

ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023

ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023

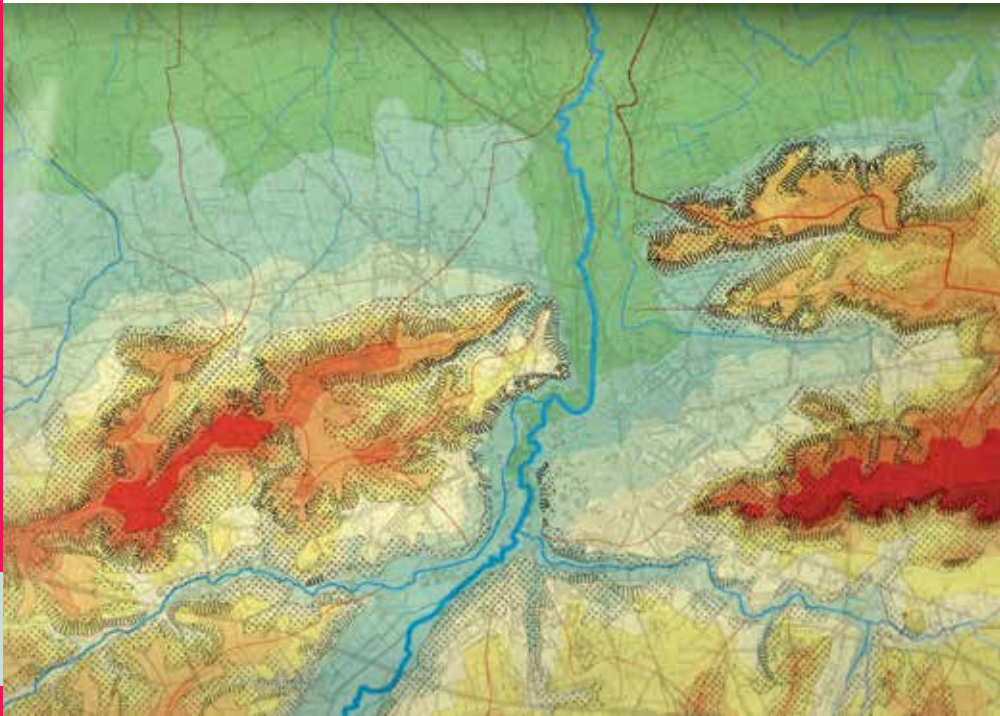
ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023 ZOMERTANK 2023



Kessel-Lo, Leuven
28.10–25.11.2023

TUSSEN CENTRUM EN RING
Geleide wandeling in Kessel-Lo
met Koen Stuyven

18.11.2023 / 16:00-18:00 / Start en
einde: Bondgenotenlaan 169, Leuven



Figuur 1 _ De geomorfologische onderlegger van de stadsontwikkeling van Leuven: oostwest georiënteerde heuvelruggen worden in noordzuidrichting doorsneden door de Dijlevallei. Samen met de dwarse valleien van de Abdijbeek en de Molenbeek vormen ze de 'de Cuype van Leuven'.

Koen Stuyven

TUSSEN CENTRUM EN RING

Zomertank 2023 laat kunstenaars los op de zone tussen het stadscentrum en Kessel-lo, dat zij als een 'archief' van 'sporen' beschouwen, daar waar, bovenop een 'landbouwlandsschap' zich industriële en postindustriële sites en lijnen ontwikkelden. Het modernisme leverde Kessel-lo een 'landmark' op nl de sociale woonwijk Casa Blanca met in het bijzonder de Koning Albertbuilding van architect Leon Stynen.

Dat lijkt een voorstedelijke tegenhanger van de sociale woonwijk Sint-Maartensdal van Renaat Braem, terwijl de eerste leeg staat en wacht op afbraak, is de tweede al gerenoveerd, recent opnieuw bekroond met zijn kenmerkende spits. Dit laatste torengebouw is iets meer zichtbaar in het Leuvense landschap omdat het in de as ligt van de Diestsesteenweg en de vaart. De Albertbuidling is vooral zichtbaar in de as van de Koning Albertlaan én van op de getuigenisheuvels rond Kessel-Lo.

Zo zijn er de laatste jaren nog enkele 'landmarks' bijgekomen: het Provinciehuis, Het Vlaams Huis aan beide zijden van het station maar op enige afstand daarvan, waardoor zij de stationsomgeving 'oprekken'. Verder is er de hoogbouw in de omgeving van de vaartkom, bescheiden rond het Sluispark en de Dijle maar zeer uitgesproken aan de Vaart en het nieuwe park Tweewaters en tenslotte aan de andere kant van Leuven de IMEC-toren. We aarzelen om de Ammelinckx building aan de Naamse poort in dit lijstje op te nemen met zijn copie van dat gebouw voor de sociale School op Gasthuisberg.

Maar het dagelijks stadsleven speelt zich in Leuven nog steeds **op maaiveld** af. Vooral de fiets- en voetgangersbewegingen volgen in veel gevallen nog de hierboven genoemde historische sporen in het landschap.

Elke tijd heeft zo zijn 'modernisme' zelfs al noemen we dat soms postmodernisme, maar welk 'modernisme' ontstaat er nu, op het veld van sociaal-economische, culturele en economische krachten? Zomertank wil hier bij stilstaan door zich door dat veld te bewegen.

Its all relief, stupids / reliëf is heel bepalend.

Toen de leverancier van kleurstoffen van Dirk Bouts vanuit Keulen in Leuven toekwam was hij eerder langs Hasselt en Diest gegaan. Daar had hij een lift gekregen van een bevriende apotheker naar Aarschot. Daardoor kon hij via Nieuwrode, het kasteel van Horst, Kortrijk, de bochtige wegen over laatste heuvelruggen tussen Holsbeek en Linden, langs de Kortrijkstraat en de Abdij van Vlierbeek via de Diestsepoort Leuven binnenkomen. Daar betaalde hij accijnzen voor het binnenbrengen van goederen op stadgrond. Als hij die lift in Diest niet had gehad was zijn plan om via Scherpenheuvel, Bekkevoort, Lubbeek, Korbeek-lo en de Abdij van park te reizen en was hij via de Tiensepoort gegaan. Het bespaarde hem uiteindelijk ettelijke hoogtemeters en minder donkere bossen. Het Hageland heeft daar zo zijn gevaarlijke karakters...

Omdat de stad aan die zijde geen waterlopen had, waren de stadsmuren hier extra versterkt met voorburchten, imposant, maar de Diestsestraat zelf voelde met zijn herbergen en



Figuur 2 _ Ferrariskaart: Leuven als archetypische middeleeuwse stad met poortstraten naar centrale marktplaatsen. De westelijke heuvelrug bepaalde de doormeter van de ring van de vestingwerken, die gespiegeld werd in het oosten. De poortstraten gaan over in de steenwegen. De Diestsesteenweg en Tiensesteenweg ontsluiten het Hageland. Tot 1950 rijdt oostwestverkeer bv naar Brussel, over de Grote Markt en de Brusselsestraat. Daarna wordt op de oostelijke boulevards de ring aangelegd.



Figuur 3 _ Digitaal hoogtemodel (transparant) op actuele bebouwingsstructuur (Geopunt). De agglomeratie ontwikkelde zich in eerste instantie in de richting van Kessel-Lo en Heverlee, op de 'bodem' van de 'Cuype' van Leuven. Napoleon vreest grote steden en maakt van Leuven, Kessel-Lo en Heverlee aparte gemeenten.

winkels als een aangename verwelcoming. Verder geraakte hij via de poort in de 'oude' stadsomwalling op de Grote Markt. Hij trof er Dirk Bouts in café den Engel.

Die oude doorgaande wegen volgden paden van de minste weerstand. Ze kregen de naam van hun vertrek of bestemming (Lindensstraat, Wilselse -, Holsbeekse steenweg,...). Deze wegen verschillen echter van de kaarsrechte 18de eeuwse steenwegen die door hun 'verbindende' karakter ook actueel veel gemotoriseerd verkeer aantrekken. De meeste kregen hun profiel ook door de tramlijnen die daar in de 20ste eeuw langsreden, waardoor er in de jaren 60, op de vrijgekomen ruimte drie rijstroken afgelijnd konden worden waren, en in de jaren 80 fietspaden.

Typisch voor Leuven is het **ringradiale karakter van de stad**, de radiale steenwegen sloten aan op de poorten met die naam en de straat die tot op de centrale markten loopt (bv Diestsesteenweg, Diestsepoort, Diestsestraat). Radiale wegenpatronen zijn zeer efficiënt om één punt te bedienen voor voetgangers, fietsers en zo je wil ruiters. Maar met karren en later wagens leiden ze gegarandeerd tot onleefbare congestie. Maar eerst nog een zijspiong naar de spoorlijnen.

Leuven Spoorstad

Op 1 mei 1834 ondertekende koning Leopold I de wet tot oprichting van de Belgische Spoorwegen. Artikel 1 van de wet stelde:[3]

“Er zal in het koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middelpunt en

zich oostelijk richtende naar de grenzen van Pruisen over Leuven, Luik en Verviers, ten noorden naar Antwerpen, ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge en ten zuiden naar Brussel en de Franse grens door Henegouwen.”

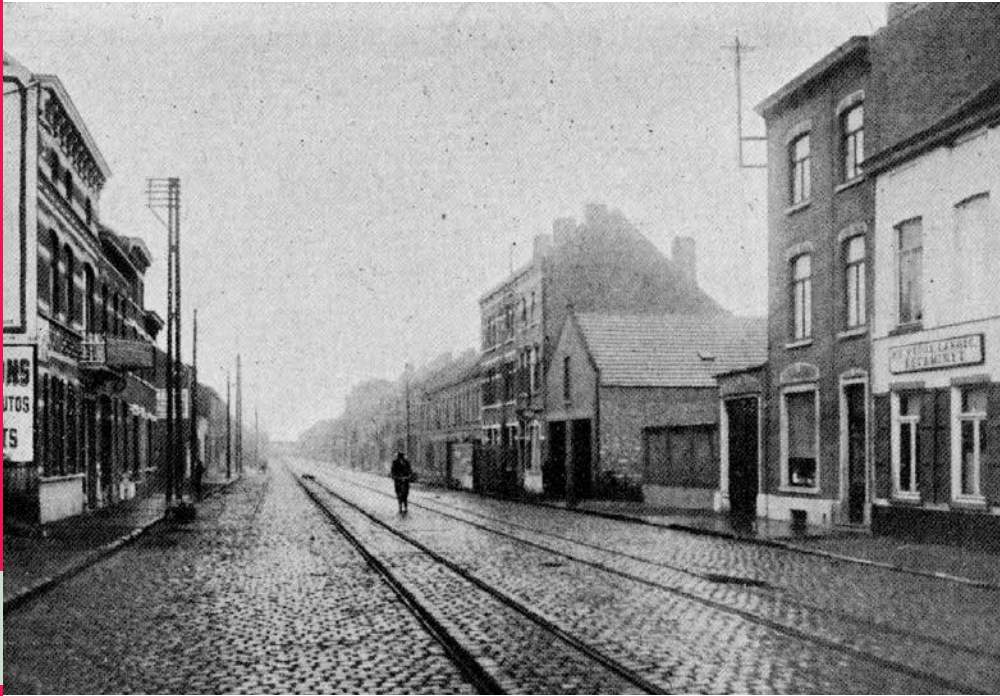
De route vanuit Mechelen liep parallel aan het tracé van de Mechelse Steenweg en de Leuvense Vaart maar koos de noordelijk zijde van alle dorpen tussen Leuven en Mechelen, waar minder bebouwing moest onteigend worden. De lijn vanuit Brussel volgde de Brusselse Steenweg maar boog vanaf Winksele af via Herent om de steile westelijke heuvelrand van Leuven te vermijden. Dat was het tracé dat al eeuwen door zwaar beladen karren gevolgd werd richting Brussel. De lijn Mechelen-Leuven en Brussel-Leuven ontmoeten elkaar in de moeraszone rond de Dijle ten oosten van de vaart.

Met de latere ‘spoorwegbocht naar Aarschot’ en het viaduct van de E314 is dat één van de meest intrigerende infrastructuurlandschappen van Leuven (Vlaanderen?) waar water, weg en spoor kruisen, bundelen, vervlechten: een **landschap van lijnen** met nog onontgonnen potenties (een sportterrein voor een outdoor fitnessclub is er een pionier).

Om het octrooirecht te vermijden werd het station net buiten de stationsomwalling gelegd. Om vervolgens de influx van nieuwe verkeersstromen te kunnen opvangen, werd parallel aan de oude smalle Diestsestraat een nieuwe ‘Statiestraat’ aangelegd tussen het nieuwe station en het centrum, dit als onderdeel van een groot verkavelingsplan



Figuur 4 _ Historische stadsontwikkeling Leuven (Survey Leuven 2000). De stadsontwikkeling van Leuven blijft tot in de 20ste eeuw gebaseerd op een ring-radiaal model.



Figuur 5 _ Diestesteenweg 1920 met gesloten bebouwing vanaf de Diestsepoort, met sporen van elektrische tram. Actueel is de invoering van een hoogwaardige openbaarvervoerlijn ter studie.

van stadsarchitect Laenen, die in één moeite door ook het tweede stationsgebouw ontwierp (het eerste was een houten barak). Die Statiestraat was via de huidige Jan Stasstraat nog verbonden met de Volksplaats (het huidige Ladeuzeplein) en werd pas enkel decennia later als as doorgetrokken naar de Grote Markt, gekoppeld aan de bouw van een nieuwe Stadsschouwburg... Een onteigening met een bredere strook liet het stadsbestuur toe om de investeringskost van de weg en onteigening te recuperen door verkoop van nieuwe bouwpercelen. Leuven volgde daarmee zijn middeleeuwse ring-radiale DNA, maar kreeg er toch al een nieuwe schuine as bij tussen het station en de Naamse poort naar Heverlee (Maria Theresiastraat).

Om overwegen te vermijden werd tegelijkertijd de Diestsesteenweg afgebogen naar de lager gelegen moersaszone rond de Dijle en het spoor op een dijk gelegd zodat een ongelijkvloerse kruising ontstond; hier in de volksmond 'Brugberg' genoemd. Het is tot op vandaag een 'bottleneck' waarover studies lopen om de '**Knoop van Kessel-Lo**' te ontwarren, een hardnekkig gegeven.

Aan de Tiensepoort werd het spoor daarentegen uitgegraven waardoor de Tiensesteenweg daar met een brug overheen kon gelegd worden. Marcel Smets zal dit later benoemen als **de 'spoor-vallei'**. Op de oostelijke oevers van die vallei kwam het ondertussen reeds enkele keren gelauwerde '**Park Belle Vue**' tot stand, met een ontvlechting van een auto-weg met een fietsstraat/fietssnelweg en vooral groene parkstrips. Dát 'modernisme' kan inspirerend zijn om ook van de Knoop van

Kessel-lo een publieke ruimte te maken in plaats van een verkeersmachine. Een sleutel is wellicht te vinden in het diep besef dat hier de 'spoorvallei' overgaat in het 'spoorplateau'. De vroegere dijk werd immers zeer verbreed en opgehoogd tot een 'rangeerstation' en logistiek centrum, onder meer met grond afgegraven van de nabijgelegen Kesselberg. Ook op dit plateau zijn landmarks ter studie.

Bijkomend is een kritische doorlichting nodig van de architecturen van de '**Kop van Kessel-lo**' en de ontwikkelingen van de vaartkom om de bebouwing van de 'left-overs' en 'oevers' toch naar een hoger niveau te brengen, wil Leuven zijn pioniersrol voor stadsvernieuwing op het spoor houden.

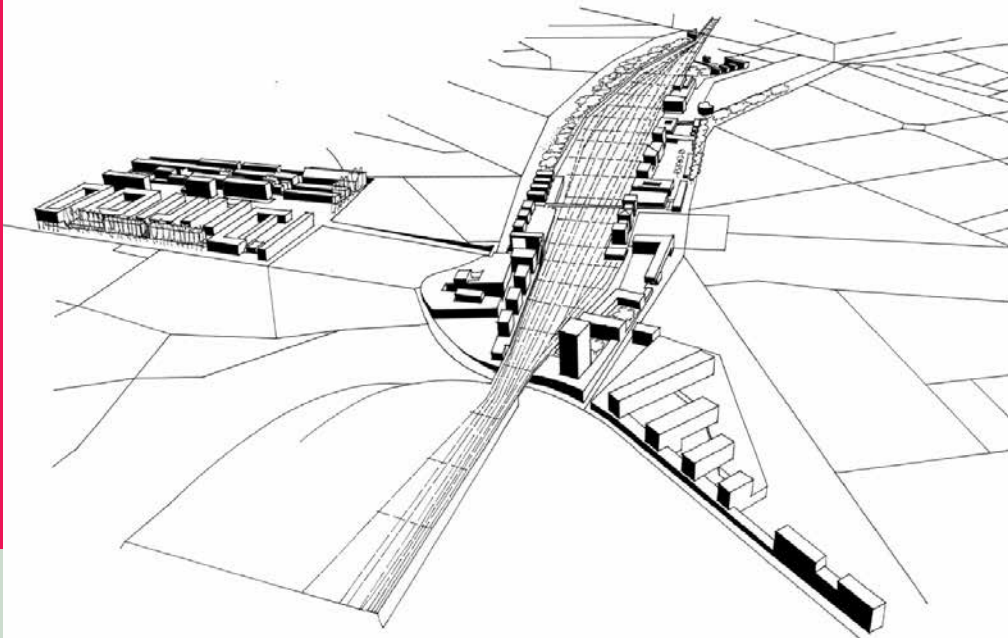
Maar spoorlijnen hadden ook behoefte aan onderhoudsterreinen: industriële hallen voor herstellingen aan treinen en locomotieven en voor de andere helft een terrein met sporen om die treinen te stallen. In Leuven werden daarvoor landbouwgronden in Kessel-Lo geannexeerd: de '**Centrale Werkplaatsen**' werden een ommuurde enclave, jarenlang een blinde vlek in de stadsrand. Daarrond ontstonden arbeiderswijken, ook in functie van industrie in de Brusselse rand, goed bereikbaar via het spoor. Het is niet toevallig dat de stad hier overloopt over zijn stadsmuren, omwille van het vlakke karakter.

De ringmuur wordt Vesten en Singels

Op het tracé van de oude stadswallen ontstond in twee fasen **de ring van Leuven**. De eerste fase in voorbereiding van de wereldtentoonstelling in 1958 om de verwachte verkeersstromen



Figuur 6 _ Het spoor volgt de de Dijlevallei vanuit Mechelen en krijgt een noordzuidgerichte tangens langs de ring. Het station komt net buiten de ring (kwestie van tolgelden te kunnen innen) en geeft aanleiding voor een nieuwe brede laan die de congestie van de smalle Diestestraat moest opvangen. Aan de 'achterzijde' werden de 'Centrale Werkplaatsen' aangelegd, vernoemd naar het consortium van privé-spoorwegmaatschappijen 'Grand Central Belge'. Het spoor komt ten noorden van het station in ophoging (met kruising over Dijle en Vaart) en ten zuiden in een ingraving: de Diestesteenweg gaat onder het spoor door, de Tiensesteenweg er overheen.



Figuur 7 _ Vogelvlucht perspectief vanuit het Noorden van het Ontwikkelingsplan Spoorweggebied (Team stadsontwerp o.l.v. M. Smets). De oevers van de 'spoorvallei' krijgen bebouwing onder meer voor invulling van de de nieuwe 'hoofdstedelijke' rol van Leuven na splitsing van Vlaams en Waals-Brabant met het Provinciehuis, het Vlaams huis en het nieuwe Stadskantoor.... De verlaten Centrale Werkplaatsen, decennia lange een blinde vlek in het residentiële gebied, krijgt een nieuwe stedelijke invulling. Het centrum (van de macht) verschuift naar de ring-rand. Met nieuwe ongelijkvloerse fietsers en voetgangerskruisingen wordt de barrière tussen Leuven en Kessel-Lo verminderd. De oostelijke oever krijgt een parkstructuur: park 'Belle Vue met architecturale reminiscenties van vestingmuren.

uit Duitsland op te vangen. Daardoor kon het vrachtverkeer ook omgeleid worden, want dat reed via de Bondgenotenlaan over de Grote Markt en de Brusselsestraat dwars door de stad. Die delen van de ring kregen de naam **Vesten**, telkens genaamd naar de steenwegen die er op aantakken. (Diestsevest, Tiensevest, enz... met als uitzondering de Leon Schreursvest, genoemd naar de soldaat die in de eerste wereldoorlog alleen en als laatste de Tiensepoort verdedigde).

De omvorming van stadsmuur naar vesten was ook aanleiding tot een verkaveling van de stadsrand met zowel residentiële bouwblokken als industriële sites én een gevangenis, behalve ter hoogte van de goederenkoer ten zuiden van het station. Hier kregen de vesten als het waren een venster op (de heuvels van) het Hageland. Een ruimte die in de jaren 90 vacant kwam voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In de tweede en derde fase van de bouw van de ring, zie je de evolutie van auto-wegen bouw. Eerst tweestrooks wegen met smalle middenberm, met op- en afritten aan de radiale steenwegen als simpele zijstraten, soms moeizaam ingepast zoals aan de Brusselse Poort. In de derde fase tussen Mechelse Poort en Artoisplein hebben die op- en afritten toch al een korte invoegstrook, maar nog steeds niet in veilige overeenstemming met de geldende 70 km/u. Hier kregen de wegvakken de naam van 'Singels' met namen van buitenlandse 'Zustersteden' (den Boschsingel een ander 'brabantse' stad, Ludenscheidsingel, zowaar een Duitse stad...). Die singels hebben het uitzicht van een snelweg maar de functie van een verdeelweg. Het nieuwe structuurplan van Leuven speculeert over een nieuwe meer

stedelijke hoofdrol van die ring en wijdt er een apart hoofdstuk aan. Ooit zal Leuven deze ringweg als een stedelijke weg opeisen of krijgen...

Dat 'doorstromingsmodel' voor toenmalige rijks- nu gewest- en ringwegen liet zich ook gelden aan de het station. Daar werden in de jaren 80 plannen getekend voor een kruispunt aan het stationsplein met zes rijstroken op de ring én een voetgangerstunnel daar onderdoor tussen Bondgenotenlaan en de stationshal. Dat plan is gelukkig geblokkeerd geraakt door weerstand van allerte burgers in de 'Begeleidingsgroep Grote Inspraak' van het eerste Structuurplan van Leuven. Een slecht plan tegenhouden is soms ook goede stedenbouw.

Het actuele stationsgebouw is het derde in de reeks en vormde een volledige wand van het plein. Weinigen nemen de tijd om de kunst boven de centrale klok te bekijken. Twee beeldhouwde vrouwenfiguren die de 'Grondwet' en 'Wetenschap' verbeelden met tussen hen in 'De Kroon van de natie'. De spoorwegen waren immers een project van de eerste koning van het enkele decennia oude België. Dit stationsgebouw had ook reeds een metalen overkapping (tot 1958). In 1996 ontwierp Phillipe Sameyn een nieuwe overkapping met koepels nu met oost- west assen die de dwarse richting op het spoor benadrukken.

In die tijd liep immers de studie van prof. Smets met het team Stadsontwerp om de vrijgekomen gronden van de goederenkoer te herbestemmen en de 'barrière' van de spoorlijn tussen Kessel-Lo en Leuven te verminderen. De fusie van de voorsteden



Figuur 8 _ Bij het ontwerp van het nieuwe busstation (in zuidelijk traditie met een grote overkapping) laat de Spaanse architect Manuel de Sola Morales zich inspireren door de oude spoorwegloodsen. Vanop de Kesselse bergen gekeken liggen ze op één lijn. De oude spoorweghallen krijgen een cruciale rol in de ontwikkeling van de kop van het spoorplateau (actueel ter studie).



Figuur 9 _ Oude loods van de stelplaats De Lijn (nu een tijdelijk jongerencentrum). De oude transportgerelateerde infrastructuur vervult in Leuven de rol van broeiplaatsen voor kunst, cultuur en innovatie (cfr Depot Leuven en Molens van Orshoven (maakleerplek) aan de vaartkom, Hal Vij en Hal 9 in de centrale werkplaatsen, en zeer recent 'Domo' als oude autogarage met Zomertank 2023 als pionier.

met de stad tot 'Groot Leuven' begon langzaam verteerd te geraken. Leuven had door de splitsing van de provincie Brabant er een nieuwe hoofdstedelijk functie bij gekregen en de belangstelling voor openbaar vervoer (inclusief hoge snelheidslijnen) en stationsomgevingen nam toe. 'Verdichting' van stationsomgevingen was een nieuwe moderne stroming van wat later Transport Oriented Design zal gaan heten. De Centrale Werkplaatsen waren buiten gebruik gesteld. Al die 'krachten' werden gekanaliseerd in een stadsontwerp waarbij ontwerpend onderzoek op alle schaalniveaus werd ingezet.

Uit de ban van de ring

Zo geraakte Leuven **uit de ban van de ring**. Een **deel van de ring werd centrum** en **de achterkant van het station een voorkant**. Naast de provinciale administratie en bestuur, de Vlaamse administratie en zelfs de stedelijke werd het Martelarenplein een nieuw centrum.

Voor de uitwerking van een deel van de plannen werd Manuel de Solà-Morales ingeschakeld. Die had als Spaanse architect in Barcelona al naam gemaakt door infrastructuur als publieke ruimte te beschouwen en ook het belang van semi-publieke ruimten voor het 'stadsleven' te bepleiten. Knoopunten van het openbaar vervoer beschouwde hij als even archetypische ruimte, die de kwaliteit van 'de boulevards/vesten' uit de 19 de eeuw (gebonden aan hun tijdsgeslacht), moesten evenaren door verkeer en verblijven te verzoenen. Zelfs een 'busstation' krijgt de allure van een 'spoorstation' en vormde de derde wand van het stationsplein. Op vernuftige wijze werden de voetgangersonderdoorgangen naar perrons tegelijkertijd

een geplooid maaiveld onder het station door, om de nieuwe ontwikkelingen op de Centrale Werkplaatsen en het Materlarenplein te verbinden en bij uitbreiding Kessel-Lo met Leuven. Het centrale vredesmonument (eerbetoon aan de oorlogsslachtoffers van de eerste wereldoorlog), met opmerkelijk bas-reliëf in de sokkel en zijn 'toren met lantaarn', bleef bewaard. Het werd in het ontwerp van de Solà Morales zelfs een wand voor een monumentale toegang tot een ondergrondse parking. à propos ook de ring werd ondergronds gelegd.

In die tijd mochten stedelijke pleinen versteende polyvalente vlakten zijn, naar het beeld van de zuiderse pleinen als San Marco in Venetië of Campo Santo in Siëna. Ondertussen kijken we daar wegens klimaatverandering anders naar en zoeken we naar vergroening en ontharding (zie recente plannen voor het stationsplein).

Als je wil weten hoe stadsleven er de volgende decennia zal uitzien, kan je daar een voorproefje van krijgen door op een schooldag om 4 uur post te vatten op het Martelarenplein en het begin van de Bondgenotenlaan. De choreografie van voetgangers en fietsers met verschillende ritmes en golven met hun eigen kabbelend geluid vormen een gezellig gewone voorstelling (bedenk er wel de geëlektrificeerde en aan de zijkant meer open beglaasde bussen bij én de speedpedelecs, beide mét snelheidsbegrenzer).

Het is veelbetekenend dat hier een voormalige autogarage, later meubelwinkel (Domo) op dit moment een fietsenwinkel is geworden en een exporuimte gelinkt aan Muziekzaal Het Depot.



Figuur 10 _ Albertbuilding (arch. Stynen en de Meyer) met wellicht zijn laatste lente (2023): een opgave voor een nieuwe landmark (S. Beel arch.) voor sociale huisvesting. In een historische reeks van(middel hoogbouw sociale huisvesting: Sint-Maartensdal (Braem arch.), Vriezenhof (centrum Leuven, arch P. Stevens), Schorenhof (Wilsle Dorp), Groefplein (centrum Leuven BA-P) en recent: De Latten, (vaartkom, César arch.), Blauwputplein (Centrale Werkplaatsen, MA+P), Lo- Landen (Kessel-Lo, Landarchitecten i.s.m. BA-P) en de De Drie Kreeften (vaartkom, WIT architecten),...

Bouwkundig erfgoed gelinkt aan transport, is in Leuven een dankbaar labo gebleken voor, jawel, ‘moderne’ kunst en cultuur: het Depot op de kop van de vaart, de Molens van Orshoven (maakleerplek), Hal 5, Ateliers Minoye in een steenkapperswerkplaats, de jongerenwerking in de hal op de bustelplaats en in de toekomst ook de Locomotievenhal (jeudwerking) op de Centrale werkplaatsen. Op iets langere termijn de verovering van de spoorhallen op de kop van het spoorplateau (onder meer door herlocalisatie van de jongerenwerking) die wellicht de sleutel vormen voor de identiteit van een nieuw stadsdeel aan de knoop van Kessel-Lo.

Het is die conditie waar het oude en het nog-net-niet-nieuwe ‘wringt’, waar pioniers van moderniteit zich toe aangetrokken voelen en hun/hen/ons publiek vinden.

ALL THAT WE HAVE HERE
IS ALL THAT WE’VE ALWAYS HAD

10 oktober 2023

KOEN STUYVEN, van opleiding architect, is al 35 jaar actief in de mobiliteitssector, eerst bij vzw Langzaam Verkeer, daarna bij de cvba VECTRIS. Hij begeleidde thematische programma’s die innovaties in de sector met zich meebrachten, zoals de campagne Zone 30, het pilotprojectprogramma Hoofdstraten in stad en dorp en Leefbare Doortochten, zomerscholen en cursussen voor het opleiden van ontwerpers van de openbare ruimte (Atelier Publieke Ruimte). Hij pleit consequent voor de integratie van mobiliteit en stedenbouw vanuit een duurzaam perspectief in cursussen, lezingen en publicaties, waaronder de eindredactie van “Uit de ban van de ring” met een casestudy voor het station van Leuven.

Zomertank 2023

ALL THAT WE HAVE HERE IS ALL THAT WE’VE ALWAYS HAD
www.out-of-sight.be / www.werktank.org

Samengesteld door

Out of Sight / Dušica Dražić & Wim Janssen

Gecoproduceerd door

Werktank / Anouk Focquier, Kurt d’Haeseleer,
Ief Spincemaille, Marian Rosa Van Bodegraven

Grafisch ontwerp

Mane Radmanović

Opbouw van de tentoonstelling

Steven Jouwersma

Video documentaion

Jacob Schoolmeesters

Vrijwilligers

Colette De Clerq, Lieve Billen, Nathalie Cauwe, Tutku Kiliçaslan,
Yelena Ilić Engelen, Yuqi Zhou, Marc Hendrickx, Peggy Vandermeeren

Ondersteund door

Vlaamse Overheid – Departement Cultuur, Jeugd en Media, Stad
Leuven, deBuren, Pools Instituut Brussel, Kunst Leuven vzw

Volgende partnerorganisaties en iedereen die heeft bijgedragen aan Zomertank 2023 willen we uitdrukkelijk bedanken voor hun onmisbare bijdrage en steun: Ateliers Minnoye, Bazart, Bond by Atelier Zaaf, Buurtcentrum Casablanca, Curating the Young, Departement Diversiteit & Gelijke Kansen Leuven, De ARK Basisschool Leuven, Domo, Fringe, Het Depot, Kinderopvang Fabota, Mijn Leuven, Refu Interim, Stan, Trill, wpZimmer.



Vlaanderen
verbeelding werkt



leuven



deBuren



**POOLS
INSTITUUT
BRUSSEL**

DEUTSCHEN FÜR DEN ANSCHLUSS AN DEN POOL IN BRUSSEL