

ERFGOED BRUSSEL

N°013

DECEMBER 2014

DOSSIER CULTUSGEBOUWEN

VARIA

Oude liften, jong erfgoed

De Parking '58 in Brussel



EEN PUBLICATIE VAN BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING

VARIA

DE PARKING '58 IN BRUSSEL

STADSVERNIEUWING
IN DE ACHTERUIT-
KIJKSPIEGEL

SVEN STERKEN
FACULTEIT ARCHITECTUUR,
KU LEUVEN



DE SITE VAN DE PARKING '58, AAN DE BISSCHOPSTRAAT IN HET HART VAN DE BRUSSELSE VIJFHOEK, SPEELDE DOOR DE EEUWEN HEEN EEN BELANGRIJKE ROL IN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DE STAD: de middeleeuwse binnenhaven, de vismarkt in de 17de en 18de eeuw en, na de overwelving van de Zenne en de demping van de dokken in de 19de eeuw, de Centrale Hallen voor algemene voedingswaren. In het midden van de 20ste eeuw werd een parkeergarage gebouwd om de auto-bereikbaarheid van het centrum te garanderen. Aan de vooravond van een nieuwe etappe in dit verhaal, waarbij het huidige gebouw plaats zal moeten maken voor een gemengd complex van woningen en kantoren, schetsen we in dit artikel de evolutie van deze bijzondere site, en stellen we de vraag naar de erfgoedwaarde van de Parking '58.

Het toenemende autobezit in de jaren 1950 zorgde voor verkeers- en parkeerproblemen in de Brusselse binnenstad. Het besef groeide dat de toekomst van de kleinhandel afhing van haar auto-bereikbaarheid, en dat de als open-luchtparking ingerichte oude dokken niet lang meer zouden volstaan. Vanuit zijn middenstandsachtergrond had Paul Vanden Boeynants, tussen 1953 en 1958 Brussels schepen van Handel en Stads eigendommen, oren naar de verzuchtingen van de handelaars uit het centrum; zijn beide beleidsdomeinen bleken daarbij perfect complementair.¹ Hij begreep dat de stad de handel niet langer zelf moest organiseren, maar de sites van de overdekte markthallen beter kon gebruiken om het stadscentrum te moderniseren. Zo werd de *Marché-du-Parc*, aan de voet van de Congreskolom, afgebroken voor de bouw van het Rijks administratief Centrum, terwijl de Vismarkt in 1952 getransformeerd werd tot busterminal.

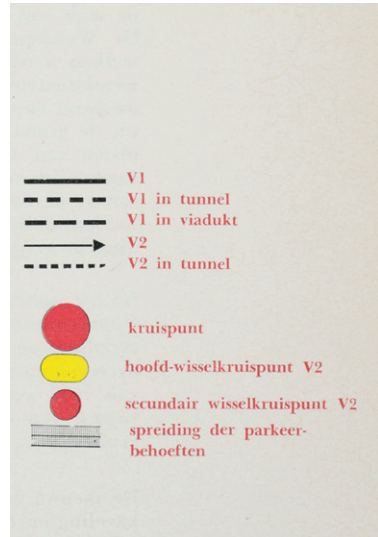
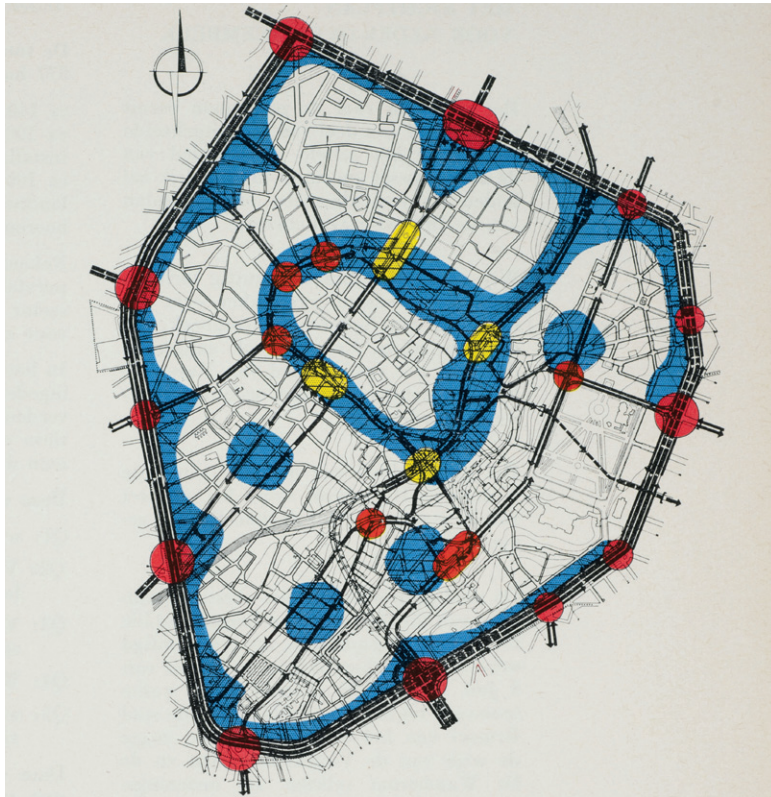
Om de verwachte toevloed van auto's voor de Expo '58 op te vangen, stelde Vanden Boeynants voor om de Centrale Hallen te vervangen door een parkeergarage. De creatie van extra parkeer capaciteit dicht bij het

centrum vormde een sleutelement in het zogenaamde 'Richtplan voor de Pentagoon' van de groep Tekhné uit 1955, dat voorzag in een ontsluitingsweg rond de stad (op de oude boulevards van de vijfhoek) en een stelsel van zeven 'penetratiewegen' die toegang moesten geven tot een binnenring rond het zogenaamde *llôt Sacré*. (afb. 1) Om deze historische kern autovrij te maken werd een krans van parkings voorzien.² De Parking '58 was de eerste in deze reeks; ze werd in de jaren zestig gevolgd door de Parking Albertina (onder de Kunstberg), de Parking Schildknaap (Schildknaapstraat) en de openluchtparking op het Europakruispunt tegenover het Centraal Station. Vanden Boeynants vertrouwde het project voor de nieuwe parkeergarage toe aan zijn vriend Claude de Clercq, een autohandelaar die in de VS het fenomeen van de betaalparking had ontdekt en vastbesloten was dit ook in Europa te introduceren.³ Het ontwerp uit 1956, dat in eerste instantie alleen betrekking had op het noordelijke deel van het bouwblok (het voormalige *Palais d'Été*), was van de Brusselse architect Pierre D'Haveloose en de Pools-Belgische ingenieur Abraham Lipski (1911-1982).⁴ (afb. 2, 3, 4) Zij baseerden zich hoogstwaarschijnlijk

op de Downtown Center Garage in San Francisco van George Applegarth die kort daarvoor was gepubliceerd in *Architecture d'Aujourd'hui* en *La Technique des travaux*.⁵ (afb. 5)

.....
**PARKING '58:
EEN TELETIJDMACHINE**

De Parking '58 was in verschillende opzichten innovatief en vooruitstrevend voor zijn tijd. In eerste instantie was het concept van een betaalparking, waar de bestuurder zelf zijn auto stalt en betaalt bij het buitenrijden, onbekend in België – wat verklaart waarom het principe in *La Technique des travaux* zo omstandig wordt uitgelegd. Tot dan kreeg de autobestuurder een plaats toegewezen of werd de wagen door een personeelslid geparkeerd. Volgens dit nieuwe principe vroeg de cyclus van binnenrijden, parkeren en via de lift terug naar beneden komen niet meer dan twee minuten tijd! Het parkeren kon ook gecombineerd worden met een nazicht of poetsbeurt in de service-garage met volautomatische carwash. De plaatsen op de kelderverdieping werden op langere termijn verhuurd aan handelaars uit de buurt, die er hun klanten gratis konden laten parkeren. Op het



Afb. 1
Het circulatieplan van *Tekhné* voor de Brusselse binnenstad (1955), (*Wonen*, dec. 1963, p.15, © DCBSO).



Afb. 2
Simulatie van de Parking 58 op de site van de Centrale Hallen (© DCBSO, Fonds Gaspard).

DE CENTRALE HALLEN

Op de site van de Parking '58 lag oorspronkelijk de eerste haven van Brussel, op het uiterste punt landinwaarts waar de Zenne indertijd nog bevaarbaar was.¹ Na het graven van het kanaal naar Willebroek in de 16de eeuw en de bijhorende dokken binnen de stadsomwalling, werd de oude aanlegplaats ingericht als vismarkt. De nieuwe Brusselse binnenhaven kende haar hoogtepunt aan het begin van de 19de eeuw, maar na het doortrekken van het kanaal tot in Charleroi (1827-1832) en de aanleg van het Groot Handelsdok (1830), werd ook deze infrastructuur snel overbodig. De dokken werden gedempt en op een deel ervan werd de Sint-Katelijnekerk gebouwd, naar plannen van de toen nog relatief onbekende architect Joseph Poelaert.² De nieuwe kerk was van in het begin omstreden omwille van

zijn eclectische stijl en de geringe kwaliteit van de constructie. Omwille van de vallende brokstukken werd ze in de jaren 1930 met een palissade afgescheiden van het voorplein. In 1957 overwoog het stadsbestuur zelfs om de kerk te slopen en er een parkeerterrein aan te leggen.³ Dankzij de bouw van Parking '58, waardoor de parkeerdruk in de omgeving afnam, werd van de sloop afgezien. Vijftig jaar later is het lot van de kerk echter nog steeds onduidelijk.

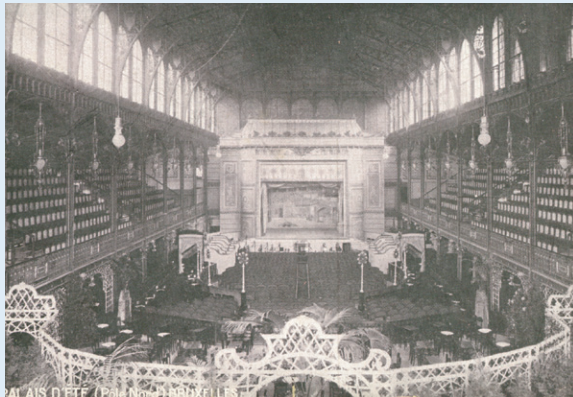
Een tweede reeks infrastructuurwerken die een sterke impact hadden op de voormalige havenwijk was de overwelving van de Zenne voor de aanleg van de Centrale Lanen vanaf 1865, volgens plannen van Léon-Pierre Suys. Geïnspireerd door de ingrepen van Haussmann in Parijs was het doel van

Suys' voorstel om een nieuwe prestigieuze as te creëren die de rijkere burgerij (terug) naar het centrum zou lokken. Door de verbeterde transportmogelijkheden gaf de vermogende klasse namelijk steeds meer de voorkeur aan de groene gemeenten ten zuidoosten van Brussel. Deze nieuwe as moest geritmeerd worden door een reeks van openbare gebouwen zoals het Beursgebouw, een monumentale fontein ter hoogte van het Sint-Gorikspein en een complex van overdekte markthallen, geïnspireerd op de paviljoenen die Victor Baltard tussen 1852 en 1870 in Parijs had gebouwd. Langs de nieuwe centrale laan voorzag Suys acht paviljoenen met een totale oppervlakte van 11.000 m², waar *alle* Brusselse markten (zowel groot- als detailhandel) zouden samengebracht worden. Hoewel er uiteindelijk slechts



De Centrale Hallen gevel aan de kant van de Zwarte-Lievrouw straat. (Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB).

Les halles Centrales, in BRUYLANT E., *La Belgique illustrée: ses monuments, ses paysages, ses œuvres d'art*, t. I, Bruylant-Christophe et Cie, Bruxelles, s.d. (vers 1890), p. 107 (©DCBSO).



Interieurbeeld van de *Pôle Nord*
(Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB).



Straatverkoopsters aan de Centrale Hallen
(Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB-GOB).

twee paviljoenen werden gebouwd, maakte het geheel indruk door zijn schaal.

De hallen waren opgetrokken uit elf gietijzeren spanten met een tussenafstand van 5m, verbonden door middel van rondbogen, en gescheiden door een overdekte straat van 12 meter breed.⁴ In totaal omvatten de Centrale Hallen zo'n 5.000 m² aan handelsruimte. Het gietijzeren geraamte was uitvoerig gedecoreerd met afbeeldingen van wild, gevogelte, vissen, bloemen en fruit, en allegorische beeldenpartijen van de beeldhouwer Louis Samain (1834-1901). Het succes van de hallen was echter van korte duur. Net zoals de meeste andere overdekte markthallen in Brussel ondervonden de Centrale Hallen grote concurrentie van de opkomende (private) coöperaties en grootwarenhuizen, terwijl het in de kringen van de haute bourgeoisie steeds meer *bon ton* werd om boodschappen aan huis te laten leveren. Om de hallen rendabel te houden besliste het schepencollege daarom al in 1893 het noordelijk gedeelte te herbesteden tot schaatsbaan; zo behield het zijn openbare karakter en kon de bestaande koelinstallatie toch nog nuttig worden gebruikt. Na

een brand in 1894 – tijdens het eerste seizoen van de *Pôle Nord* – liet de stad de noordelijke vleugel herinrichten door Alban Chambon, de ontwerper van o.a. het *Hôtel Métropole*. Geïnspireerd door de Parijse *Folies Bergère* werd het *Palais d'Été* al snel de belangrijkste uitgaansgelegenheid in het vooroorlogse Brussel, met een zeer gevarieerde programmatie: concerten, galabals, bokswedstrijden, en in 1902 zelfs een autosalon.⁵ Nadat de hallen in de Eerste Wereldoorlog gebruikt werden voor voedsel- en kledijbedeling, herleefde het tijdens het interbellum; het schaatsen werd afgevoerd, waardoor een permanente theaterinfrastructuur kon worden voorzien; in 1936 werd zelfs een draaibaar podium geïnstalleerd.

Gedurende al die tijd bleef de omgeving van de Centrale Hallen het toneel van een merkwaardige sociale mix: waar het er 's morgens wemelde van marktkramers, kruiers, leveranciers en inkopers, maakte de bourgeoisie er 's avonds grote sier. [afb.E 4] Tijdens de Tweede Wereldoorlog verloor het *Palais d'Été* zijn elitaire karakter; het werd ingericht als hondenrenbaan en sloot zijn deuren voorgoed in 1953. Ook in de zuidvleugel van de Centrale

Hallen bleef de tijd niet stilstaan. Vanaf 1933 nam PRIBA er zijn intrek, een *hard-discounter* avant-la-lettre die met de stad Brussel een huurovereenkomst van dertig jaar afsloot om er haar eerste grote filiaal te vestigen.

NOTEN

- HUBERTY, C., VALENTE SOARES, P., *De Sint-Katelijnwijk en de oude havendokken*, Dienst Monumenten en Landschappen, Brussel, s.d., p. 3 [reeks 'Brussel, stad van kunst en geschiedenis', 11]
- MARTINY, V.G., *Poelaert en zijn tijd*, Gemeentekrediet van België, Brussel, 1980, p. 174-179.
- DE MAREZ, G., *Guide illustré de Bruxelles*, Touring club, Brussel, 1918, p. 114.
- VANDENDAELE, R., 'Het metaal in de 19de eeuwse bouwkunst', in: *Poelaert en zijn tijd*, p. 78-100 [86-87].
- VANHEES, B., 'Een gebouw met 3 levens: het *Palais d'été* en de *Pôle Nord* in Brussel', www.retroscoop.com/maatschap-pij.php?artikel=147, s.d.

maaveldniveau waren verder nog een aantal winkels voorzien (27 in eerste fase).

Een tweede vernieuwend aspect was het principe van de publiek-private samenwerking, waarbij de stad grond in erfpacht gaf aan een private ontwikkelaar (Ado en Jean Blaton van *Bâtiments & Ponts*) voor 70 jaar – een principe dat de stad Brussel in de jaren zestig haast systematisch zou toepassen bij de modernisering van het stadscentrum.

Ten slotte was ook het structurele concept van de Parking '58 vernieu-

wend. De 32 meter lange balken die de betonvloeren ondersteunden waren samengesteld volgens het zogenaamde Blaton-Magnelprocedé: twaalf afzonderlijke, geprefabriceerde cassettevormige elementen werden met een laagje mortel tegen elkaar geplaatst, terwijl in de daartoe voorziene openingen staalkabels aangebracht werden met een licht parabolisch verloop. Door deze kabels aan te spannen werden de twaalf elementen krachtig tegen elkaar gedrukt waardoor één lange, voorgespannen balk ontstond. Eenmaal de kabels verankerd, werden de cassettes vol beton gestort. Het resultaat was verbluf-

fend: om de overspanning van dertig meter te maken was enkel nog in het midden van de parkeergarage een rij kolommen nodig. (afb. 6) Daardoor ontstond een veel grotere vrije ruimte van zestien meter en dus meer parkeerplaatsen, dan in het voorbeeld van San Francisco, waar de kolommen maar zeven meter uit elkaar stonden. De manier waarop de garage gebouwd werd was ook bijzonder: om de gevelkolommen niet excentrisch te belasten als gevolg van de voorgespannen liggers (het risico bestond dat ze naar binnen zouden getrokken worden), werden eerste de centrale kolommen gegoten, dan de voorge-

Afb. 3

Parking '58, plan gelijkvloerse verdieping, 1956 (eerste fase), *La Technique des travaux*, nov.-déc., 1957, p. 325, fig. 6, (© DCBSO).

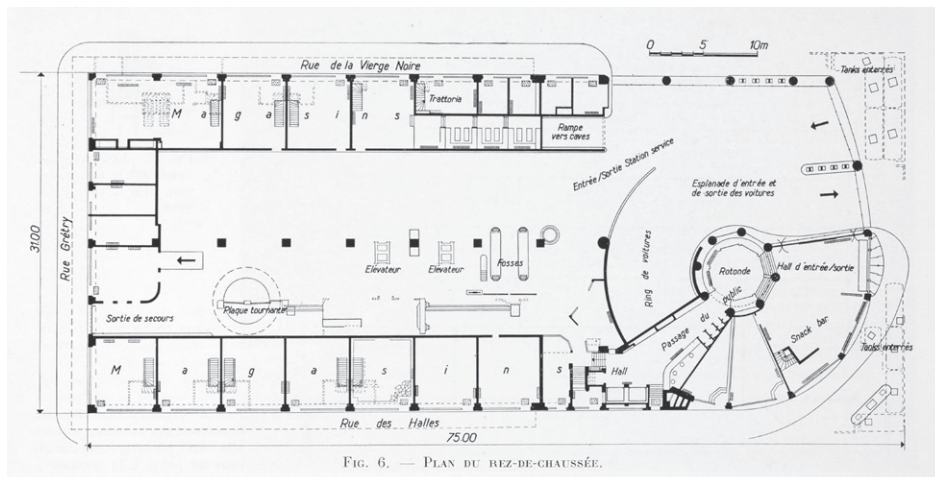
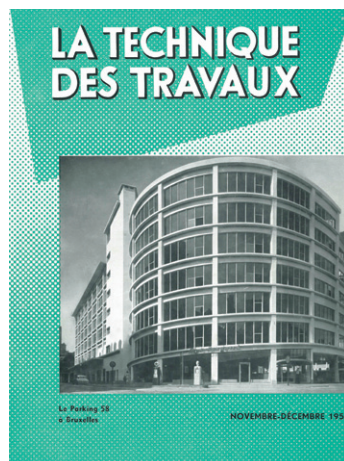


FIG. 6. — PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE.

Afb. 4

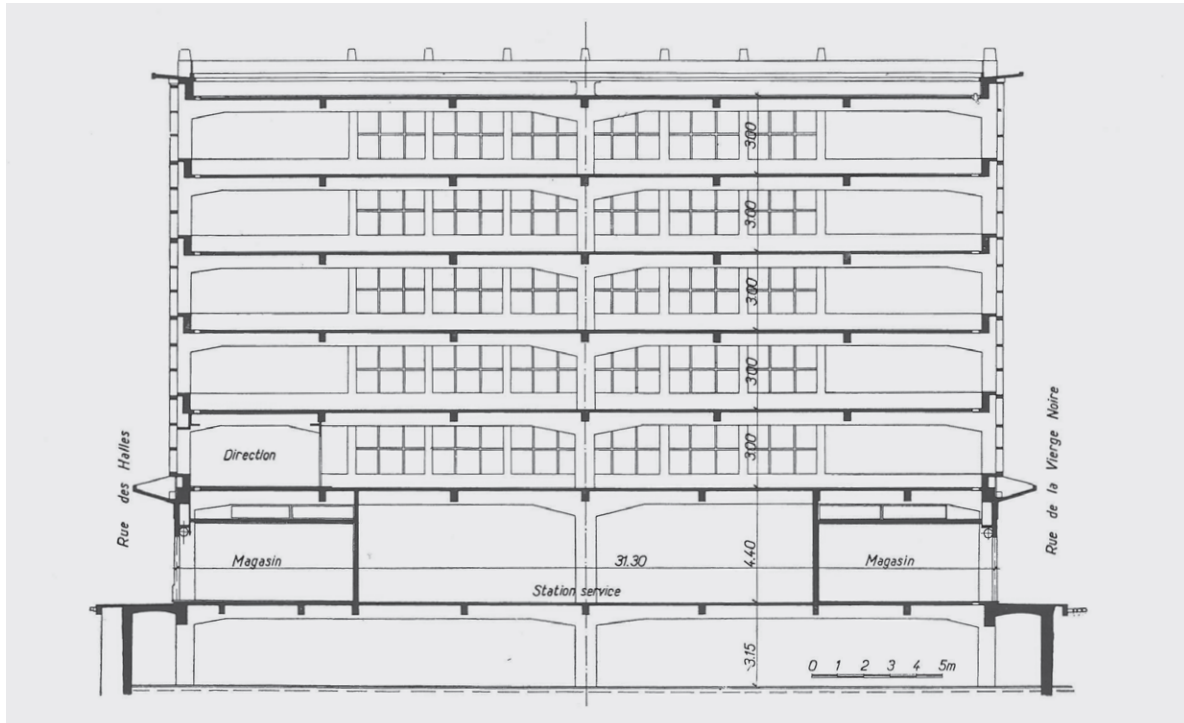
Parking '58, zicht op de hellingsbaan op de hoek met de Bisschopstraat, *La Technique des travaux* vol 33, nov.-déc. 1957, deksel (© DCBSO).



Afb. 5

George Applegarth, Downtown Center Garage, San Francisco (1955), *La Technique des travaux*, mai-juin 1956, p. 168, fig. 2 (© DCBSO).





Afb. 6

Parking '58, interieur. Dwarse snede doorheen het gebouw. De grote overspanning zorgt voor een maximale vrije ruimte, *La Technique des travaux*, vol 33, nov.-déc. 1957, p. 326, fig. 8 (© DCBSO).

spannen betonbalken geassembleerd, en pas als laatste de gevelkolommen gestort. Deze werden berekend en uitgevoerd met de hypothese van drie extra verdiepingen, die er later ook zijn gekomen.

Het meest karakteriserende element van het gebouw was natuurlijk de hellingbaan op de hoek van de Hallenstraat en de Bisschopstraat –door sommigen vergeleken met de schroefvormige trappen van de Renaissance-kastelen van Blois of Chambord.⁶ (afb. 7) Met zijn breedte van 8,25m was hij voldoende om twee auto's te laten kruisen, in tegenstelling tot het voorbeeld in San Francisco, waar de toegang bestond uit een dubbele helixbaan met enkele rijrichting. De bouw hiervan verliep echter volgens traditionele methodes; door zijn complexe vorm (de hellingsgraad varieert bijvoorbeeld tussen 9 en 14%), werd dit element volledig ter plaatse gestort. Echter, waar Parking 58 zijn Amerikaanse voorbeeld misschien overvleugelde in technische inventiv-

iteit, kon het niet rivaliseren in architecturale présence: in tegenstelling tot San Francisco kon de hellingbaan hier niet worden uitgespeeld als grootstedelijke eye-catcher op de hoek van twee drukke straten, terwijl ook het met glas ingevulde betonskelet van de gevels weinig liet zien van het bonte spektakel van af-en aanrijdende auto's. (afb. 8)

Niettemin werd de Parking '58 met belangstelling begroet en uitgebreid beschreven in de architectuurpers als een moderne oplossing voor een acut hedendaags grootstedelijk probleem.⁷ *La Technique des travaux* besloot bijvoorbeeld met: "Le nouveau parking est une œuvre d'une hardiesse remarquable et d'un fini d'exécution irréprochable, où l'effet d'esthétique est certain, résultant de la mise en œuvre du béton armé à l'état pur."⁸ Ook in La Maison werden de superlatieven niet geschuwd: "Nul doute que le succès de cette réalisation ne soit assuré et ne se transporte au-delà de nos frontières comme le symbole de l'esprit d'initia-

tive belge dans la recherche des solutions aux problèmes qui sont communs aux grandes villes d'aujourd'hui."⁹ Het grote publiek was echter nog niet klaar voor deze teletijdmachine, waar je het tijdperk van moderniteit en mobiliteit binnenreed. Met een capaciteit van 750 wagens en een gemiddelde parkeerduur van twee uur, schatte men het volume op 3000 wagens per dag – een ambitieuze doelstelling in de wetenschap dat de in die tijd grootste parking in de binnenstad, op de Vismarkt, 400 plaatsen telde. Deze hooggespannen verwachtingen werden in het begin helemaal niet waargemaakt. Pas in het begin van de jaren 1960 werd autobezit gemeengoed en raakten de mensen gewoon aan het concept van een betaalparking. Vanaf dan stond er op de expansie van de SA Parking '58 (de kiem van de huidige *Interparking Group*) geen maat meer: het bedrijf bouwde in de jaren 1960 in snel tempo parkings in alle grote Belgische steden.¹⁰



Afb. 8

Het zuidelijke gedeelte van de Halles Centrales met op de achtergrond het noordelijke deel van de Parking '58 (© SAB, iconografisch fonds, A 3546)

Afb. 7

Parking '58, binnenzicht van de hellingsbaan, *La Technique des travaux*, vol 33, nov.-déc. 1957, p. 328, fig. 12 (© DCBSO).

OP ZOEK NAAR HET MAXIMALE RENDEMENT

Ook de Parking '58 werd al snel uitgebreid: in 1964 werden vier extra verdiepingen toegevoegd en werd ook de zuidvleugel gebouwd volgens een identiek procedé als voorheen.¹¹ Het aanzicht van het gebouw verandert daardoor gevoelig: waar de beperkte hoogte, relatieve transparantie en details zoals de luifel aan de kroonlijst het visuele gewicht van het gebouw enigszins beperkten, werd het nu een massief volume dat niet alleen het hele bouwblok tussen de Hallenstraat, Kiekenmarkt, Zwarte-Lievevrouwstraat en Bisschopstraat besloeg maar door zijn hoogte ook de omliggende straten verstikte. De ambities van de bouwpromotoren om het commerciële potentieel van de site te exploiteren gingen nu ook veel verder. In de eerste plaats trachtten ze in het gebouw meer winstgevende, tertiaire functies te huisvesten zoals kantoor- en expositieruimte. De oorspronke-

lijke overeenkomst met de stad stelde echter dat minimaal 60% van de vloeroppervlakte van het gebouw bestemd moest zijn voor parkeergelegenheid (met een totaal van minstens 500 plaatsen). Het doel van de parking was namelijk de commerciële activiteit op de centrale boulevards te stimuleren, niet het creëren van bijkomende verkeersstromen door functionele verdichting.¹² Het is dan ook verwonderlijk dat Stad Brussel in 1965 de toestemming gaf om een deel van het gebouw om te vormen tot kantoren zodat het Ministerie van Openbare Werken er 'tijdelijk' haar intrek in kon nemen. Ook de Posterijen, en later ook nog verschillende andere overheidsdiensten, betrokken er kantoorruimte. Tekenend voor de verwatering van de oorspronkelijke parkeerfunctie en de zoektocht naar meer rendement, was de (geweerde) bouwaanvraag in 1976 om op het dak een sportcentrum in te richten.¹³ De spanning tussen de zoektocht naar maximale opbrengst en de zorg om stedenbouwkundige

kwaliteit kwam nog het meest tot uitdrukking in het jarenlange dispuut tussen de promotoren en de stad Brussel over het onbeklede betonskelet van de Parking '58, en de enorme reclameborden op de kopse gevel aan de kant van de Kiekenmarkt.¹⁴ (afb. 9) Pas in de jaren '80 werd een eigenlijke gevel aangebracht. Voor anderen was net dit brute karakter van het gebouw een bron van fascinatie. In 1983 vormde de Parking '58 bijvoorbeeld de achtergrond bij een sleutel-scène in de film *Mortelle Randonnée* van Claude Miller, waar het hoofdpersonage (gespeeld door Isabelle Adjani) opzettelijk door de borstwering van de bovenste verdieping rijdt om zichzelf te pletter te storten.

PARKING '58 ALS STEDELIJKE UTOPIE

Uit bovenstaande kunnen we afleiden dat de site van de Parking '58 een cruciale rol heeft gespeeld in de economische,

sociale en stedenbouwkundige geschiedenis van Brussel. Deze historische continuïteit, waarbij het stadsbestuur de plek gebruikte om haar prioriteiten inzake stedelijk beleid mee vorm te geven, is vandaag echter doorbroken. Eerst door de erfpachtovereenkomst van 1956 en vervolgens, dertig jaar later, door de verkoop ervan aan een private partner. De stad Brussel is dus niet langer eigenaar van deze grond en kan enkel nog indirect wegen op de bestemming ervan.

De uitdaging die zich stelt bij de verdere ontwikkeling is dubbel: hoe kan deze plek haar historische rol verder vervullen en welke eisen stelt dit aan de

toekomstige architecturale invulling? De evolutie van de Centrale Hallen en de Parking 58 is hierbij instructief. In beide gevallen werd de oorspronkelijk monofunctionele invulling snel verrijkt met andere programma's. Bovendien maakte de specifieke architectuur van beide gebouwen een gemengde invulling ook mogelijk. Naast zijn structureel innovatief concept of zijn typologisch belang als eerste voorbeeld van een betaalparking, ligt de waarde van de Parking '58 paradoxaal genoeg misschien dan ook in het elementaire karakter van zijn architectuur (afb. 10a en 10b). Het lijkt een grootschalige toepassing van Le Corbusier's Dom-INO concept uit 1914 (afb.11): de beroemde

architect begreep dat twee vloerplaten gedragen door zes betonnen kolommen alle mogelijke geveloplossingen en inwendige verdelingen mogelijk maakten. Het platte dak zou bovendien toelaten om de ruimte terug te winnen die het gebouw innam op de begane grond. Het is precies deze 'afwezigheid' van architectuur die de fascinatie van verschillende generaties architectuurstudenten voor de Parking '58 verklaart. (afb. 12a, 12b, 12c) De verschillende vloerplaten lijken elk een eigen wereld te kunnen huisvesten, terwijl het fenomenale zicht op de binnenstad van op het platte dak (afb. 13) al jaren als een *insider's tip* voorkomt in talloze reisgidsen.

Afb. 9

Parking '58, gevel aan de kant van de Kiekenmarkt, toestand einde jaren '60, (© SAB, OW 84 415)



▼ 10a

► 10b



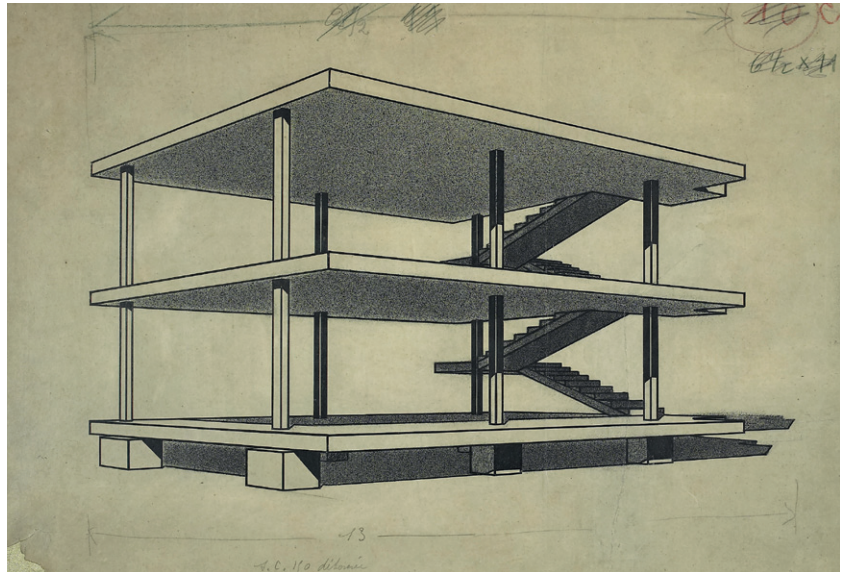
Afb. 10a en 10b

Binnen- en buitenzicht van de Parking 58 (A. de Ville de Goyet, 2014 © GOB).



Afb. 11

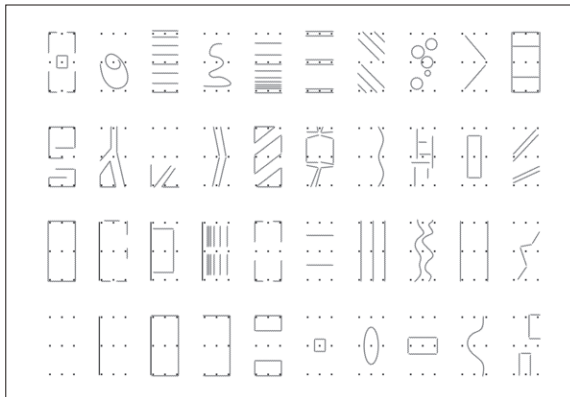
Le Corbusier, principe Dom-Ino, 1914,
Le Corbusier, Œuvres complètes,
1919-1929, p. 23.
(© Fondation Le Corbusier)



Voorstellen van studenten Faculteit Architectuur KU Leuven, campus Sint-Lucas Brussel, voor ingrepen in de Parking '58, ontwikkeld tijdens een projectweek in 2014.

Afb. 12a

Curtain Wall (Tom Uyttendaele, Heleen Verheyden,
Tarick Astitou, Taycan Karas)



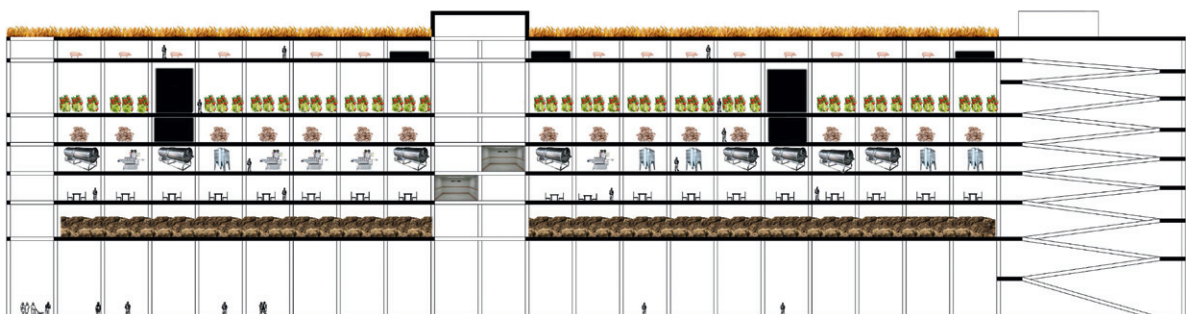
Afb. 12b

Urban Forest (Lotte D'Haene, Jim Du Pan, Chee Chung Lum)



Afb. 12c

Urban Farming (Joannes Stockbroekx, Arthur Hubert, Youssef Abdellaoui, Rutger van Hoef).





Afb. 13

Zicht Parking '58 (© A. Henderick).

Door zijn semipublieke karakter in de dichtbebouwde en sterk geprivatiseerde binnenstad fungeert de Parking '58 in de Brusselse collectieve verbeelding als een soort vrijhaven. In de zomermaanden worden er bijvoorbeeld erg succesvolle 'rooftop-apéros' georganiseerd.¹⁵ Het betonnen skelet van de Parking '58 is daardoor een projectievlak geworden voor alternatieve visies op toekomstige stedelijkheid waar vrijheid, ruimte en toe-eigening centraal staan. Dat werd nog het duidelijkst toen de huidige eigenaar in 2012 zijn plannen bekendmaakte voor een nieuwe invulling van de site met 30.000m² kantoorruimte, 1200m² handelsruimtes, 5.000m² voor huisvesting en 859 parkeerplaatsen. Nog voor het ontwerp van Bruno Albert & Associés officieel

bekend gemaakt werd, circuleerde al een anoniem, fictief tegenvoorstel. In de beste Brusselse traditie van de *contre-projets* uit de jaren zeventig en tachtig, waarbij organisaties als ARAU alternatieve ontwerpen voorstelden als kritiek op het (ontbreken van) stedelijk beleid, hekelde het de privatisering van de site, het exclusieve karakter van het project en het grote aandeel kantoren (met bijhorende verkeersdruk) door de huidige betonstructuur als basis te nemen voor een gemengd project met sociale woningen, een publiek park op het dak, een crèche voor de buurt, etc.

Hiermee werd de discussie over de toekomst van deze site werkelijk scherp gesteld: de historische rol van deze plek in de ontwikkeling van Brussel vraagt

voor de toekomst een ambitieus, stedelijk gebouw dat meer doet dan privacy, luxe en comfort bieden aan een selecte groep bewoners en gebruikers. Het gaat hier met andere woorden niet om architectuur maar om stedelijkheid: hoe kan een nieuwe invulling van dit perceel het gemengde en publieke karakter van deze cruciale plek versterken? Zo bekeken vormt het betonnen skelet van de Parking '58 niet langer noodzakelijk een stadskanker, maar een mogelijke hoeksteen in de opwaardering van het Brusselse stadscentrum.

NOTEN

1. Vanden Boeynants was volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Brussel (1949-1985) en in die hoedanigheid ook lid van de kamercommissie Middenstand (1949-1961, met onderbrekingen). Over Vanden Boeynants en zijn relaties met de Brusselse bouwpromotoren, zie o.a. TIMMERMAN, G., *Main basse sur Bruxelles*, EPO, Brussel, 1991 en DE BONGNIE, P., *Les amis de VdB et leurs affaires*, Editions vie ouvrière, Brussel, 1970.
2. LAGROU, E., 'Het naoorlogse stedenbouwkundig beleid voor de vijfhoek', in: *Straten en Stenen*, p. 309-359. Zie ook STERKEN, S., 'Brussel, een hoofdstad in beweging? 50 jaar architectuur en stedenbouw', *Erfgoed Brussel*, speciaal nummer, 2013, p. 187-209.
3. Over Claude De Clercq, zie STEVENS, J., *De oervader van de betaalparking*, <http://janstevens.wordpress.com/2008/02/02/de-oervader-van-de-betaalparking/>, 2008.
4. AVB, TP 65 173 (1955), TP 67 641 (1956). Over Pierre d'Haveloose konden we geen bijkomende informatie vinden. Het werk en leven van Abraham Lipski is daarentegen wel goed gedocumenteerd. Lipski studeerde in de jaren '30 bij de Gentse betonpionier Gustave Magnel en richtte in 1947 zijn eigen studiebureau 'A. Lipski n.v.' op. Hij leverde een actieve bijdrage aan een hele reeks opmerkelijke gebouwen in het Brusselse maar genoot vooral bekendheid als uitvinder van de zogenaamde Preflex-balk. Dit type balk maakte ongeziene overspanningen mogelijk met minimale constructiehoogtes. Over Lipski, zie: RUPUS, P., *Ingenieur Abraham Lipski (1911-1982): een monografie (masterscriptie)*, Universiteit Gent, 2002-2003.
5. De link met de parkeergarage in San Francisco wordt gelegd in FREDRICK, D., DE MEYER, R., 'Gebouwen voor handel en industrie te Brussel: een architectuur van gewapend beton', in: *Brussel, Modernisme/Art déco*, Mardaga/Directie Monumenten en Landschappen, Brussel, 2004, p. 121-135. Voor het Amerikaanse voorbeeld, zie 'Self-Parking à San Francisco: le "Downtown Center Garage"', *La Technique des travaux*, n° 6, 1956, p. 168-176 en *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 62, 1955, p. 102.
6. DE KOONING, M., DE MEYER, R., 'Parking '58, Brussel', A+, 179, 2002, p. 80-81.
7. De Parking '58 werd gepubliceerd in volgende tijdschriften: DE NEUVILLE, I., 'Le Parking '58' à Bruxelles *La Technique des travaux*, n° 11-12, 1957, p. 322-330; 'Le « Parking '58', *La Maison*, n°7, 1957, p. 216-218; 'Parking Garages in Brussels', *Concrete Quarterly*, n°40, 1959, p. 10-15.
8. *La Technique des travaux*, n°11-12, 1957, p. 330. Vert. De nieuwe parking is bijzonder gedurfd, de afwerking is perfect en straalt een zekere esthetiek uit die het resultaat is van het gebruik van gewapend beton in zijn meest zuivere vorm.
9. *La Maison*, n°7, 1957, p. 216. Vert. Zonder twijfel zal het succes van deze realisatie ver buiten onze grenzen bekendheid verwerven en symbool staan voor de Belgische initiatieven op het vlak van het onderzoek naar oplossingen voor problematiek waarmee alle grote steden vandaag geconfronteerd worden.
10. Société anonyme Parking '58: 13 ans d'activité 1957-1969, *Interparking*, s.l., 1969.
11. Archief van de stad Brussel TP 82 758 (1962). De plannen voor de uitbreiding werden getekend en uitgevoerd door Jacques Cuisinier.
12. Archief van de stad Brussel, TP 82 758, 'rapport au collège', 25/02/1963.
13. Archief van de stad Brussel, TP 85 208, 'rapport au collège', 24/11/1976.
14. Archief van de stad Brussel, TP 84 415 (1971). Op het voorstel van de eigenaars om een deel van de gevel te bekleden, stuurde de betrokken ambtenaar een onduidelijk advies aan het college: "Il y a lieu d'exiger d'en terminer avec toutes les façades et non des fragments comme proposé par le maître de l'ouvrage. Depuis 1958, soit plus de treize ans, en plein centre, un immeuble en activité dresse sa silhouette inachevée." ('rapport au collège', 18/05/1972).
15. Zie bv www.spottedbylocals.com/brussels/parking-58 www.lesjardins-suspendus.be

Urban renewal in the rear-view mirror Parking '58 in Brussels

The site of Parking '58, situated at the very heart of Brussels has always played an important role in the economic development of the city. Over the centuries it was part of the medieval inland port, a fish market in the 17th and 18th centuries and, after the vaulting of the Senne and the conversion of the dock areas in the late 19th century it became the Central Covered Market for general foodstuffs. In the middle of the 20th century, a multi storey car park was built in order to ensure the accessibility of the city centre to automobiles. On the eve of a new chapter in this story, where the current building will be replaced with a mixed-use structure containing both offices and residential space, this article addresses the changes which this exceptional site has undergone and also looks at the heritage value of Parking '58.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basy, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Lesecque,
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen
en Anne-Sophie Walazyc.

EINDREDACTIE IN HET NEDERLANDS

Paula Dumont

EINDREDACTIE IN HET FRANS

Stéphane Demeter

SECRETARIAAT VAN REDACTIE

Murielle Lesecque

COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

COORDINATIE VAN DE DOSSIER

Stéphane Demeter

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

Thomas Coomans, Olivia Bassem,
Johan Bellaert, Jérôme Bertrand,
Céline Cheron, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Diane Gustin,
Marianne Hiernaux, Reinout Labberton,
Harry Lelièvre, Marie-Noëlle Martou,
Marc Meganck, Muriel Muret,
Sven Stercken, Stephan Van Bellingen,
Steven Van Bocxlaer Johan Van Dessel,
Valérie Vermandel, Eva Weyns.

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels,
Data Translations Int.

NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Wim Kenis,
Harry Lelièvre, Stephan Van Bellingen en
de leden van het redactiecomité

VORMGEVING

The Crew Communication

DRUK

Dereume Printing

VERSPREIDING EN ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

BEDANKINGEN

Philippe Charlier, Emanuelle de Sart,
Farba Diop, Manja Vanhaelen.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal
van Brussel Stedelijke Ontwikkeling/
Gewestelijke overheidsdienst Brussel,
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel.

De artikelen zijn gepubliceerd onder de
verantwoordelijkheid van de auteurs.
Alle rechten voor het reproduceren,
vertalen of herwerken zijn voorbehouden.

CONTACT

Directie Monumenten en Landschappen –
Cel Sensibilisatie
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel
<http://www.monument.irisnet.be>
broh.monumenten@gob.irisnet.be

HERKOMST VAN DE FOTO'S

Mochten er ondanks onze inspanningen om
alle reproductierechten te betalen toch nog
gerechtigden zijn die niet gecontacteerd
werden, dan worden zij verzocht zich
kenbaar te maken bij de Directie
Monumenten en Landschappen van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

LIJST MET AFKORTINGEN

AAM – Archives d'Architecture Moderne
ARB – Académie royale de Belgique
DCBSO – Documentatiecentrum van
Brussel Stedelijke Ontwikkeling
DML – Directie Monumenten en
Landschappen
GOB – Gewestelijke Overheidsdienst
Brussel
KBR – Koninklijke Bibliotheek van België
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het
Kunstpatrimonium / Institut royal du
Patrimoine artistique
KMKG – Koninklijke Musea voor Kunst
en Geschiedenis
SAB – Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-5771

WETTELIJK DEPOT

D/2014/6860/028

Cette revue paraît également en Français
sous le titre *Bruxelles Patrimoines*.