



Zo ziet bescheiden eruit

EEN NEDERLANDS
ARCHITECTENBUREAU HEEFT IN
BRUSSEL EEN OUD SPOORWEGSTATION
RELATIEF EENVOUDIG OMGEBOUWD TOT
IETS SCHITTERENDS: **GARE MARITIME**

Foto Neutelings Riedijk Architects

Ga er maar aan staan

EEN TENTOONSTELLING OVER
OUDE SPELCOMPUTERS **PAG 3**

Eddie was de beste, punt uit

DE VIRTUOSITEIT VAN VAN HALEN
ONTLEED IN ZES NUMMERS **PAG 8**

Bewonderd door Turner

SCHILDER AELBERT CUYP WAS
POPULAIR IN ENGELAND **PAG 10**



Architectuur

REPORTAGE GARE MARITIME



Verder zonder Neutelings

Neutelings Riedijk Architecten is in 1987 opgericht door Willem Jan Neutelings en Michiel Riedijk. Het Rotterdamse bureau is onder meer bekend van het Instituut voor Beeld en Geluid in Hilversum, cultuurhuis

Rozet in Arnhem en het gerenoveerde museum Naturalis in Leiden. In 2020 besloot Neutelings om te stoppen met architectuur. Riedijk leidt het bureau verder samen met zakelijk directeur Carl Meeusen.

Een Brussels stationsgebouw dat jarenlang stond te verkommeren is nu **een spectaculair stuk stad**, dat de ene na de andere architectuurprijs in de wacht sleept. Wat is het geheim van Gare Maritime?

Door **Kirsten Hannema**

Op het juiste spoor



Foto's Neutelings Riedijk Architects

Om het Gare Maritime en zijn grote betekenis voor Brussel te begrijpen, loop je het best achterom binnen, via het Tour&Taxis-park dat is aangelegd op het voormalige spoor. Waar vandaag gewicht heffers onder oude spoorbruggen sporten, buurtbewoners in moestuintjes schoffelen en tieners in het gras chillen, reden honderd jaar geleden treinen met gelmpoorteerde handelswaar vanuit de haven naar het station, bestaand uit zeven enorme hallen. In de drie hoge hallen stopten de treinen, in de vier lagere werden de goederen ingeklaard door de douane.

Het Verdrag van Maastricht uit 1992 maakte de overslagfunctie overbodig, waarna het stationsgebouw tien jaar leegstond. Met de transfor-

matie door het Rotterdamse architectenbureau Neutelings Riedijk tot een publiek interieur, met kantoren, bedrijfsruimten, een foodcourt en een wandelpromenade, staat het in een klap terug op de kaart, met de ambitie om uit te groeien tot een toeristische trekpleister van formaat.

Na twee jaar verbouwen loopt architect Michiel Riedijk nog steeds met een zeker ontzag door de 280 meter lange, 140 meter brede ruimte met zijn monumentale kapconstructie van staal, hout en glas, waardoor het daglicht sprookjesachtig mooi binnenvalt. '4,5 hectare', zegt hij, terwijl hij om zich heen kijkt. 'Gebouwen op deze schaal worden niet meer gemaakt.'

Als de journalist daartegenin brengt dat er tegenwoordig veel grotere distributiecentra worden gebouwd, zoals dat van bol.com bij Waalwijk (135.000 m²), vindt hij dat een interessante vergelijking. 'Dit

Ogenschijnlijk onverenigbare kwaliteiten komen hier samen

was bol.com anno 1907', zegt hij. 'Een logistiek centrum.' Maar waar de internetgigant XL-dozen in het landschap neerplempt waarvan je weet dat ze over dertig jaar worden afgebroken, bouwde spoorwegingenieur Frédéric Bruneel destijds een 'kathedraal'.

Met respect voor Bruneels architectuur heeft Riedijk de nieuwe functies onder de kap geplaatst, als een verzameling houten huizen, met sculptu-

rale (brand)trappen die uitkomen op stegen en hoven. Hij spreekt van een 'stad waar het nooit regent'.

De 'stad' is door corona nog niet volledig in gebruik genomen, maar nu al regent het architectuurprijzen. Het project won de Europa Nostra Heritage Award, de internationale MIPIM Award – de Oscar van de vastgoedsector – en de ARC Award 2020 van het (Nederlandse) vakblad *De Architect* voor de manier waarop het duurzaamheid combineert met architectonische kwaliteit. Het project 'slaagt erin om er majestueus uit te zien en sympathiek aan te voelen', aldus architectuurcriticus Geert Sels in dagblad *De Standaard*.

Ogenschijnlijk onverenigbare kwaliteiten komen hier samen. Wat is het geheim van Gare Maritime?

Radicaal ontwerp

Het antwoord begint bij het radicale

prijsvraagontwerp van Neutelings Riedijk. In plaats van de kantoren in vrijstaande paviljoens te plaatsen, de oplossing die concurrenten kozen, schoven ze de gevraagde werkruimten naar de zijanten zodat de drie middelste hallen helemaal leeg bleven. Ingericht met planten en bomen is hier een 'overdekte Ramblas' gecreëerd, die de drukke Picardstraat met het achtergelegen park verbindt.

Doordat de twaalf houten volumens met de werkruimten als reusachtige kratten tussen de spanten in tot aan het dak zijn gestapeld, kun je de kapconstructie met zijn art-nouveau-ornamenten nu van dichtbij ervaren. Vanuit de 'werkzolders' heb je bovendien prachtig uitzicht op de Laekenkerk die op de as van de middenbeuk staat.

De aansluiting van de houten binnenruimten op de stalen kapcon-

LEES VERDER OP PAG 6

Paul Onkenhout en John Schoorl schrijven elke week over een popliedje waarvan de titel alleen uit een voornaam bestaat.

And Venus was her name

L

Lucas

*Il faudra bien te réveiller
C'est pas facile de te quitter, Lucas*
Lucas, Dalida (1983)



It is een droevige vertelling, met herfstkleurige tinten, want het gaat over Dalida en haar verdrietige chanson, Lucas. Ze had alles, zeker haar looks en megasucces, maar uiteindelijk had ze niets. Lucas, geschreven door Michaële en Lana Sebastian, vertelt het verhaal van een vrouw die een fijn uitje heeft met een kleine jongen, echter niet haar zoon. Het was het laatste lied dat dit duo voor Dalida schreef, een tegenhanger van de grootste hit die het tweetal voor haar componeerde, *Gigi Formoso*, over een olijke vrouwenverslinder. Denkend aan de Italiaans-Franse zangeres en haar turbulente leven moest het voor de componisten wel gaan over het kind dat Dalida niet had gehad. Haar liedjes hadden altijd voorrang gekregen, zei ze in interviews. Ze dacht dat het moederschap onverenigbaar was met een leven als zangeres, maar nadien was het gemis groot.

Daar kwam bij dat ze, op zijn zachtst gezegd, een ongelukkige hand had in de keuze van potentiële vaders. In haar leven betreurde ze de nodige mannen die er zelf een eind aan maakten. Ze meende dat de haast die ze had gevoeld voor haar eigen vader, een boeman met losse handen, haar zoektocht naar de ware had beïnvloed. Ze viel voor gasten van het ongemakkelijke soort. Dalida werd in 1933 geboren in Egypte als Iolanda Cristina Gigliotti. Ze was de dochter van een Italiaans echtpaar. Nadat ze tot Miss Egypte was uitgeroepen, trok ze op haar 21ste naar Frankrijk om zangeres te worden. Muzikaal gezien werd ze op het schild gehesen door de **fameuze producer Eddie Barclay**, de man die ook haar artiestennaam bedacht.

Het succes liet niet lang op zich wachten, met haar door melancholie getoonzette repertoire. Betoverd door haar rollende r, zwart omrande ogen en wellustig golvende haar hielden muzikiefliefhebbers naar de platenwinkel. En dat zouden ze blijven doen, wereldwijd, haar hele loopbaan lang. Meer dan 170 miljoen platen verkocht ze, in tien verschillende talen. Ze werd eind jaren zeventig zelfs een heuse discoqueen, met haar dansbare, upbeatversie van **J'Attendrai**.

Zo zonnig als haar palmares waren, zo zwartgallig was haar leven. Een geliefde kon het niet verkroppen dat zij als duo niet mochten meedoen aan een muziekfestival en pleegde zelfmoord (1967). Dalida nam als gevolg hiervan een overdosis in lag vijf maanden in coma. Datzelfde jaar raakte ze zwanger van een jonge student, waarop een abortus volgde.

Drie jaar later schoot haar voormalige echtgenoot zich door het hoofd, gevolgd door een fatale sprong van een andere vriend. In 1983 vergaste een ouwe verkering zichzelf. En in de tussentijd had ze een geheime relatie met **president François Mitterrand**, die gedoemd was te mislukken.

De artistieke voorspoed bleef, al die jaren, maar er was altijd dat lege huis, zonder man en kind, en de depressies. Na een tournee door Turkije nam ze in de nacht van 2 op 3 mei 1987 een overdosis pillen. In haar afscheidsbrief schreef ze dat het leven voor haar ondraaglijk was. 'Vergeef me.'

John & Paul



VERVOLG VAN PAG 5

structie stelde de architecten wel voor een probleem: het staal zet door temperatuurverschillen uit, het gaat om decimeters. Daarom zijn de binnenwanden met de nodige speelruimte om de spanten heen getimmerd. Een reusachtige 'koelkaststrip', speciaal voor dit project ontwikkeld, zorgt voor de (onzichtbare) afdichting en vangt de beweging van de constructie op.

Duurzaam winstgevend

Dat het Gare Maritime jaren leegstond, waarin het meermaals werd doorverkocht, heeft alles te maken met de plek waar het staat. De wijk Molenbeek kampt met sociaal-economische problemen en wordt gelinkt aan terreurdaden. Ontwikkelaar Extensa, die het complex in 2001 verwierf, zag evenwel mogelijkheden in herbestemming. 'Onze opdrachtgever nam een vlucht voorwaarts en maakte duurzaamheid tot speerpunt', vertelt Riedijk. De architect wijst op het kantoor van consultancybedrijf Accenture, waar medewerkers in een kekke kantine koffiedrinken. 'Dit soort bedrijven wil met duurzame huisvesting in een 'inclusieve' buurt punten scoren.'

Extensa begreep dat je meer huur kunt vragen voor een duurzaam herontwikkelde pand waarbij je (op de lange termijn) winstgevende maatregelen treft. De zonnecellen op het dak en de zuidgevel leveren de energie voor elektriciteit, koelen en verwarmen gebeurt met behulp van aardwarmte en de planten worden bewaterd met opgevangen regenwater. De houten draagconstructie, gemaakt van (duurzaam geproduceerd) kruislaminaathout, is demontabel en zodoende herbruikbaar.

'The largest timber construction in Europe!' lees je door het hele gebouw op de etalageruiten. 'Duurzaamheid verkoopt', zegt Riedijk ietwat cynisch, al ziet hij het als een positieve ontwikkeling. 'Je wilt dat bedrijven deze kant op bewegen en het levert een aangenaam binnenklimaat op met planten en hout.'

Stedelijke mix

Het aantrekkelijke 'stadsgevoel' van het Gare Maritime zit 'm niet alleen in de vormgeving van de houten binnenwereld, die in schaal is afgestemd op de omringende buurten, maar ook in de mix van functies. Die mix is niet vanzelfsprekend: Brussel kent veel monotone kantoorwijken. In havensteden als Rotterdam en Amsterdam zie je juist dat onder druk van de woningmarkt en gentrificatie het werken - vooral banen voor lageropgeleiden - uit de stad verdwijnt.

De Brusselse stadsbouwmeester Kristiaan Borret wil dat voorkomen, hij streeft naar een 'productieve stad'.

Bij de stadsvernieuwing van de Kanaalzone, waar het Tour&Taxis-terrein met het Gare Maritime deel van uitmaakt, wijst hij locaties aan die behouden blijven voor (duurzame) bedrijvigheid. Zo verrees er een prachtig Materialiedorp - een soort milieuplein - en kun je plantjes pakken bij twee nieuwe, lokale bierbrouwerijen. Ook in en om het Gare Maritime vind je verschillende functies: aan de ene kant het videogamesmuseum Pixel, aan de andere kant nieuwbouwwapartementen (sociale huur én koop), en rond de straatjes en hoven in het gebouw een keur aan werkplekken.

Voor de publieke ruimte op de begane grond, waar lange tafels worden gedekt voor een culinaire proeverij, staat een hele reeks festivals gepland. Aan deze ruimte hebben winkels, horeca en meubelshowrooms hun etalages; in Brussel bestaat een 'stedelijke belasting' die ontwikkelaars verplicht om dit soort (semi)publieke diensten in een gebouw op te nemen. Ze brengen levendigheid in de binnenstraat, terwijl je in de kantoren daarboven rust vindt.

Sleutelwerk

'Waar bescheidenheid spectaculair wordt' is de titel van het essay dat Sofie De Caigny, directeur van het

Vlaams Architectuurinstituut, voor het Nederlandse Architectuurjaarboek schreef over het Gare Maritime. De titel is ook haar verklaring voor het succes van het project. Het spectaculaire pand is intact gelaten met de (relatief) bescheiden ingreep, er is enkel een interieur toegevoegd dat uitneem- en herbruikbaar is. Het vormde een aantrekkelijke businesscase voor de ontwikkelaar, die de architecten slim naar hun hand hebben weten te zetten. Ze voelen aan welke zaken je kunt uitbesteden of juist in eigen hand moet houden. Achter hun samenwerkingen met constructeurs, adviseurs en ontwerpers 'zit de bewuste keuze om het bureau beheersbaar te houden, [...] de ontwerpvisie scherp, en zo de culturele ambitie waar te maken om met architectuur actief bij te dragen aan de stad', analyseert De Caigny.

Zo speelt Neutelings Riedijk al sinds de oprichting in 1987 een rol in de ontwikkeling van de architectuurcultuur in Vlaanderen, met spraakmakende projecten als kunstencentrum Stuk in Leuven (2002) en het Museum aan de Stroom in Antwerpen (2011). Gare Maritime is weer zo'n sleutelwerk, als het gaat om de omgang met erigoed en de overstap van beton-naar houtbouw. Daar kan Nederland nog wat van leren.



Foto Neutelings Riedijk Architects