aantal van hen weet de architectuur van het industriële

²⁴ D., VANNESTE, *Cursus Historische Geografie: Landschap, Erfgoed en Identiteit*, Les 4: casus Gent.

erfgoed te appreciëren en zeggen dat dit een mooie link legt tussen het oude industriële verleden en het nieuwe functionele heden.

“ Ik vind dat de historische site een zekere charme bezit zelf in vervallen toestand. Je kon als het ware de voormalige aanwezigheid van de zware locomotieven en treinstellen voelen en er waren her en der nog bewijzen van de vroegere bedrijvigheid op te merken. Ik ben in ieder geval blij dat ze iets doen aan het nogal vervallen en verloederde uitzicht van de site, ik denk dat de nieuwe invulling eens ze klaar is positief zal zijn voor de buurt.”

“ Ik denk dat het project een positieve rol kan spelen doordat de ‘oude functie’ van de werkplaatsen nog steeds zichtbaar zijn zonder negatieve aspecten (vuile grond etc). Het is een mooie integratie van verleden en heden. Kessel-Lo is nu meer ontsloten en sluit dichter aan bij Leuven.”

“ Ik vind het stoer dat sommige hallen blijven staan, ze hebben een sterk karakter.”

“Ik vind het positief dat er enkele gebouwen blijven staan. Zo blijft het aan de geschiedenis van de oorspronkelijke site herinneren.”

4. Conclusie

Met de bouw van de Centrale Werkplaatsen in 1863 groeide Kessel-Lo uit van een klein landbouwgehucht tot een centrum van economische bedrijvigheid. Nadat zij haar deuren in 1993 sloot, werd de site blootgesteld aan verloedering en verwaarlozing. Omstreeks 2006 besloot de stad Leuven dat het zo niet langer verder kon en plannen werden gesmeed om de site te doen heropleven.

Er kan geconcludeerd worden dat de stad Leuven en het bureau van stadsontwikkeling een verbinding heeft proberen zoeken tussen het oude industriële verleden van de Centrale werkplaatsen en het nieuwe modernere en multifunctioneel heden van de stad Kessel-Lo. Het hoofddoel van de stad Leuven was om Van Kessel-Lo opnieuw een bloeiend centrum te maken, waarbinnen verschillende mensen kunnen wonen en werken. De *push factoren* van de stad waren voornamelijk de verloedering en vervuiling die de site teisterden nadat zij haar deuren in 1993 definitief sloot. De *pull factoren* namelijk de subsidies die vrijkomen om het project te financieren heeft dan weer tot resultaat dat de stad met haar plannen de buurtbewoners van Kessel-Lo heeft weten te scharen achter het project.

Uit het onderzoek is gebleken dat de buurt rond de Centrale Werkplaatsen bestaat uit een meerderheid van Jongere inwijkelingen en een minderheid van oudere 'oorspronkelijke' inwoners. Beide categorieën hebben een andere sociale structuur en dit heeft invloed op de identificatie met de site. Daar waar de oudere generatie vooral nog kan putten uit herinneringen van toen de Centrale Werkplaatsen het hart van de buurt waren, kunnen de nieuwelingen die datzelfde verleden niet delen zich niet vinden in het verleden van de site.

De stad Leuven heeft in haar talrijke vooronderzoeken vooral goed ingespeeld op de noden en verwachtingen van de lokale jongere bewoners. Zij kunnen zich identificeren met het moderniseringsproject dat de stad Leuven heeft opgestart. De aanleg van ontspanningsmogelijkheden, commerciële- en multifunctionele faciliteiten

maakt Kessel-Lo aantrekkelijker voor de jongere gezinnen. Het behoud van de site is dus vooral te danken aan deze nieuwe identificatie van de jongere bewoners.

Een ding is duidelijk, dankzij het restauratie- en herbestemmingsproject wordt Kessel-Lo opnieuw op de kaart gezet en krijgen de Centrale Werkplaatsen een hernieuwde symbolische functie. Hierdoor kunnen zij blijven verder bestaan, zij het in een andere vorm.

5. Bibliografie

6.1. Geraadpleegde studies en tijdschriften:

- ANTONISSEN, G. e.a., 'De centrale werkplaatsen en andere woonprojecten', in *MOZAIEK stadsvernieuwing Leuven*, 5 (2008), nr. 3.
- STUYVEN, K., *Complexe stadsprojecten draaiboek*, Leuven, 2011.
- VANDENBROUCKE, T., *centrale Werkplaatsen Hal 4, Hal 5 en Tussengebouw: Marktverkenning*, Leuven, 2011.
- 'De Centrale Werkplaatsen', *AGStadsontwikkeling Leuven*, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/index.jsp>)
- MAAT_WERK ARCHITECTEN BVBA, *Centrale werkplaatsen-Kessel-Lo, Hal 4, 5 en tussengebouwen voorstudie*, Leuven, 2011.
- SIMONS, P., *Fragment van Brabant uit: Willem Janszoon Blaeu (1571-1638). Atlas "Europa Germania Germania Inferior"*, (<http://www.ppsimons.nl/stamboom/blaeubrabantia.htm>).
- B., MERTENS en S., TELEN, 'Beschermd monument zwaar beschadigd', *Het Nieuwsblad*, 2009 (<http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=V82C4FJC>).
- B., MERTENS en S., TELEN, 'Beschermd monument zwaar beschadigd', 2009 (<http://www.standaard.be/cnt/v82c4fjc>)
- 'OPENDEURDAG TOONT TOEKOMST VAN HET 'HART VAN KESSEL-LO'', *De Persgroep Publishing*, 2013 (<http://www.ridouani.be/pers/215-opendeurdag-toont-toekomst-van-het-hart-van-kessel-lo->).

- 'Ontwerp (planningstraject I procesverloop)', *AGstadsontwikkeling Leuven*, 2013 (<http://www.agsl.be/projecten/centrale-werkplaatsen/ontwerp-planningstraject-procesverloop.jsp>).

6.2. Kaarten:

- Kabinetskaart Oostenrijkse Nederlanden in 'Joseph- Johann- Franz, graaf de Ferraris: LEUVEN, folio nr. 111 van de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden 1771-1778', *Koninklijke Bibliotheek van België*, 2012 (http://belgica.kbr.be/nl/coll/cp/cpFerrarisCarte_nl.html).

- Kaart Kessel-Lo omstreeks 1635 in SIMONS, P., *Fragment van Brabant uit: Willem Janszoon Blaeu (1571-1638). Atlas "Europa Germania Germania Inferior"*, (<http://www.ppsimons.nl/stamboom/blaeubrabantia.htm>).

- Kaart van Kessel-Lo en de Centrale Werkplaatsen in 1876 in 'Centrale Werkplaatsen', *Opvoedingsstraat en Omgeving*, 2013 (www.opvoedingstraat.be/page/4.html. 2012).

- Hedendaagse kaart: 'Topomapviewer', *Nationaal Geografisch Instituut*, 2013 (<http://www.ngi.be/topomapviewer/public?lang=nl&>).