

Het museum niet aanraken svp

Publieke interieurs in de ontwerpwedstrijd voor KANAL in Brussel

Je hoort de geluiden van de fabriek resoneren. Je hoort ook nieuwe geluiden. Stemmen van kunstenaars. Muziek van performers. Geluiden van schoenen op de vloer, dansend. Het geluid van applaus. En kijk uit! Er rijdt ook een auto voorbij. Naar boven op de helling. Met een kunstwerk dat boven moet geïnstalleerd worden. Wauw opnieuw. Dit is uiteindelijk geen museum? Ja. Ook.¹

Veel gedoe rond een garage

De monumentale Citroëngarage in Brussel, met zijn 25 m hoge showroom aan het Saincteletteplein en daar achter gelegen constructiewerkplaatsen, krijgt een nieuwe bestemming. Het stond in de sterren geschreven dat het een groots project zou worden met internationale uitstraling. Alle politieke en culturele krachten werden samengespannen in de zoektocht naar een gepaste invulling voor dit gebouw uit 1934. Na jarenlang getouwtrek werd eind 2017 de stichting KANAL in het leven geroepen en kwam de aankondiging dat Centre Pompidou er een dependance zou openen. Ook het Brusselse centrum voor architectuur CIVA en enkele andere culturele instellingen nemen een intrek.

Het cultureel project KANAL is een belangrijke hefboom voor ontwikkeling in de Kanaalzone van Brussel. De markt zet in op wonen en kantoren, met onder andere de UP-Site woontoren, de overheidskantoren in het Teirlinckgebouw (ontwerp Neutelings-Riedijk) en de vervangende nieuwbouw van de KBC-blokken (ontwerp Office KGDVS). Het discours is even speculatief. De Brusselse overheid wil de marktontwikkelingen gericht aanvullen met gemengde functies.² De Citroëngarage biedt alvast de gewenste infrastructuur

Please, Don't Touch the Museum

The Urban Art of the Museum Interior in the Design Competition for KANAL in Brussels

You can hear the sounds of the factory resonate. There are also new sounds. Artists' voices. Performers making music. Sounds of shoes on the floor, dancing. The sound of applause. And look out! There's a car driving by! Driving up the slope. Carrying a work of art to be installed up there. Wow, again. Is this a museum or not? Yes it is. Too.¹

Much Ado about a Garage

The monumental Citroën garage in Brussels, built in 1934, has been repurposed. It was in the stars: the project was going to have an air of grandeur and lots of international appeal. All forces, political and cultural, collaborated to find an appropriate purpose. After years of struggling, the KANAL foundation saw the light at the end of 2017. The announcement that the Centre Pompidou would open an annex here soon followed. The CIVA centre for architecture and several other cultural institutes took up residence as well.

As a cultural project KANAL is an important lever for speculation in the Brussels canal area. The market mainly focuses on housing and offices, including the UP-Site residential tower, the government offices in the Teirlinck building (design Neutelings-Riedijk) and the new construction replacing the KBC blocks (design Office KGDVS). The Brussels government wants to supplement commercial developments with targeted mixed use.² The existing Citroën garage provides the infrastructure for cultural activities on the canal.³

Brussels' city architect Kristiaan Borret did pioneering work during the

voor culturele bedrijvigheid en stedelijke ontmoetingen.³

De Brusselse Bouwmeester, Kristiaan Borret, kreeg een voortrekkersrol in de ontwerpwedstrijd.⁴ De opdracht was om een

¹ An Fonteyne, noAarchitecten, in: Ontwerpbundel van noAarchitecten voor KANAL, beschikbaar gemaakt op de tentoonstelling 'As Found. Prospective Heritage', gecureerd door CIVA en tentoongesteld in KANAL — Centre Pompidou, Brussel, mei 2018.

² Kristiaan Borret liet bij zijn aanstelling als Brussels Bouwmeester noteren: 'De ambitie is om de blue collar en de lofts, de bedrijvigheid en het wonen, met elkaar te verzoenen. (...) Ik noem het microzonering.' Zie: Laurent Vermeersch en Steven Van Garsse: 'Mooi of lelijk, daar gaat het niet over', *BRUZZ*, 29 april 2015. Zie ook: Bouwmeesternota 2015–2019, thema 'Productieve Stad', 18.

³ Het Kanaalplan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is opgesteld op basis van richtschema's van stedenbouwkundige Alexandre Chemetoff, waarbinnen de Citroëngarage opgenomen werd als centraal element in het deelgebied Sainctelette, met de ambitie hier 'stedelijke ontmoetingen te genereren'.

⁴ De architectuurwedstrijd werd op 28 maart 2017 uitgeschreven door de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en later overgenomen door de Stichting KANAL.

design competition.⁴ The assignment was to design an impressive museum including an open, public space to provide Brussels residents with a cultural site of no less than 35,000 m².⁵ The design competition

¹ An Fonteyne, noAarchitecten, in: noAarchitecten's design notes for KANAL, made available at the exhibition 'As Found. Prospective Heritage', curated by CIVA and shown in KANAL — Centre Pompidou, Brussels, May 2018.

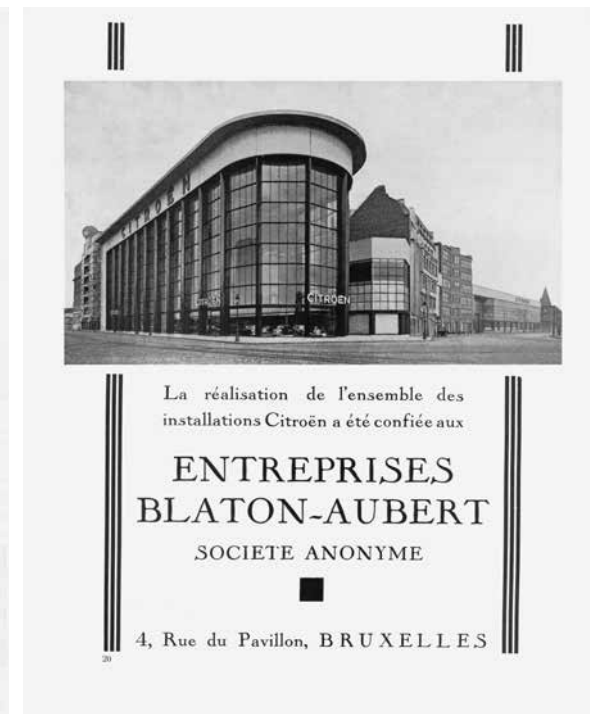
² When Kristiaan Borret was appointed the Brussels Government Architect he reportedly said: 'The ambition is to reconcile the blue collars and the lofts, the working and the dwelling. ... I call it microzonering.' In: Laurent Vermeersch and Steven Van Garsse: 'Beautiful or Ugly, That's Not What It's All About', *BRUZZ*, 29 April 2015. Also see Bouwmeesternota 2015–2019, theme 'Productieve Stad', 18.

³ The canal plan of the Brussels Capital Region's government was conceived

on the basis of directions by urban planner Alexandre Chemetoff, with the Citroën garage as the central element in the Sainctelette district. The ambition was to 'generate urban meetings'.

⁴ The architecture competition was launched on 28 March 2017 by the Maatschappij voor Stedelijk Inrichting (Urban Development Corporation) (sau-msi) of the Brussels Capital Region and later taken over by the KANAL Foundation. The winning project was announced on 22 March 2018.

⁵ See fact sheet 'KANAL' drafted by Brussels Government Architect. <http://bma.brussels/nl/2018/03/23/factsheet-kanal-2/>. The sau-msi website mentions a total surface area of 48,000m².



Advertisement for the Société d'Electricité et de Mécanique (S.E.M.) / Advertentie voor de Société d'Electricité et de Mécanique (S.E.M.), in: L'Ossature Métallique, no. 2 (1935), coll. AAM/CIVA, Brussels / Brussel

groots museum in te richten, inclusief een open, publieke ruimte om zo de Brusselaars een cultuurplek van niet minder dan 35.000 m² te bieden.⁵ Voor de prijsvraag werden zes dreamteams van architecten uitgenodigd met telkens een goede afweging van Nederlands-talige en Franstalige ontwerpers, nationale expertise en internationale uitstraling, gevestigde waarden en veelbelovend jong talent.

Zeven publieke interieurs

In deze tekst beschrijven we de zeven wedstrijdontwerpen voor KANAL, met bijzondere aandacht voor de manier waarop het museuminterieur zijn eigen context redigeert.⁶ Op 22 maart 2018 werd bekend dat het team van noAarchitecten, E2M en Sergison Bates de wedstrijd gewonnen heeft. In dit artikel bespreken we evenwel de zeven ontwerpen als evenwaardige antwoorden. De volgorde is willekeurig. Een dergelijke lezing maakt het mogelijk elke inzending te beschrijven als een bijdrage aan nieuwe ontwerpennis over museumarchitectuur, hergebruik van industrieel erfgoed en grootstedelijke ontwikkeling.

was between six well-balanced dream teams that included Dutch-speaking and French-speaking designers and combined national expertise and international appeal as well as established names and promising young talent.

Seven Public Interiors

This text describes the seven competition designs and pays particular attention to the way in which the museum interior edits its own context.⁶ On 22 March 2018 the team of noAarchitects, E2M and Sergison Bates were announced as winners of the contest. Here we discuss the seven designs as equally valid responses to the brief. The order in which the designs are described is arbitrary. Such a reading allows us to analyse each entry as a contribution to new design knowledge about the architecture of museums, about adaptive reuse of former industrial buildings and about metropolitan developments.

This attention to the interior of the museum is not surprising. All the designs

De aandacht voor het museuminterieur mag niet verbazen. Alle ontwerpen vertonen een merkwaardige voortzetting van André Citroën's opvatting om een 'stad in de stad' te bouwen.⁷ De ontwerpbundels beginnen elk met de obligate schema's ter aanduiding van de stedelijke inplanting en de ruimtelijke relaties die reiken van de Grote Markt tot Koekelberg, maar de uitwerking mist elk detail. Anders dan deze zelfbeperking te bekritisieren — de architecten hebben zich ongetwijfeld braaf gehouden aan het kader

⁵ Zie: factsheet 'KANAL', opgemaakt door de Brussels Bouwmeester, <http://bma.brussels/nl/2018/03/23/factsheet-kanal-2/>. De website van MSI vermeldt een totale oppervlakte van 48.000 m².

⁶ We baseren ons op de ontwerpbundels van de architecten, beschikbaar gemaakt op de tentoonstelling 'As Found. Prospective Heritage', gecureerd door CIVA. De tentoonstelling in KANAL — Centre Pompidou Brussel duurt van 5 mei 2018–10 juni 2019.

⁷ We verwijzen naar de stelling van Michel Foucault in 'Of Other Spaces' dat ruimteverdelingen oorspronkelijk gebaseerd zijn op een *sanctification of space* die door de tijd heen als een gegeven ervaren wordt, o.a. de verdeling van ruimte voor vrije tijd en ruimte voor werk. Hij beschrijft verder in het zesde principe hoe de ruimtelijke indeling altijd gepaard gaat met een tijdsindeling. Zie Foucault's tekst in: Michiel Dehaene en Lieven De Cauter, *Heterotopia and The City* (Abingdon: Routledge, 2008), 13–28.

seem to be inspired by André Citroën's idea to build a 'city in the city'.⁷ Each of the plan documentations of the contenders start with a series of obligatory diagrams showing the position in the city plan and connections from as far as the Grand Place to the Koekelberg, while detailed analyses of these relationships are more or less completely absent. Instead of criticising this self-imposed restraint — the architects probably neatly respected the limited assignment — we would like

⁶ We base this on the design portfolios of the architects as made available in the exhibition 'As Found: Prospective Heritage' organised by CIVA and open to visitors at KANAL — Centre Pompidou Brussels from 5 May 2018 to 10 June 2019.

⁷ We refer to Michel Foucault's thesis in 'Of Other Spaces' that spatial distributions were originally based on a sanctification of space that is perceived over time as a given, including the division of space for leisure and space for work. He further describes in the sixth principle how the spatial layout is always accompanied by a time division. See Foucault's text in: Michiel Dehaene and Lieven De Cauter, *Heterotopia and The City* (Abingdon: Routledge, 2008), 13–28.



Advertisement for the Blaton-Aubert building company / Advertentie voor de bouwonderneming Blaton-Aubert, in: L'Ossature Métallique, no. 2 (1935), coll. AAM/CIVA, Brussels/ Brussel



Interior view of the workshops of the Citroën company in Brussels / Interieur van de werkplaatsen van het Citroënbedrijf in Brussel

van de opdracht — willen we zicht krijgen op de vormen van stedelijkheid die *binnen* KANAL verbeeld worden.

De fabriek was altijd al een 'andere plaats' die over hoge muren invloed uitoefende op het stadsleven. Hardt en Negri beschreven hoe 'in de negentiende en twintigste eeuw de groei van de stad en de kwaliteiten van de stedelijke ruimte bepaald werd[en] door de industriële fabriek, haar noden, ritmes en vormen van sociale organisatie'.⁸ Deze relatie speelt vandaag in KANAL, voor zover de culturele productieplaats het stedelijk leven absorbeert en hierdoor haar noden, ritmes en gemeenschapsvormen opdringt aan de stad.

We kijken naar de verbeelding en strategieën die de architecten hiervoor aandragen.

⁸ Zie: Michael Hardt en Antonio Negri, *Commonwealth* (Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2009), 153–154. Ze werken de stelling verder uit in de driedovoudige parallel tussen de fabriek en de hedendaagse metropool als plaats van productie, ontmoeting en antagonisme: 'The metropolis is to the multitude what the factory was to the industrial working class, 250.

to understand the forms of urbanity that are explored and represented in the interior of KANAL.

Factories have been 'other places' in the city affecting urban life beyond their often high walls for a long time. Hardt and Negri described how 'in the nineteenth and twentieth century the growth of cities and the qualities of urban spaces were determined by industrial factories, their needs, rhythms and forms of social organisation'.⁸ This relationship is of importance in KANAL today to the extent that sites of cultural production absorb urban life and thus impose 'their needs, rhythms and forms of social organisation' on cities.

Below, we address the imaginations and strategies that architects use to make this happen.

⁸ See Michael Hardt and Antonio Negri, *Commonwealth* (London: HUP/ Belknap Press, 2009), 153–154. They further develop their thesis into a threefold parallel between the factory and the contemporary metropolis as places of production, encounter and antagonism: 'The metropolis is to the multitude what the factory was to the industrial working class' (p. 250).

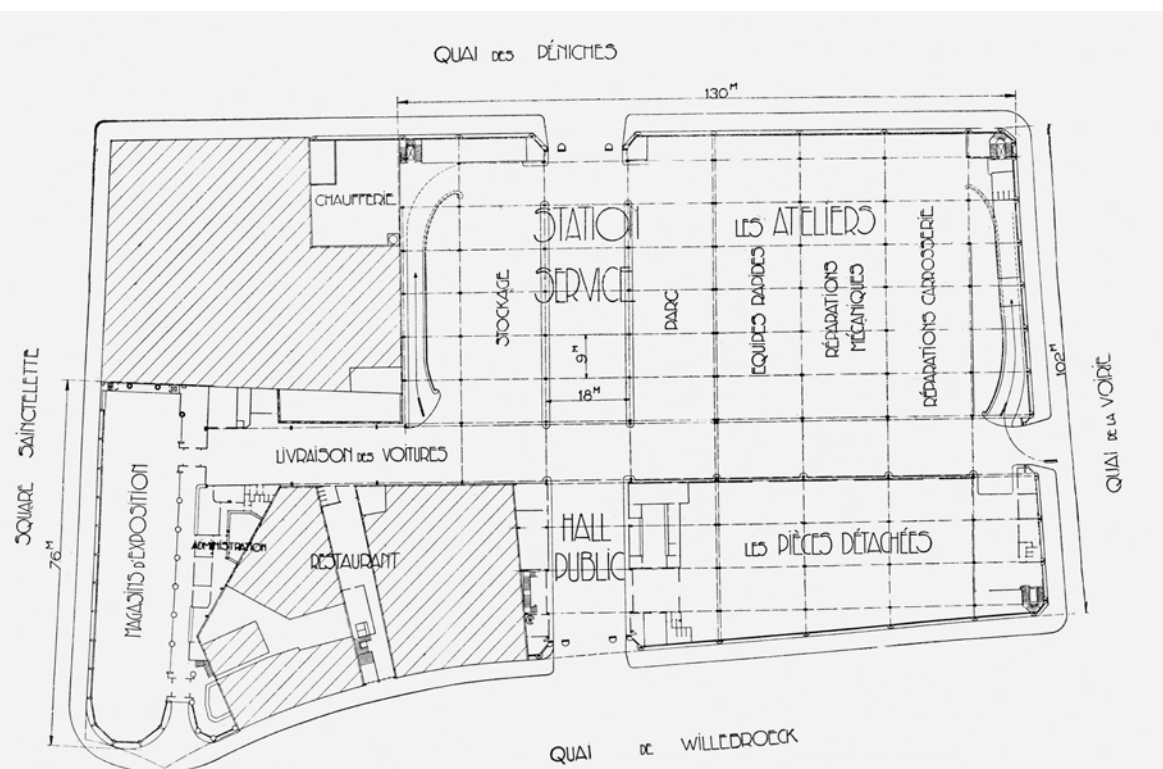


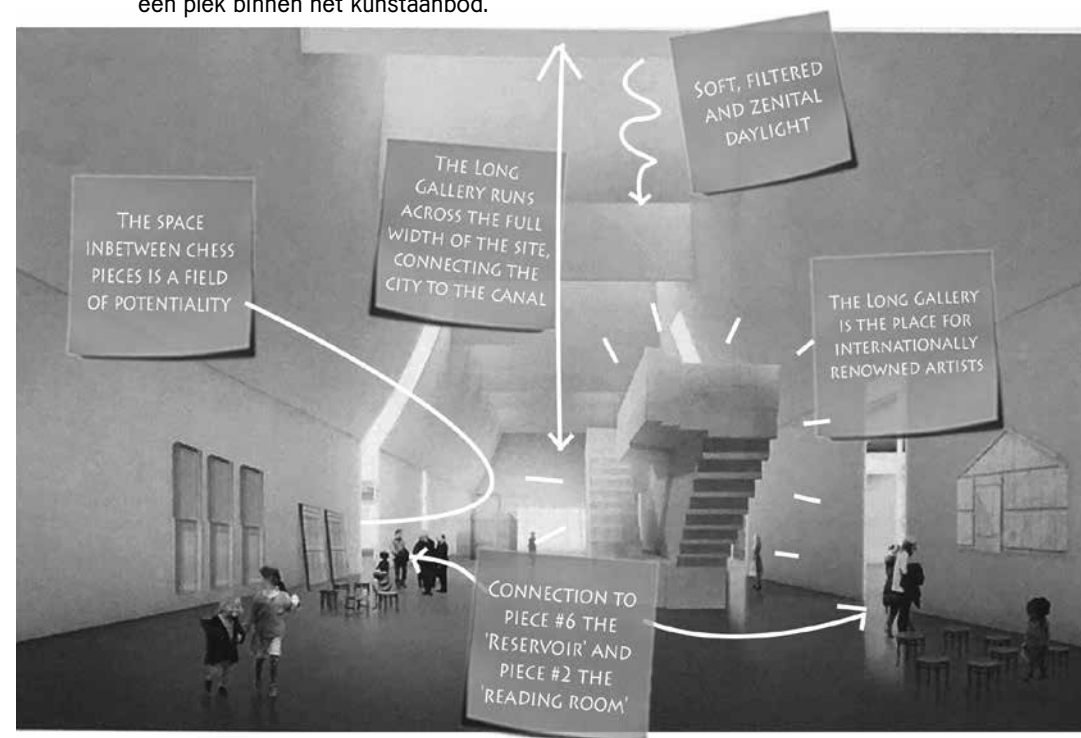
Fig. 35. Vue générale d'implantation des nouvelles installations de la Société Citroën à Bruxelles.

Overview of the new installations of the Citroën Company in Brussels / Overzicht van de nieuwe installaties van het Citroënbedrijf in Brussel, in: L'Ossature Métallique, no. 2 (1935), coll. AAM/CIVA, Brussels / Brussel

1 51N4E + Caruso St John + L'AUC + Thomas Demand

Ontwerpers worden geïnspireerd door de manier waarop bestaande functies, met als voorbeeld het belendende Kaaitheater, binnen het lichaam van de Citroëngarage kunnen worden ingepast. In navolging van deze 'sabotage' worden zes extra architecturale schaaakstukken toegevoegd. Men breekt met het idee van een museum als statisch geheel van uniforme, aaneengesloten tentoonstellingszalen. De zes toevoegingen krijgen elk een eigen identiteit, zowel in vorm, materialiteit, atmosfeer als programma. Elk onderdeel kan zich hierdoor manifesteren als quasi-instituut.

De vreemde bouwvolumes in de Citroëngarage worden opgevat als een beleving voor het kunstpubliek. Tussen de oude en nieuwe bouwvolumes ontstaat een open veld van mogelijkheden. De architecten doen beroep op de collectieve Brusselse verbeelding voor de programmering van vluchtige acties en zachte interventies. Men noemt het een 'zacht museum' dat podium biedt aan spontane processen die geen *blueprint* verdragen. Het Citroëncomplex absorbeert zo de energie in Brussel en biedt stedelijke bewegingen een plek binnen het kunstaanbod.



1 51N4E + Caruso St John + L'AUC + Thomas Demand

Six architectural chess pieces are fitted into the Citroën garage. The sabotage committed by unusual buildings such as the Kaaitheater inspired 51N4E and Caruso St John Architects. The team breaks with the idea of a museum as a static entity of uniform and seamlessly connected exhibition spaces. The six added objects each have their own identity in terms of form, materiality, atmosphere and programme. Each component can thus manifest as a quasi-institute.

The unusual objects in the garage are presented as an experience for the art enthusiast. Nested between the old and new building volumes is an open field of possibilities. The architects appeal to the collective imagination of Brussels for the programming of transient actions and gentle interventions. This is called a 'soft museum' that provides a platform to processes that cannot be blueprinted. The Citroën complex thus absorbs part of Brussels' urban energy and merges this with part of the varied range of art on show.

The 'Long Gallery' is one of six architectural chess pieces introduced by 51N4E + Caruso St John + L'AUC + Thomas Demand in the former workshops, around which a 'Soft Museum' will thrive / De 'Long Gallery' is één van de zes architecturale schaaakstukken die 51N4E + Caruso St John + L'AUC + Thomas Demand toevoegen in de voormalige werkplaatsen en waartussen een 'zacht museum' zal gedijen

2 advt + 6A + AGWA

In de voormalige werkplaatsen van de Citroën-garage wordt een rechthoekige museumruimte afgebakend met een hoge muur van baksteen en een stalen constructie. De geconditioneerde ruimte omvat zowat de helft van het gehele complex en wordt onderverdeeld door middel van witte wanden. Alle tussenvloeren zijn verwijderd. De ijle ruimtelijkheid die zo ontstaat legt maximale nadruk op het fenomenale stalen dak. Tussen de oorspronkelijke gevel en de nieuwe bakstenen binnenmuur ontstaan meanderende tussenruimten voor allerhande feestelijke activiteiten.

Om de lichtvoetige, open opvatting van de museumruimte te doen werken, is een gestapeld volume toegevoegd. Het nieuwe volume wordt omschreven met de metafoor van de 'Chevron'. Het is een motorblok dat alle facilitaire museumfuncties bevat, zoals archieven, restaurant, bibliotheek en winkel. De Chevron vormt hiermee de centrale generator van bewegingen en stromen door het gebouw heen. De Chevron is tegelijk letterlijk aangewend als een grafisch zigzag-element dat op verschillende manieren herhaald wordt in de architectuur, onder andere als motief in de gevel.

2 advt + 6A + AGWA

Inside the workshops, a rectangular museum area is demarcated by brick walls and steel structures. The conditioned space comprises about half of the entire complex and is internally subdivided by white museum walls. All in-between floors are eliminated. The empty spatiality this creates maximally emphasises the phenomenal roof structure. A gallery brings visitors close to the roof. Between the original façade and the new, brick interior wall meander in-between spaces available for all imaginable kinds of festive activities.

A stacked volume is added to ensure that the light-footed view of the museum space will work. The new volume is described by the 'Chevron' metaphor. It is an engine block that contains all of the museum's service functions including archives, restaurant, library and museum shop. The Chevron generates movement and flows throughout the building. At the same time, it is a graphic zigzag element that is repeated in the architectural design in different ways.

3 Office KGDVS + Christ & Gantenbein

Het nieuwe 'Quartier Kanal' wordt gedefinieerd door de toevoeging van twee witte, karakteristieke verticale volumes. De eerste prismatische 'Expositiedoos' aan de kanaalzijde bevat de tentoonstellingsruimten. De tweede cilindrische 'Silo' is naar de stad gericht en bevat kantoren en archief. De twee nieuwe bouwblokken vormen een delicate compositie binnen het geheel van de Citroëngarage en houden elkaar in balans. De raadselachtige, trotse volumes staan als een baken in de skyline van Brussel.

Het nieuwbouwprogramma wil de vroegere constructiewerkplaatsen ontlasten van alle onhaalbare ambities die door de opdrachtgever op de Citroëngarage geprojecteerd worden. Oude vloeren worden vervangen door een netwerk van mezzanines en sculpturale trappen vanwaar men de oorspronkelijke schoonheid van de draagstructuur kan bewonderen. Het dak vormt een integrerend element en beschermt een omsloten, geconditioneerd stukje stadsinterieur, inclusief parkjes met design straatmeubilair.

3 Office KGDVS + Christ & Gantenbein

The new Quartier Kanal is defined by the addition of two white characteristic vertical volumes. The first, prismatic 'Exhibition Box' on the side of the canal houses the exhibition spaces. The second, cylindrical 'Silo' is oriented towards the city and accommodates office and archive spaces. Forming a delicate composition within the Citroën garage complex, the volumes keep each other in an aesthetic balance. Enigmatic and proud, they are beacons in the Brussels skyline.

The new construction programme makes it possible to relieve the workshops of all the unfeasible ambitions projected onto the Citroën garage. Old floors are replaced by a network of architectural mezzanines and sculptural stairwells from which visitors can admire the original beauty of the support structure. The roof is an integrating element that protects an enclosed, conditioned piece of urban interior, including parks with designer street furniture.



In the design by advt + 6A + AGWA, a rectangular exhibition space is defined within the former workshops, with currents and movements centrally controlled from the towering volume called the 'Chevron'. / In het ontwerp van advt + 6A + AGWA wordt binnen de werkplaatsen een rechthoekige expositieruimte afgebakend, met stromen en bewegingen die centraal aangestuurd worden vanuit een prominent nieuwbouwcomplex genaamd de 'Chevron'.



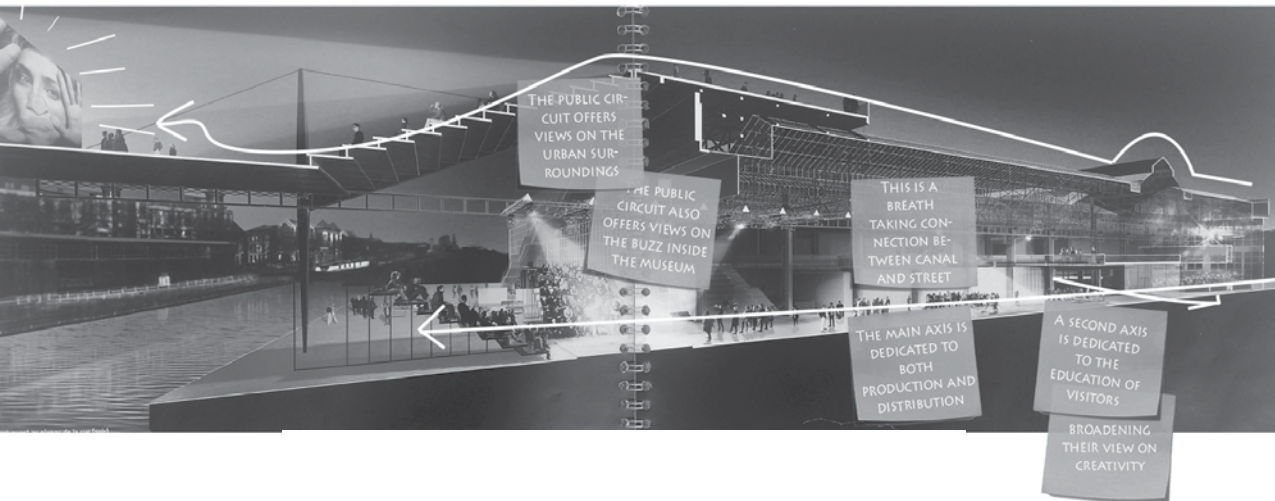
Office KGDVS + Christ & Gantenbein design offers a delicate composition of two enigmatic volumes, unbundling the massive programme projected by the client onto the former workshops / Het ontwerp van Office KGDVS + Christ & Gantenbein bestaat uit een delicate compositie van twee raadselachtige volumes, met als doel de werkplaatsen te ontlasten van alle programma die de opdrachtgever erop projecteerde

4 Diller Scofidio + Renfro + JDS

Twee haaks op elkaar staande verbindingsstraten maken het garagecomplex toegankelijk voor het publiek. Een eerste as tussen straat en kanaal is gewijd aan infrastructuur, productie en distributie. Er wordt onderdak gegeven aan een schier oneindig gevarieerd programma met modeshows, voedselmarkten, designbeurzen en festivals. Een tweede as is gewijd aan het onderwijzen van bezoekers en het verspreiden van kennis. Hier bevinden zich het auditorium, een expositiegalerie, de archieven en het architectuurcentrum.

Een publieke lus kronkelt acrobatisch langs de museumruimten en eindigt op het monumentale dak van het garagecomplex. Het dynamische belevingscircuit kijkt uit op dit dak en de omgeving. Tegelijk kan de voorbijganger op een ongedwongen manier een blik werpen op de kunstinstallaties en performances die zich binnen afspelen, zonder een kaartje te hoeven kopen. Dankzij de grote afmetingen van het spectaculaire uitkijkpunt ontstaat een extra plein op het dak waar projecties en manifestaties kunnen plaatsgrijpen.

Diller Scofidio + Renfro + JDS created a public exhibition circuit that culminates in a spectacular urban platform, while the museum space is conceived as a continuous circuit from production to distribution/ Diller Scofidio + Renfro + JDS creëren een publiek belevingscircuit dat eindigt op een sensationeel stedelijk platform, terwijl de museumruimte wordt opgevat als een lineair circuit van productie naar distributie



4. Diller Scofidio + Renfro + JDS

Two connecting streets at right angles make the garage complex accessible to the public. A first axis between street and canal is dedicated to infrastructure, production and distribution. It accommodates an infinitely varied programme including fashion shows, food markets, design fairs and festivals. A second axis is dedicated to the teaching of visitors and the spreading of human knowledge. This is where the auditorium, exhibition gallery, archives and architecture centre are.

A public access loop meanders acrobatically through the museum spaces and ends on the roof of the garage complex. This dynamic experience circuit overlooks the monumental roof and the urban environment. At the same time, passers-by can take an informal look at the art installations and performances that go on inside, without having to buy a ticket. The large dimensions of the spectacular vantage point create an extra square on the roof, on which projections and events can take place.

5 noA + EM2N + Sergison Bates

Drie robuuste gebouwvolumes worden opgetrokken te midden van de oude constructiewerkplaatsen van de Citroëngarage. De nieuwbouw voldoet aan de hogere comforteisen voor culturele infrastructuur; de gebouwdelen krijgen elk een doelgericht programma: cultureel centrum, archief, kantoor, architectuurcentrum enzovoort. De heldere plaatsing van de blokken ademt de oorspronkelijke geest van assemblage-ateliers, waar nu de bezoeker doorheen geleid wordt van het ene naar het andere programma. Het nieuw verkavelde landschap van de werkplaatsen wordt samengehouden door het fries dat tegelijk dienstdoet als uithangbord.

Twee haaks op elkaar geplaatste circulatieassen op het gelijkvloers doen dienst als verkeerswisselaar. De tussenruimte in de werkplaatsen is sterk gericht op de geëta-leerde producten. Het opschrift en de etalages zijn duidelijk afleesbaar en verleiden de kunstconsument om te shoppen in het cultuuraanbod. Langzaam oplopende paden leiden het publiek naar de *piano nobile*, die een veel opener karakter heeft dan het gelijkvloers. Toch blijven de winkels ook toegankelijk vanaf het hoger gelegen niveau, door de extra etalages die direct uitgeven op het verbindende platform. Het atrium biedt doorzicht naar beneden.

5 noA + EM2N + Sergison Bates

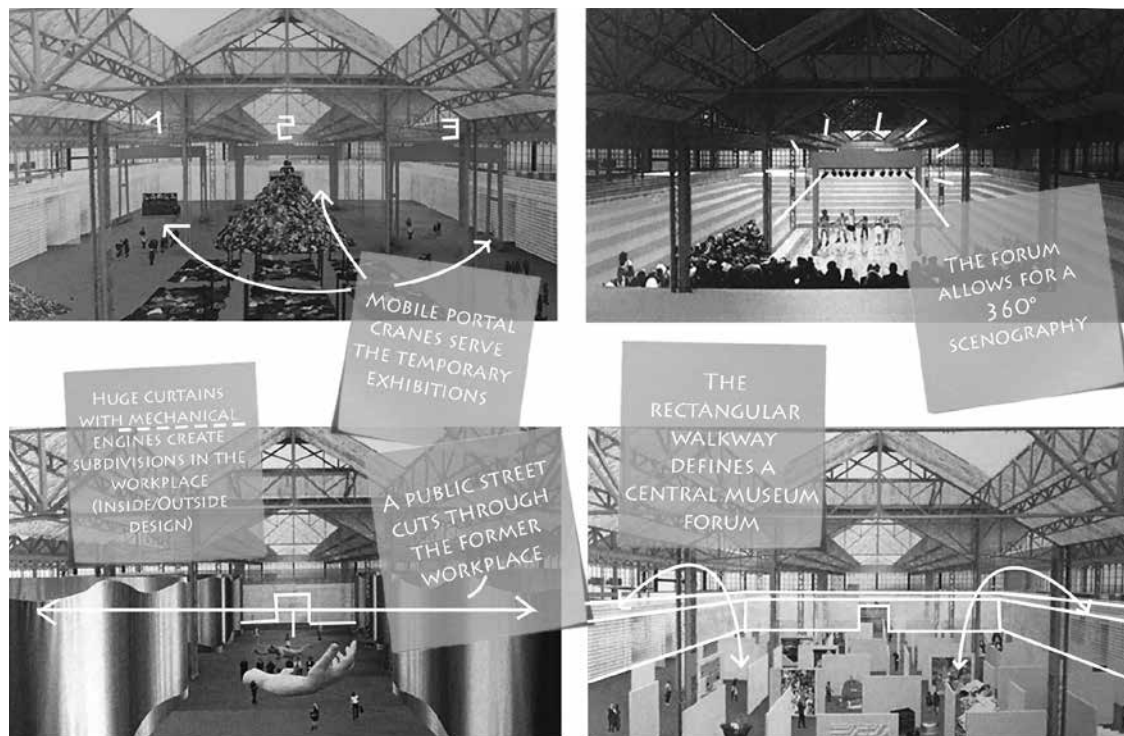
Three robust building volumes are constructed in the Citroën garage workshops. The new construction meets the higher comfort requirements for cultural infrastructure and each building has a purposeful programme: cultural centre, archives, office space, architecture centre and so on. The clear placement of the blocks breathes the original spirit of assembly studios through which visitors are now guided from one programme to the next. The subdivided landscape of the workshops is held together by a frieze that is simultaneously used as a sign.

Two circulation axes placed at right angles on the ground floor act as a traffic junction. The in-between space in the workshops is strongly focused on the displayed products. The sign and the shop windows are clearly legible and are meant to tempt art consumers to avail themselves of the cultural supply. Sloping surfaces lead visitors to the *piano nobile*, which has a much more open character than the ground floor. The shops nevertheless remain accessible as well. The shops have extra shop windows on the connecting platform. The atrium provides a downward view.



Brightly lit shopwindows in the noA + EM2N + Sergison Bates design seduce the museum visitors to buy a broad range of attractive cultural products/ In het ontwerp van noA + EM2N + Sergison Bates wordt de museumbezoeker door etalages met heldere logo's verleid om te shoppen tussen de verschillende cultuurproducten

Overbodige bouwsels in de Citroëngarage worden verwijderd om vervolgens het overblijvende geheel in twee heldere porties te verdelen. De eerste portie huisvest de bestaande volumes en programma's aan het Sainte-letteplein, zoals de voormalige showroom en het Kaaitheater, aangevuld met een architectuurcentrum en parkeergarage. De tweede portie is het museum voor hedendaagse kunst, ondergebracht in de bestaande werkplaatsen en bestaande uit een vierkante rondgang met een centraal open forum. De snijlijn staat loodrecht op de kade; ze vormt een publieke straat naar de kaai en wordt geaccentueerd door een glazen dak en rijke boombeplanting. De twee kruisende publieke straten zijn de wisselaars tussen de verschillende ontmoetingsplatforms. In het museumdeel zorgt de structuur van een rondgang met open doorzichten voor kruisbestuiving tussen installaties, performances en evenementen. De garage opereert 24/24u. Flexibele witte wanden op een raamwerk zorgen ervoor dat alles overal en altijd mogelijk is. Portaalkranen staan ter beschikking. De scenario's stapelen zich op. Toeschouwers, uitvoerders en flaneurs komen terecht in een brandpunt van culturele en sociale interactie.



Gideon Boie & Thomas Rasker BAVO

Superfluous structures in the Citroën garage are eliminated and then the remaining whole is divided into two clear parts. The first part houses a compact programme in which the existing volumes, such as the showroom and the Kaaitheater, are supplemented with an architecture centre and a garage. The second part is the museum for contemporary art. It is a square circuit that centres on an open forum. The secant is at right angles to the quay, forming a public street oriented towards the quay and emphasised by a glass roof and a generous planting of trees. The two intersecting public streets are the junctions that connect the different meeting platforms. In the museum part the structure of the circuit, with its open views, encourages cross-fertilisation between installations, performances and events. The garage operates 24/24. Flexible white walls on a grid ensure that everything is possible anywhere and anytime. Portal cranes are available. Scenarios are stacked one on top of the other. Visitors, performers and *flâneurs* all end up in a focal point of cultural and social interaction.

The OMA design presents KANAL as the garage of the twenty-first century, stacking all sorts of exciting scenarios in a flowing space. In het ontwerp van OMA wordt KANAL opgevat als de garage van de eenentwintigste eeuw, waar binnen een vloeiende ruimte tal van spannende scenario's op elkaar gestapeld worden.

In de rug van de showroom en het bestaande Kaaitheater wordt het 'Witte Blok' gebouwd. Het gebouw is opgevat als een elegante aanvulling op het garagecomplex en neemt de volle breedte van het terrein in. De eenvoudige vormgeving zorgt voor een raadselachtig effect. Het gesloten volume is zo groot dat de schaal verdwijnt. Het witte, uitdrukingsloze gelaat van het gebouw zal de bezoeker intrigeren en verrassen. Het gebouw is tegelijk toevluchtsoord, belevingsplaats en functioneel museumcomplex. Perforaties in de vloeren zorgen binnen het gebouw voor een spel van licht en doorzicht.

De voormalige werkplaatsen zijn opgevat als stedelijke fabriek. Het is een multifunctionele schijf met op het gelijkvloers huisvesting voor bibliotheek, archieven en kantoren. Grote openingen zorgen voor een visuele relatie tussen de verdiepingen. Deze plaatsen zijn tegelijk opgevat als een artificiële 'ecotopie' met diverse plantengroei en hoogstammige bomen. Het volledig vrijgemaakte 'stedelijk podium' baadt in het licht en is de plaats waar experimenten aanleiding zijn voor nieuwe ontmoetingen tussen bezoekers en kunstenaars.



In the proposal by Lhoas & Lhoas + Ortner & Ortner + Baukunst, the construction of an enigmatic 'White Cube' provides space for a central, conditioned exhibition space, using the urban activities in the former workshop as backdrop. In het ontwerp van Lhoas & Lhoas + Ortner & Ortner + Baukunst, zorgt de bouw van het raadselachtige 'Witte Blok' voor een centrale, geconditioneerde museumruimte tegen de achtergrond van de stedelijke activiteiten binnen de werkplaatsen.

Constructed at the back of the showroom and the Kaaitheater is the so-called 'White Block'. The building is conceived as an elegant addition to the garage complex and occupies the full width of the site. The simple design creates an enigmatic effect. The closed volume is so big that the scale disappears. Its white, expressionless face will intrigue and surprise the visitors. The building is simultaneously refuge, adventure venue and functional museum complex. Inside the building, perforations in the floors provide a play of light and views.

The former workshops are conceived as an urban factory. The multifunctional disk houses a library, archives and office space on the ground floor. Large openings create visual relationships between the floors. At the same time, these places are conceived as artificial 'ecotopes' with various plants and tall trees. The fully cleared 'urban platform' bathes in light and is the place where urban experiments give rise to new encounters between visitors and artists.

De ontwerpen voor KANAL, hoe verschillend ook, vertonen opmerkelijk genoeg één gelijklopend element. In elk ontwerp wordt de kenmerkende showroom in ere hersteld, na jarenlang gebruikt te zijn voor opslag van het wagenpark. In de immens hoge showroom werden in de loop van de tijd vijf vloeren aangebracht en de etalages werden zorgvuldig verduisterd. Deel van de opdracht was om, wat beschreven werd als ‘hinderlijke’ tussenvloeren, te verwijderen en de glazen pui weer open te maken. In elk ontwerp–voorstel behoudt de showroom zijn vroegere leegte. Hiermee wordt teruggerepen naar de oorspronkelijke ambitie van André Citroën om architectuur in te zetten als ultiem publiciteitsinstrument. De garage functio–neert, in de woorden van Charles Jencks, als een ‘gigantische metafoor die haar eigen functie proclameert’.⁹

De eerbied voor het postmodernisme *avant la lettre* werkt door in het gehele complex. De pr–waarde van architectuur wordt evenwel omgekeerd: niet langer gericht naar de stad, maar nu op het kleine universum van een museum.¹⁰ Het zijn niet de voorbijgangers, maar de gebruikers van het museum zelf die verleid worden om zich in het culturele gebeuren onder te dompelen. De ontwerpteam gebruiken, elk op een eigen manier, de fantasie van een industriële harmonie als fetisch voor de hybride cultuur–uitingen in de toekomst. Reeds bij de opening (mei 2018) bleek dat het gebouw vele malen interessanter is dan de kunstex–positie zelf.

Het flanerende publiek glijdt van de ene naar de andere verbazing, terwijl het de industriële restanten als achtergrond bij de kunstige installaties aanschouwt. De romantische subjectiviteit van KANAL brengt ons ten slotte tot een binnenstebuiten gekeerde, stedenbouwkundige discipline. In de imposante werkplaatsen van de Citroën–garage worden grote bouwvolumes getekend — de signatuur van de architect is duidelijk, maar het blijft raden naar de interne kwaliteit van de gebouwen. Ontwerpaandacht gaat vooral naar de ruimte tussen de volumes. Deze tussenruimte wordt ontworpen met de precisie van het interieur dat de Citroën–

Strikingly, the different designs for KANAL all share one particular element. All designs reinstate the distinctive showroom, which has been used as storage for a fleet of cars for years. In the immensely high showroom, five floors were installed over the course of time and the shop windows were carefully darkened. Part of the assignment was to remove what were described as ‘annoying’ floors and to open up the glass front again. In all of the design proposals, the showroom retains its former emptiness. This revives André Citroën’s original ambition to use architecture as the ultimate publicity tool. A pioneer of postmodernism, he conceived of the garage as a ‘gigantic metaphor that proclaims its own function’.⁹

The respect this postmodernism *avant la lettre* affects the approach to the entire complex. The PR–value of architecture is, however, reversed; it is no longer directed towards the city, but towards the small universe of the museum.¹⁰ Each in their own way, the design teams use a fantasy of industrial harmony as a fetish for the hybrid cultural expressions of the future. It was clear that the building raised much more interest than the exhibited art even at the opening exhibition (May 2018).

The industrial interior took the promenading crowds from one surprise to the next, as the remnants of the history of manufacturing provide a picturesque background to the art installations. The romantic subjectivity of KANAL, finally, brings us to an urbanism turned inside out. The signatures of the architects that draw large building volumes in the imposing workshops of the Citroën garage are clear; the internal quality of the buildings less so. The design focus is mainly on the space between the building volumes. The in–between space involves a degree of precision that provides a *mis en scène* for the Citroën garage itself — the link with the urban environment has become a side issue in a microcosm in which all sorts of street furniture gives rise to detailed situations.

garage zelf onsceneert — de link met de stedelijke omgeving is bijzaak geworden in een microcosmos, waarbinnen allerhande doorkijkjes en straatmeubilair aanleiding zijn voor gedetailleerde situaties.

Opvallend is dat de opdracht gegund werd aan het ontwerp met de minst vrijblijvende definitie van tussenruimte. In het ontwerp van noAarchitecten, E2M en Sergison Bates wordt de open tussenruimte het sterkst bepaald door de etalages waartussen de bezoekers kunnen shoppen. Hierdoor hoeft het museum het minst een beroep doen op eindeloze aanpassingen van het decor. Speelde hier de ervaring in de moederinstelling Centre Pompidou een rol?¹¹ De goden mogen het weten — het oordeel van de jury is niet het onderwerp van deze tekst.

⁹ Zie: Charles Jencks, *The Language of Postmodernism* (New York: Rizzoli, 1977). Jencks verwijst o.a. naar het Odakyu Drive–In Restaurant van Kurokawa waar de container de functie van een restaurant en het tentzeil de functie van Biergarten van mijlver duidelijk maakt.

¹⁰ De Brusselse Bouwmeester Kristiaan Borret distantieerde zich in de media expliciet van het Bilbao–effect. Zie: Kris Hendrickx, ‘Kanal wordt geen Bilbao’, *Bruzz* (22 maart 2018). Het Bilbao–effect werd wellicht op de meeste sappige wijze beschreven door Deyan Sudjic: ‘With its puckered titanium–skinned roof, swooping and soaring through bridges and embankments that line Bilbao’s river, the Guggenheim was more like a train crash than a building, a home–made mutant version of the Sydney Opera House. Its biggest achievement was seen as its

part in the transformation of Bilbao from a grimy and run–down industrial backwater plagued by terrorism, with just a couple of international flights a day, into the sort of place where affluent Americans might spend a weekend, and which could figure in the opening sequences of a Bond movie — not, it has to be said, universally regarded as the essential measure of urban civilisation.’ In: Deyan Sudjic, *The Edifice Complex* (Londen: Penguin Books, 2006 [2005]), 278.

¹¹ Christoph Grafe wees, in een emailwisseling, terecht op de link tussen de zelfscenering van de architectuur in de ontwerpen voor KANAL en die van het Centre Pompidou in Parijs (ontwerp Richard Rogers en Renzo Piano) waar de industriële esthetiek eveneens heeft gezorgd voor ‘uiteenlopende aanpassings–campagnes’.

It is notable that the winning design by noArchitects, E2M and Sergison Bates is the most outspoken of the entries regarding the definition of the in–between spaces, which are characterised by shop windows accompanying the visitors on their way through the building and will probably allow the museum itself a certain degree of continuity — avoiding indefinite changes to the exhibition spaces. Was this choice influenced by the experiences of the mother institution Centre Pompidou with its own building in Paris?¹¹ Who is to know — the deliberations of (and within) the jury are not the objective of this article.

⁹ See Charles Jencks, *The Language of Postmodernism* (New York: Rizzoli, 1977). Jencks refers, among other things, to Kurokawa’s Odakyu Drive–In Restaurant, where the container shows the function of a restaurant and the tent sail reveals the function of a Biergarten from miles away.

¹⁰ The Bilbao effect was probably described most saliently by Deyan Sudjic: ‘With its puckered titanium–skinned roof, swooping and soaring through bridges and embankments that line Bilbao’s river, the Guggenheim was more like a train crash than a building, a home–made mutant version of the Sydney Opera House. Its biggest achievement was seen as its part in the transformation of Bilbao from a grimy and run–down industrial backwater plagued by terrorism, with

just a couple of international flights a day, into the sort of place where affluent Americans might spend a weekend, and which could figure in the opening sequences of a Bond movie — not, it has to be said, universally regarded as the essential measure of urban civilisation.’ In: Deyan Sudjic, *The Edifice Complex* (Londen: Penguin Books, 2006 [2005]), 278.

¹¹ In an e–mail, Christoph Grafe rightly pointed to the link between the self–staging of the architecture in the designs for KANAL and that of the Centre Pompidou in Paris (design Richard Rogers and Renzo Piano) where industrial aesthetics also ensured ‘different adaptation campaigns’.