

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

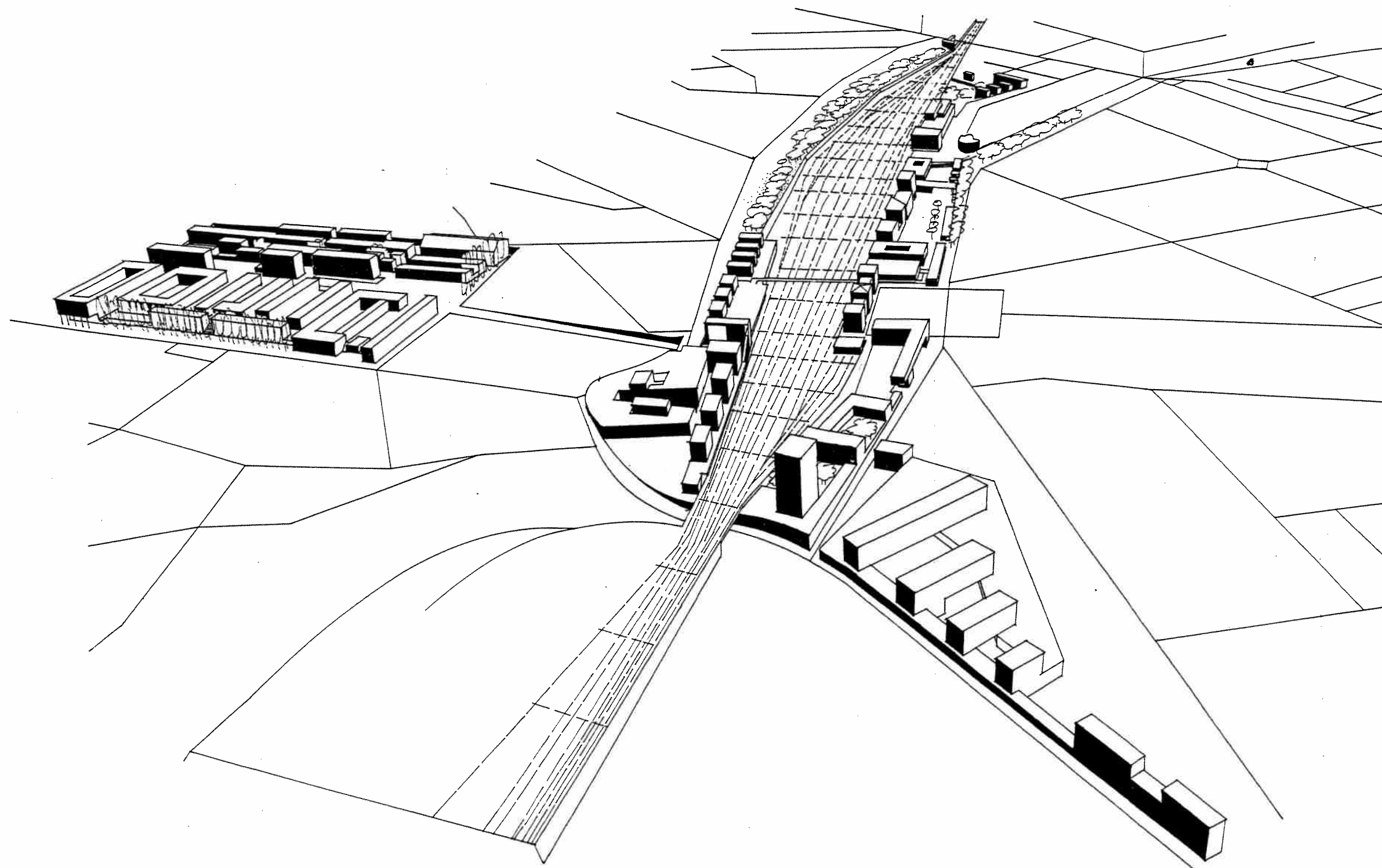
ONTWIKKELINGSPLAN

Oorspronkelijke naam document

Ontwikkelingsplan spoorweggebied Leuven

Project

Centrale Werkplaatsen Leuven



ONTWIKKELINGSPLAN SPOORWEGGEBIED LEUVEN

3. ONTWIKKELINGSPLAN

01.10.1992

STUDIEOPDRACHT

VLAAMSE EXECUTIEVE

N.M.B.S.

STAD LEUVEN

DE LIJN

PROJECTTEAM

STADSONTWERP

O.L.V. PROF. DR. IR. M. SMETS

AUTEURS:

KRISTIAAN BORRET, BRUNO DE MEULDER, GUIDO GEENEN,

MARLEEN GOETHALS, NOEL NAERT, MARCEL SMETS,

HANS VAN BEVER, ERIK VAN DAELE, IVO VANHAMME

Een ontwikkelingsplan voor een moeilijk en omvangrijk gebied zoals de Leuvense spoorweggronden kan alleen tot uitvoering leiden wanneer het een impliciete maatschappelijke consensus vertaalt. De diverse actoren in het besluitvormingsproces moeten het voorgestelde concept als vanzelfsprekend erkennen, opdat het - ook in de toekomst - de beslissingen zou beïnvloeden. De stedenbouwkundige is dus tegelijk koorddanser en verlicht ondernemer. Hij moet de juiste balans vinden tussen intrinsieke tegenstellingen en door een doelgericht project de ambitie van de tussenkomende partners oprakelen om een kwalitatieve daad te stellen die verder reikt dan het gebruikelijk compromis.

In het kader van deze opdracht houdt deze taakstelling drie belangrijke voorwaarden in:

1.1. Het project moet de kwalitatieve uitbouw dienen van Leuven als geheel.

Het belang en de impact van het stationsgebied reiken veel verder dan de eigendomsbegrenzing van de N.M.B.S.-terreinen. Elke ingreep in het gebied zal door de Leuvense bevolking worden afgewogen in functie van de repercussies die ze inhoudt voor de globale stadsbeleving. Anderzijds maakt de omvang van de voorgenomen realisatie een structurele aanpak mogelijk. Problemen die in de gangbare ad-hoc praktijk blijven aanslepen kunnen op die manier worden opgelost.

1.2. Het project moet in zijn diverse onderdelen voor de betrokken partijen haalbaar zijn.

Haalbaarheid is een complex begrip: het vereist dat wordt ingespeeld op de wetmatigheden, beperkingen en krachten die de opbouw van onze ruimtelijke omgeving in de praktijk bepalen. Elk onderdeel van het project moet dus technisch, politiek, financieel, economisch en sociaal verdedigbaar zijn. Bij deze afweging wordt de begrenzing van het studiegebied echter overschreden: sommige haalbaarheidsaspecten dienen meer globaal te worden beoordeeld. Ze hangen voortdurend af van de inschatting van moeilijk voorspelbare ontwikkelingen.

1.3. Het project moet afgestemd blijven op verandering zonder de kracht van zijn initiële samenhang te verliezen.

Om de onvoorspelbare evolutie van de vraag te kunnen volgen moet voldoende flexibiliteit en aanpasbaarheid worden gegarandeerd. Beperkende voorwaarden vastleggen die niet langer relevant zijn op het moment van uitvoering heeft dus geen zin. Aanpasbaarheid mag echter niet verward worden met onbepaaldheid. Elke ingreep in de gebouwde omgeving - ook wanneer ze op termijn tot stand komt - blijft onderworpen aan wetmatigheden. In die zin is de toekomst niet willekeurig. Ze wordt vanuit het heden gestuurd. Het komt er dus op aan structurele richtlijnen te onderscheiden van conjuncturele

evoluties en het stedenbouwkundig plan te enten op een kader van onwrikbare gegevens.

Deze drie fundamentele uitgangspunten hebben de opbouw en de inhoud van het voorliggend ontwikkelingsplan voortdurend beïnvloed. Ze vormen het grote conceptueel kader waarbinnen de voorgestelde ingrepen zijn tot stand gekomen. In die zin bestaat een permanente wisselwerking tussen de drie genoemde uitgangspunten en de drie domeinen van regelgeving waarmee het stedenbouwkundig plan de ontwikkeling van de gebouwde omgeving stuurt:

- de *morfologie*: de ruimtelijke organisatie en de vorm van landschap, open en gebouwde ruimte.
- de *functionele aanwending*: het activiteitenverloop gegenereerd door gebouwde omgeving en open ruimte.
- het *verkeer*: de relaties tussen activiteiten en personen.

Voor elk onderdeel van de studie wordt dezelfde structuur aangehouden: eerst wordt het kader verduidelijkt, daarna wordt de argumentatie en beschrijving van de voorgestelde ingreep toegelicht, om tenslotte de essentiële stedenbouwkundige voorwaarden te preciseren die uit het projectwerk naar voren komen. Fundamenteel valt het plan daarbij uiteen in twee delen: de globale conceptvorming voor heel het studiegebied en de uitwerking als vormelijk ontwerp voor samenstellende onderdelen. Deze werkwijze levert de noodzakelijke wisselwerking op tussen twee complementaire schaalniveaus: het eerste dient als kader voor het tweede, maar wordt pas opgeladen na de ontginning van de opties en mogelijkheden voor elke plek. Om deze overgang van globale krachtlijnen naar specifieke ingrepen te verduidelijken is gekozen voor een vrij schematische tekenwijze voor het grotere conceptuele kader, dat na uitdieping van de onderdelen, als een ruimtelijk plan met aanduiding van volumes en open ruimten wordt hernomen.

2.1. Voor het studiegebied als geheel

2.1.1. *Kader.*

a. *Morfologisch*

De bestaande ruimtelijke ontwikkeling van het spoorweggebied wordt grotendeels verklaard door:

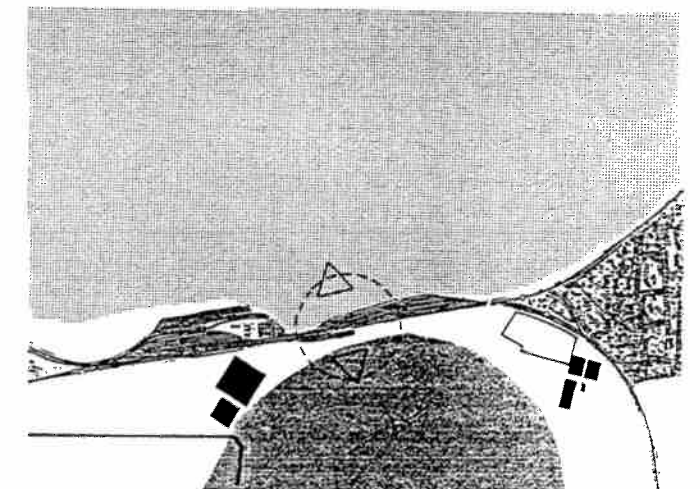
- 1° de vorm en de organisatie van het spoorwegemplacement.
- 2° de opeenvolgende stedenbouwkundige voorwaarden die het spoorwegtracé langsheen zijn parcours heeft gecreëerd.

Buiten de overgangen van Blauwput- en Tivolibrug is het emplacement dermate breed dat een onbetwistbare scheiding ontstaat tussen twee anderssoortige stedelijke gebieden. Deze situatie heeft voor gevolg dat:

- 1° het spoorwegdomein als op zichzelf staand, autonoom gebied ervaren wordt
- 2° de 'natuurlijke' overbrugging tussen Leuven en Kessel-Lo aan de bestaande overgangen gesitueerd is.

Aan de stadszijde vormt het spoorwegtracé een raaklijn aan de cirkelvormige binnenstad. Aan beide zijden van het raakpunt - het station - verwijdt de afstand tussen vest en spoorlijn naarmate men zich van het station verwijdt. Deze geometrie heeft voor gevolg dat:

- 1° een apart tussenvoegsel is ontstaan tussen vest en spoorlijn. Dit interstitieel gebied is ingenomen door grote - min of meer geïsoleerde - bestemmingen: Interbrew, busstelplaats, goederenkeur, arbeiderswijk, begraafplaats, Philips,...
- 2° de spoorwegactiviteit alleen in de sectie tussen de vroegere Diestse Poort en de monding van de J. Lipsiusstraat bij het stadsleven aansluit.
- 3° de natuurlijke 'oversteek' naar Kessel-Lo vanuit de stad haast vanzelfsprekend vanuit deze sectie (het raakpunt van de raaklijn) moet vertrekken.



CIRKEL EN RAAKLIJN

Het nagenoeg horizontaal spoorwegtracé snijdt in overlangse richting door een landschap dat helt van noord- naar zuidkant. De geleidelijke verandering in niveauverschil tussen spoorlijn en langsgelegen maaiveld geeft aanleiding tot:

- 1° een opmerkelijk onderscheid tussen de gebiedsdelen noord en zuid van de Blauwputbrug: het *plateau* steekt uit boven het omliggende landschap, de *geul* ligt ingegraven binnen zijn omranding;
- 2° een 'vanzelfsprekende' overgang ter hoogte van het reizigersstation, de enige plaats waar het omliggend natuurlijk terrein zich nagenoeg op de hoogte van de sporen bevindt.

Ten zuiden van de Tivolibrug splitst het emplacement uiteen in de lijnen naar Luik en Ottignies. De breed uitgegraven bedding maakt er plaats voor de landschappelijke insnoering van twee smalle, diep gelegen spoorweglinten. Deze uitsplitsing heeft voor gevolg dat:

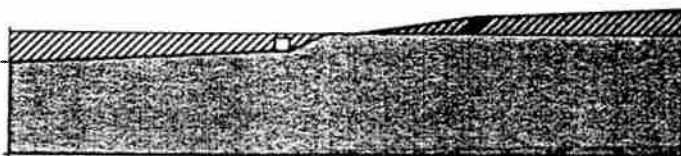
- 1° het landschap in dwarse richting schijnbaar ongehinderd over het braakliggend tussenstuk doorloopt;
- 2° de gronden van de Abdij van 't Park zich als wigvormige *enclave* tussen beide spoorlijnen hebben kunnen bevestigen.

Net als het spoorwegemplacement dat doet in het gebied ten noorden van de Tivolibrug, scheidt de autonome enclave van de adbijgronden twee stadsdelen, die er - letterlijk - hun rug naar toekeren.

b. Functioneel.

Als groter samenhangend gebied (in handen van dezelfde eigenaar) lenen de spoorwegterreinen zich voor een inpassing van grotere functionele eenheden die op andere locaties moeilijk denkbaar zouden zijn. Hun specifieke bestemming zal worden bepaald door:

- 1° het karakter van de aanpalende zones: in hoofdzaak woongebieden, soms doorsneden met gemengde (klein)handels- en dienstenassen.



HELLING EN HORIZONTALE

- 2° de beperkte bereikbaarheid van het gebied voor de auto.
- 3° de geprivilegieerde bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer.

Gezien de hoge aanlegkosten en de onmiskenbare stedelijkheid, staat het studiegebied niet in competitie met de 'suburbane' ontwikkelingsgebieden in het Leuvense (Ter Munckveld, Kareelveld). Daarentegen is wel sprake van een zekere vergelijkbaarheid met andere 'stedelijke' ontwikkelingsgebieden (Vaartkom, Philips, Slachthuis). Ten einde wildgroei en opbod te beletten:

- 1° moet worden gestreefd naar complementariteit eerder dan naar overlapping tussen deze 'stedelijke' ontwikkelingsgebieden.
- 2° moet de locatie van een aantal prioritaire bestemmingscategorieën door de overheid worden vastgelegd (Vlaams Huis, Financiën, Provinciegebouw).

Aangezien de evolutie van de vastgoedmarkt moeilijk voorspelbaar is, moet ruimte geboden worden die zowel aan de beperkte vraag van het ogenblik, dan wel aan een exponentiële vergroting daarvan, beantwoordt. In beide scenario's moeten concept en fazering de nodige samenhang en functionele werkbaarheid garanderen.

c. Verkeerskundig.

Uit de bijgaande verkeersstudie van TRACER & Langzaam Verkeer onthouden we o.a. dat:

- 1° de bereikbaarheid per auto van het projectgebied hoofdzakelijk geconditioneerd wordt door de capaciteit van beide verkeersknopen aan de randen (Diestse Poort-Tussen twee waters, Tiense Poort).
- 2° de rechtstreekse verbinding met de A2 slechts ten dele verandering brengt in deze situatie. Vanuit de richting Heverlee levert ze helemaal geen verbetering op.
- 3° de bereikbaarheid per openbaar vervoer de beste is van heel Leuven, door de gecombineerde aanwezigheid van reizigersstation en draaischijf voor stads- en streekvervoer per bus.
- 4° de rechtstreekse bereikbaarheid te voet en per fiets vanuit het dicht bebouwd omliggend woongebied niet mag worden onderschat.
- 5° het parkeren voor werknemers liefst beperkt blijft tot 1 parkeerplaats per 5 werknemers.
- 6° langparkeerplaatsen voor pendelverkeer en tewerkstelling prioritair langs de Vuurkruisenlaan en de Martelarenlaan moeten worden ingeplant.
- 7° een ernstig conflict blijft bestaan tussen het intensieve ringverkeer en de voetgangers of bussen die vanuit de binnenstad naar het stationsgebied willen oversteken, ook indien de westelijke stadsring beter gebruikt worden.
- 8° het (gedeeltelijk) verkeersvrij maken van de Bondgenotenlaan in elk geval een bijkomend kruispunt met lichtregeling vereist aan de monding van de J. Lipsiusstraat.

2.1.2. Voorgestelde ontwikkeling.

a. Krachtlijnen.

Om de morfologische verschijningsvorm van het studiegebied te vrijwaren wordt er voor gekozen:

- 1° de autonomie van het spoorweggebied te behouden, indien nodig te versterken. De nieuwe implantaties worden beschouwd als een toevoeging aan het stedelijk weefsel, maar zijn er niet - artificieel - in geïntegreerd. Ze zijn op zichzelf herkenbaar, functioneren als eigen entiteit, in het verlengde van het bestaande. Afstemming op de omgeving gebeurt vanuit de randen, zonder de aanwezigheid daarvan te vervagen.
- 2° de grote morfologische indeling binnenstad-tussengebied-voorstad te behouden, zo nodig te versterken. Vooral het karakter van de tussenzone vraagt om een versteviging, die geleid heeft tot de uitbreiding van het project langsheen de Vuurkruisenlaan.
- 3° de morfologische driedeling *plateau-geul-enclave* als uitgangspunt voor de projectontwikkeling te hanteren. Elk van deze onderdelen wordt daarom verder als apart studieobject behandeld.

De sectie ter hoogte van het reizigersstation is de enige vanzelfsprekende plaats om de overgang tussen Leuven en Kessel-Lo te situeren: toevoer routes aan beide zijden komen er samen, de breedte van het emplacement is er minimaal, de niveaus van het maaiveld corresponderen er ongeveer met het niveau van de sporen. De overgang aan de Tiensesteenweg daarentegen blijft behouden als lintvormige steenweg.

Om de oversteekbaarheid te verbeteren wordt de intensiteit op Diestse- en Tiense vest - vooral in het centrale deel - zoveel mogelijk gereduceerd. Met dat doel wordt:

- 1° de Vuurkruisenlaan geschikt gemaakt voor dubbelrichtingsverkeer tussen Kessel-Lo en Leuven.
- 2° de parkeeraccommodatie voor pendelverkeer en werknemers zoveel mogelijk langs de Vuurkruisen- en Martelarenlaan gelocaliseerd.

Om de gemotoriseerde verkeersdruk op het projectgebied zoveel mogelijk te beperken wordt:

- 1° de keuze van de bestemmingen afgestemd op hun verkeersproductie en bereikbaarheidsprofiel.
- 2° absolute voorrang gegeven aan het openbaar vervoer, met name in het voor- en natransport van treinreizigers. Een meer efficiënte aansluiting tussen trein- en bus moet worden verzekerd.

b. Programma.

Gezien het opgelegde bereikbaarheidsprofiel worden voor heel het studiegebied bestemmingen vooropgesteld die weinig individueel gemotoriseerd

verkeer genereren en een grote aantrekkingskracht uitoefenen op openbaar vervoer.

Rekening houdend met de bestemming en het karakter van de omgevende gebiedsdelen levert dit in hoofdzaak volgende functies op:

- 1° voor het *plateau*: diensten en nutsvoorzieningen met beperkte tewerkstelling en weinig gemotoriseerd goederen- of personenvervoer.
- 2° voor de *geul*: overheidsadministraties, kantoren, diensten, onderwijs, wonen, mogelijk doorspekt met een hotel en beperkte commerciële of recreatieve voorzieningen.

c. Fazering.

Gezien de onzekerheid van de markt, zal prioriteit gegeven worden aan:

- 1° de ontwikkeling van plekken die structurele gebreken of tekorten in het bestaande weefsel helpen verbeteren.
- 2° de voltooiing van samenhangende onderdelen, vooraleer nieuwe onderdelen worden aangesneden.

2.2. Het plateau als kenmerkend onderdeel.

2.2.1. *Kader.*

a. *Morfologisch.*

De massieve ophoging van het *plateau* vormt een duidelijke grens. De ontwikkeling aan weerszijden ervan is fundamenteel verschillend van aard. In het oosten bevindt zich een suburbaan woongebied in het verlengde van het provinciaal domein. In het westen treft men de uitlopers aan van een industriegebied uitgebouwd langs het Kanaal Mechelen-Leuven. Er is geen sprake van enig verband of overgang tussen deze gebieden in dwarse zin.

Door het niveauverschil met het omgevend landschap is het plateau en wat er op gebeurt, visueel aan zijn omgeving onttrokken.

b. *Functioneel.*

Het plateau is een geprivilegieerde plek voor de inplanting van (min of meer uitgestrekte) bestemmingen die als nutsvoorziening, bedrijf of dienst noodzakelijk zijn, maar dikwijls weinig visueel aantrekkelijk blijken: een stelplaats voor tractiematerieel, een goederen- en rangeerstation, een schrootopslag, een huisvuilverwerkings- en waterzuiveringsinstallatie, een autokerkhof of woonwagenvak.

De vrijkomende zones die voor ontwikkeling in aanmerking komen zijn in hoofdzaak restgebieden die ontstaan na het vastleggen van de ruimteclaims vereist door de toekomstige spoorwegexploitatie. Ze bestaan uit onderscheiden deelgebieden die telkens door spoorverbindingen worden afgebakend.

c. *Verkeerskundig.*

De huidige bestemmingen op het plateau zijn primair afgestemd op het spoor. Ze zijn slechts in tweede orde, en soms met veel moeite, per auto bereikbaar.

Alleen de opslagplaats voor bronwaterdistributie en de installatie voor huisvuilverwerking worden per vrachtwagen bediend vanuit de omgrenzende bedieningswegen (Aarschotsesteenweg, 1 Meilaan). Ze zijn ook precies gelocaliseerd op plaatsen waar het niveauverschil met het omliggend maaiveld minimaal is.

2.2.2. *Voorgestelde ontwikkeling.*

a. *Krachtlijnen.*

Om de morfologische eigenheid van het plateau en zijn randen te bewaren wordt gekozen om:

- 1° het bestaand karakter van 'zwart gat' voor de omgeving te bestendigen.
- 2° de groene afgrenzing ervan als beëindiging van het suburbaan woongebied aan de oostzijde te versterken.

- 3° het industriegebied aan de westzijde als achterin gelegen lint te voltooien.

Op functioneel vlak wordt het plateau voorbestemd als inplantingssite voor (grootschalige) nutsbedrijven en (overheids)diensten, die zonder grote publieke zichtbaarheid op de voor hun bedrijfsvoering meest efficiënte wijze kunnen worden ingericht.

Op verkeersvlak wordt een interne ontsluiting van deze functies voorzien langs de bestaande onderdoorgang aan de Blauwputbrug. Op die manier wordt belet dat de 1 Mei-laan als toevoeras doorheen het woongebied van Kessel-Lo bijkomend wordt belast. Indien een bijkomende verbinding met de oprit van de A2 noodzakelijk zou blijken, dan wordt die voorzien aan de westzijde, in het verlengde en als bijkomende ontsluiting van de aldaar voorziene industriezone.

b. *Opbouw.*

Uitbouw en vervollediging van het bestaande talud aan de oostzijde als groene begrenzing en fiets- en wandelpad op niveau van de huidige spoorbundels. Deze optie vereist dat:

- 1° alle verdere bebouwing aan de westkant van de Kesseldal-1 Meilaan wordt tegengegaan.
- 2° de huidige toegang naar de opslagplaats van Evian en de naastgelegen parkeeraccommodatie, na de aanleg van de nieuwe interne ontsluitingsroute wordt gesloten. De afgekalfde berm langs de 1 Mei-laan dient op dat moment op volle hoogte te worden hersteld.

Achter dit opgehoogd talud, mogelijkheid voor relatief vrije inrichting van extensieve bestemmingen, op voorwaarde dat ze in hoogte beperkt (en daardoor onzichtbaar) blijven, en geen hinder inzake verkeer of milieu teweegbrengen.

Creatie van nieuwe interne ontsluitingsweg vanuit de Vuurkruisenlaan onder de Blauwputbrug, die stapsgewijs wordt verlengd naargelang nieuwe functies worden ingericht die langs deze weg worden bediend. Aangezien de verkeersintensiteit gegenereerd door de voorziene bestemmingen beperkt blijft, volstaan gelijkvloerse overgangen over de sporen tussen de in te nemen grondstukken.

Eventueel creatie van een tweevaksweg die de Aarschotsesteenweg verbindt met de Vuurkruisenlaan. Deze route, waarvan het tracé aan het einde van hoofdstuk I wordt verduidelijkt, dient meerdere objectieven.

c. *Programma.*

Voorlopig zijn volgende bestemmingen weerhouden:

- 1° busstelplaats ter vervanging van de huidige inplanting aan de Vuurkruisenlaan, die voor andere bestemmingen in aanmerking komt.

- 2° Rail Service Centre: met het oog op de toenemende versporing van het goederenvervoer en de aantrekkingskracht die daardoor ontstaat voor de vestiging van overslagbedrijven.

- 3° gecombineerd gevangeniscomplex ter vervanging van de bestaande centrale en hulpgevangenis, indien voor de optie nieuwbouw wordt gekozen.

- 4° uitbreiding van de installatie voor huisvuilverwerking met een installatie voor compostering, indien deze aan de nodige milieueisen voldoet.

d. *Fazering.*

Alleen de aanleg van de nieuwe busstelplaats heeft directe implicaties voor het overige project. De andere bestemmingen kunnen worden uitgebouwd volgens het tijdsschema dat hen het best past. Behalve de composteringsinstallatie zijn alle nieuwe inplantingen op het plateau afhankelijk van de interne ontsluitingsroute.

2.3. De geul als kenmerkend onderdeel.

2.3.1. *Kader.*

a. *Morfologisch.*

In heel het gebied is de spoorweg slechts ternauwernood aanwezig: behalve aan het reizigersstation zelf en aan de overzijde, waar de Martelarenlaan grenst aan de sporen, liggen ze visueel verwijderd van het publiek gebied. Zowel het talud aan de Diestsestraat, het verbrede open stuk aan de Martelarenlaan, als het toenemend niveauverschil met de goederenkoer aan de Tiense Vest vormen abrupte overgangen tussen spoor en stad.

Ook in de contactpunten tussen stad en spoor is de wederzijdse afstemming ver van optimaal. Het reizigersstation is opgevat als eindpunt van de Bondgenotenlaan. Door gebrek aan ontsluiting en overmaatse profielbreedte toegekend aan de rijstroken vervult het Martelarenplein nog nauwelijks die functie. Aan de overzijde, lopen Diestsesteenweg en Leuvensestraat letterlijk dood. De aanleg van het spoorwegemplacement heeft er een structurele breuk gecreëerd, die nog geïntensiveerd wordt door de povere invulsels en wachtgevels die er het aangezicht van Kessel-Lo vanuit het spoorgebied bepalen.

Aan weerszijden van het Martelarenplein bevinden zich drie min of meer homogene gebieden:

- 1° het huidige busstation en parkeerplaats boven op het talud van de Diestsestraat.
- 2° de overbouwde goederenkoer aan de Tiensevest.
- 3° de vrijkomende spoorbundel achter de bebouwing langs de Tiensevest.

De bebouwing en indeling van de Martelarenlaan verandert geleidelijk. Ze varieert samenhangend met de afstand tot het station en het uitzicht op de overzijde. Grofweg vindt men er over drie gebieden terug:

- 1° de noordelijke sectie (de 'kop') tot aan de Schurmansstraat.
- 2° de tussensectie met ongehinderd uitzicht over de geul en de binnenstad op de achtergrond.
- 3° de eindsectie aan het verkeersplein met de Albertlaan en Tiensesteenweg.

Door haar originele functie als achterontsluiting van een industrieel gebied, heeft de Vuurkruisenlaan op dit ogenblik een verward perifeer karakter. Ze is onbepaald en geeft geen passend beeld aan haar functie van overgang tussen Leuven en Kessel-Lo.

b. *Functioneel.*

Door gebrek aan werkelijke marktstudie is geen duidelijk overzicht aanwezig van een welomlijnd functioneel programma. Het overlegdocument tussen de Stad Leuven en Lovanium 2000 is daarom als richtlijn gebruikt, evenals een aantal overheidsinvesteringen die reeds veelvuldig als

mogelijkheden werden geopend: het Vlaams Huis, de nieuwe administratie van Financiën, het provinciaal gebouw voor de nieuwe provincie Vlaams-Brabant.

Alleen de terreinen langsheen de Diestsestraat en Tiensevest zijn nagenoeg onmiddellijk beschikbaar. De busstelpaats kan alleen worden ontwikkeld als een vervangingsoplossing is gevonden. Het aanwenden van de terreinen langsheen de Martelarenlaan hangt nauw samen met de toekomstige aanwending van de spoorbundels P & Q.

c. Verkeerskundig.

Voortgaand op de analyse en krachtlijnen vermeld voor het globale studiegebied kan worden gesteld dat:

- 1° De Diestsestraat haar verkeersfunctie verliest bij een aanwending in dubbelrichting van de Vuurkruisenlaan.
- 2° De aansluiting tussen Vuurkruisenlaan en viaduct over de Vaart aan belang wint indien men de doorstroming tussen Kessel-Lo en Heverlee langs de westelijke zijde van de stadsring wil bevorderen.
- 3° De huidige afslagbeweging aan de Martelarenlaan vanuit de Diestsesteenweg niet volstaat indien men de ontsluiting langs de achterkant van het projectgebied wil bevorderen.
- 4° Een drastische vermindering van de verkeersintensiteit ter hoogte van het Martelarenplein nodig is voor de vlotte oversteek van voetgangers en bussen. Deze kan alleen worden gerealiseerd wanneer het resterend ringverkeer in tunnel wordt ondergebracht.

2.3.2. Voorgestelde ontwikkeling.

a. Krachtlijnen.

Creëren van een nieuw bebouwingsfront dat de overgangsfunctie van de nieuwe Vuurkruisenlaan beklemtoont. Voorzien van een directe aansluiting op de viaduct over de Vaart.

Omleggen van de Martelarenlaan in de sectie tussen E. Solvaystraat en Diestsesteenweg, met een rechtstreekse aansluiting op deze laatste die voldoende doorstroming toelaat van en naar de Martelarenlaan. Op deze wijze komt voldoende bebouwingsdiepte t.o.v. de sporen tot stand om een nieuw aangezicht van Kessel-Lo naar het spoorweggebied te verwezenlijken.

Behoud van voldoende afstand t.o.v. de langsbebauwing in de middensectie van de Martelarenlaan opdat een voldoende uitzicht vanuit de bestaande woningen gevrijwaard blijft. Voorzien van één of meerdere openingen waar een ongehinderd uitzicht op de binnenstad blijft bestaan.

De nodige randbebouwing voorzien voor het verkeersplein aan de monding van Albert- en Martelarenlaan. Op die manier tevens de visuele breuk inkorten ter hoogte van de Tivolibrug.

Continuïteit nastreven van het 'vestenkarakter' in de bebouwing langsheen de Tiense vest: behoud van de verkeersweg aan de stadszijde, voorzien van groene tussenruimte aan de spoorzijde. Markeren van een verschil tussen het 'achtergelegen' gebied dat niet vanuit het publiek domein toegankelijk is, en de 'overgangsruiimte' die het ontbrekend stuk in de vestenstructuur vervolledigt.

Rechtstrekken van de Diestsestraat om een beter grondstuk te bekomen voor ontwikkeling langs de spoorweg en een meer leesbaar kruispunt te kunnen organiseren met de as Diestsesteenweg-Vuurkruisenlaan.

Beperking van de dichtheid rondom en achter het stationsgebouw, opdat dit laatste niet in de verdrukking komt. Keuze voor een overlangse dichtheidsgradiënt die stijgt naar beide uiteinden, ten einde de langsbebauwing aan de westzijde van de spoorweggeul tussen twee duidelijke beëindigingen te vatten. Realisatie van een symbolisch uitzichtspunt aan de Blauwputbrug dat de 'ingang' van Leuven markeert.

Uitbouw van een efficiënt overslagpunt voor openbaar vervoer in rechtstreekse aansluiting met het Martelarenplein. Creatie van twee nabijgelegen 'sferen', deze van het bus- en treinvervoer (de 'beweging') en deze van de voetgangersanimatie (het 'toekomen').

Onderdoorgang voor voetgangers, vertrekkend op het Martelarenplein, als rechtstreekse verbinding met Kessel-Lo. Om de continuïteit en veiligheid zoveel mogelijk te bewerkstelligen, deze onderdoorgang zoveel mogelijk als 'straat' uitwerken. Dit vereist:

- 1° een optimale aansluiting op voetgangersnetwerk in Kessel-Lo.
- 2° een geleidelijke overbrugging van de bestaande niveauverschillen.
- 3° het aanbrengen van voorzieningen en diensten langsheen het parcours.
- 4° de vermenging met trein- en busreizigers voor bijkomende animatie en beweging.

Tunnel onder Martelarenplein tussen Diestse- en Tiense vest om doorgaand ringverkeer ondergronds af te leiden. Doorknippen van bovengronds ringverkeer (tenzij voor bussen en taxi's) ten einde de dwarse oversteek voor bussen en voetgangers optimaal te kunnen inrichten.

b. Programma.

De nabijheid van bus- en treinstation maakt de terreinen in de onmiddellijke omgeving bijzonder geschikt voor kantoorfuncties. Gezien het bijkomend voordeel van een korte loopafstand naar de binnenstad, werden de grotere samenhangende locaties aan de stadszijde voorbestemd voor de vestiging van grote overheidsadministraties (Vlaams Huis, Financiën, Provinciehuis) of zetels van industriële of commerciële firma's. Deze kunnen

tevens als trekker voor de verdere ontwikkeling fungeren.

De zijde van Kessel-Lo en de 'overgangszone' aan de Tiense Vest (de huidige goederenkoer) zijn eerder geschikt voor gemengde activiteiten, die flexibel kunnen worden opgebouwd en nauw op de voetgangersparcours zijn betrokken.

Het deel van de Martelarenlaan zuidwaarts van de Schurmansstraat is, samen met de Centrale Werkplaatsen, ongetwijfeld het meest uitgesproken woongebied.

Naast de eigen parkeervoorziening van elke vestiging, wordt het pendelparkeren - in overeenstemming met het verkeersschema - verdeeld over nieuwe voorzieningen aan de Martelarenlaan, de Vuurkruisenlaan en de Tiense Vest. Het aantal pendelparkeerplaatsen blijft echter bevroren op het huidig niveau, in de overtuiging dat een eventuele stijging moet worden opgevangen in een toekomstig pendelparkeerstation gesitueerd aan de kruising van de A2 en de spoorlijn(en) naar Brussel. (Een voorstel hiertoe is uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk I).

c. Fazering.

De ontwikkeling wordt in hoge mate bepaald door de bereikbaarheid, die gezien de huidige verzadiging, vereist dat voorzieningen worden getroffen om deze gelijktijdig met de ontwikkeling te verbeteren: deze impliceren zowel nieuwe infrastructuurwerken (reorganisatie kruispunt tussen twee waters, omlegging Martelarenlaan, tunnel onder Martelarenplein) als de uitrusting van een goed functionerend busstation met efficiënt voor- en natransport.

Zowel vanuit het perspectief van bereikbaarheid als vanuit de behoefte om met deze ontwikkeling ook structurele verbeteringen in het stedelijk leven aan te brengen (bv. een duidelijk beeld van de Vuurkruisenlaan, een rechtstreekse voetgangersverbinding naar Kessel-Lo, een beter openbaar vervoer, een nieuw 'front' voor Kessel-Lo) verdient het aanbeveling om prioritair te starten met de ontwikkeling van de terreinen ten noorden van het reizigersstation.

2.4. De enclave als kenmerkend onderdeel.

2.4.1. Kader.

a. Morfologisch.

De enclave bestaat fundamenteel uit twee delen die in elkaar overgaan naarmate men zich zuidwaarts beweegt:

- 1° de brede ingegraven spoorbundel net voorbij de Tivolibrug, waar de twee uitwaaiende lijnen naar Luik en Ottignies samenkomen en tevens restplaatsen voor stalling en assemblage van goederentreinen zijn voorzien.
- 2° de afzonderlijk ingegraven spoorlinten naar Luik en Ottignies, onderling gescheiden door de massieve heuvelrug in het verlengde van de Abdij van't Park.

Het geheel vormt een weinig 'zichtbaar' onderdeel van het Leuvense stadsgeheel. Het wordt in principe alleen waargenomen van op de Tivolilaan, die hoofdzakelijk als lokale fiets- en bedieningsweg fungeert.

De landbouw- en weidegronden van de Abdij domineren het geheel, vooral omdat het landschap er, door de smalle en diepe insnijding van de spoorlijnen aan zijn uiteinden, visueel lijkt door te lopen tot de achterkanten aan de overzijde. Deze homogene verschijning steekt schril af met de nog brede spoorbundel aan de Tivolibrug, die op die plaats het landschap overheerst en er een breuk tussen twee stadsgedeelten markeert.

b. Functioneel.

De Abdij van 't Park vormt een uniek rustpunt in de verderschrijdende urbanisatie. Ze wordt door de Leuvenaars intensief benut voor passieve recreatie. Vanuit het projectgebied blijft de toegankelijkheid beperkt tot twee minimale voetgangersbruggen.

c. Verkeerskundig.

Samen met de aanleg van de T.G.V. worden in deze sectie aanzienlijke infrastructuurwerken gepland:

- 1° de lijn naar Luik wordt over een grote lengte ontdubbeld, zodat op twee plaatsen over de lijn naar Ottignies een viaduct wordt aangelegd;
- 2° het T.G.V.-spoor loopt tussen beide vorige lijnen in, op een apart viaduct over het spoor naar Ottignies. In tegenstelling met de Intercity-lijnen blijft het T.G.V.-spoor nagenoeg horizontaal doorlopen - ongeveer ter hoogte van het huidig maaiveld - na dit viaduct.

De kwaliteit van de ingraving, nl. de onzichtbaarheid van het treinverkeer en de afdemping van eventuele geluidshinder, gaat dus grotendeels verloren.

2.4.2. Voorgestelde ontwikkeling.

a. Krachtlijnen.

Behoud van de groene enclave van de Abdij van 't Park als passief recreatiegebied.

Verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers- en fietsers, zonder afbreuk te doen aan het intimistisch karakter.

Visuele- en geluidshinder verbonden met de aanleg van de T.G.V. zoveel mogelijk beperken.

Verminderen van de visuele breuk aan de Tivolibrug door landschappelijke verzorging.

b. Fazering.

Samen met de planning en aanleg van de T.G.V., moeten nieuwe routes en overgangen voor fietsers en voetgangers worden bestudeerd, alsook de maatregelen nodig voor het weren van visuele indringing en geluidshinder en de landschappelijke incorporatie van de wigvormige strook tussen de afbuiging van de lijnen naar Luik en Ottignies in de enclave van de abdij.

2.5. De Centrale Werkplaatsen als apart geheel.

2.5.1. Kader.

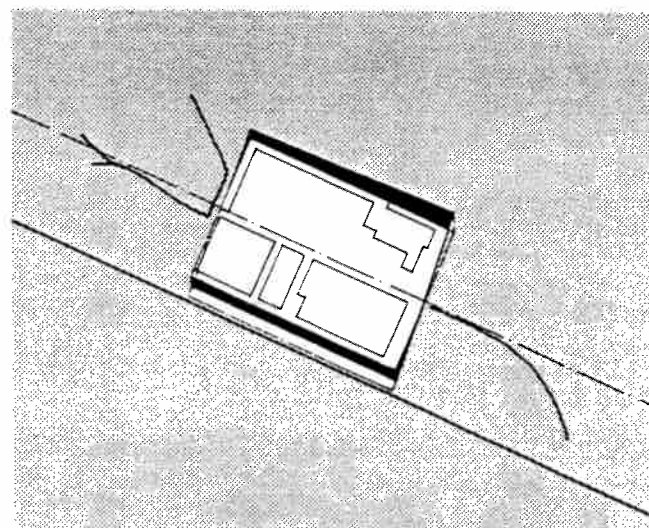
a. Morfologisch.

De Centrale Werkplaatsen vormen een apart gebied. Het is als rechthoek uitgesneden in het woonweefsel van Kessel-Lo en slechts met een navelstreng (het bedieningsspoor) verbonden met de rest van het studiegebied. Het omvangrijke terrein wordt daarom als een aparte morfologische entiteit behandeld.

Zijn meest opvallende karakteristiek is de horizontale uitvlakking in het ongelijkmatig hellend terrein. Deze brengt opmerkelijke niveauverschillen teweeg met de belendende straten: ten opzichte van de Diestsesteenweg vormt het terrein een sokkel van zowat 1,5 meter, terwijl het aan de Schurmansstraat steeds meer ingegraven ligt naarmate men in westwaartse richting vordert. De Centrale Werkplaatsen liggen dus als een scharnier gekanteld in een hellend terrein. Alleen ter hoogte van de middenas (de Valvekensstraat en het bedieningsspoor) corresponderen de niveaus. Dit gebrek aan aansluiting met de omgeving en het grote contrast in functie markeert een duidelijke eigenheid.

Het gebied zelf valt uiteen in drie onderdelen:

- 1° de noord-zuid gealigneerde loodsen aan de Diestsesteenweg.
- 2° de noodzakelijke open tussenruimte in de middenas waar de spoorbundel uitwaaiert om treinvorming mogelijk te maken.
- 3° de verspreide bedrijfsruimte aan de zuidflank, waar diverse werkplaatsen staan opgesteld volgens uiteenlopende behoeften van ruimtegebruik.



KANTELEND VLAK

In een ruimere omschrijving knoopt het gebied aan bij twee trajecten met sterk verschillend karakter:

- 1° de tangent van de Diestsesteenweg, hoewel de agglomeratie van buurtgebonden voorzieningen ter hoogte van de werkplaatsen grotendeels onderbroken wordt.
- 2° de achterliggende verbinding met het sport- en recreatieterrein, die aan de Valvekensstraat voorlopig doodloopt op de omheiningsmuur.

Beide routes doorkruisen het geheel Blauwput-Lolanden in oost-westrichting. De eerste vormt de meer formele 'voorkant', de tweede de meer informele 'achterkant'.

b. Functioneel.

Door de ontwikkeling van Kessel-Lo als gediversifieerd woongebied, is de band met het vroegere 'arsenaal' duidelijk verloren gegaan. De Centrale Werkplaatsen vormen eerder een 'blinde vlek', waarvan de industriële functie niet langer prioritair is voor het economisch leven.

Mede gezien de nabijheid van het statoin en de grote woningvraag in het Leuvense, lijkt een omvorming tot woongebied aangewezen. Een gedeeltelijk behoud van de werkplaatsen is uit bedrijfskundige overwegingen niet aangewezen en legt een onnodige hypotheek op de toekomstige kwaliteit als woongebied.

c. Verkeerskundig.

Door zijn specifieke ligging is een hoofdontsluiting langs de Diestsesteenweg aangewezen, ook al betekent dit een (in tijd gespreide) bijkomende belasting. De overige straten aan de rand van het gebied zijn immers woonstraten, die supplementair verkeert best kunnen missen. Het bedieningsspoor loopt door de achterkant van een bouwblok en kan daarom nauwelijks als verkeersstraat worden uitgebouwd.

De middenas van het gebied, waar zich de enige aansluiting op niveau bevindt met de belendende straten, is aangewezen als interne ontsluitingsweg. Het bedieningsspoor kan als rechtstreekse voetgangers- en fietsverbinding met het station worden omgevormd.

2.5.2. Voorgestelde ontwikkeling.

a. Krachtlijnen.

Creëren van een woongebied dat accordeert met de omliggende bebouwing zonder zijn eigen karakter te loochenen. De omvang van de interventie, de noodzakelijke dichtheid, de prijsklasse van (sommige) woningen, houden in dat een onvermijdelijk verschil zal optreden tussen het nieuwe woongebied en het bestaande. Dit betekent echter niet dat geen inschakeling zou mogelijk zijn. Deze kan o.a. bekomen worden door:

- 1° een inpassing in een bestaand parcours van routes en trajecten: de Diestsesteenweg, de verbinding met het sportterrein van Kessel-Lo, de verbinding met Lolanden.
- 2° een vormelijke afstemming op de globale morfologie van de randen.
- 3° een sociale afstemming op de bewonerscategorieën in de directe omgeving. Concreet betekent dit dat naar een vergelijkbare diversificatie moet worden gezocht en dat een redelijk aandeel sociale woningbouw moet worden voorzien.
- 4° een juiste fazering. Een geleidelijke groei zal gemakkelijker verteerd worden dan een bruuske transformatie.

Bewaren van een reminiscentie aan de vroegere toestand. De Centrale Werkplaatsen zijn steeds een belangrijk merkpunt geweest. Ze zijn grotendeels verantwoordelijk voor de 'werkmansstraten' in hun omgeving. Om te beletten dat een blad uit de geschiedenis wordt gescheurd wanneer men ze vervangt, dienen aanknopingspunten te worden gezocht tussen de oude en nieuwe toestand: het behoud van opmerkelijke gebouwen, de herinnering aan de hoofdstructuur.

b. Programma.

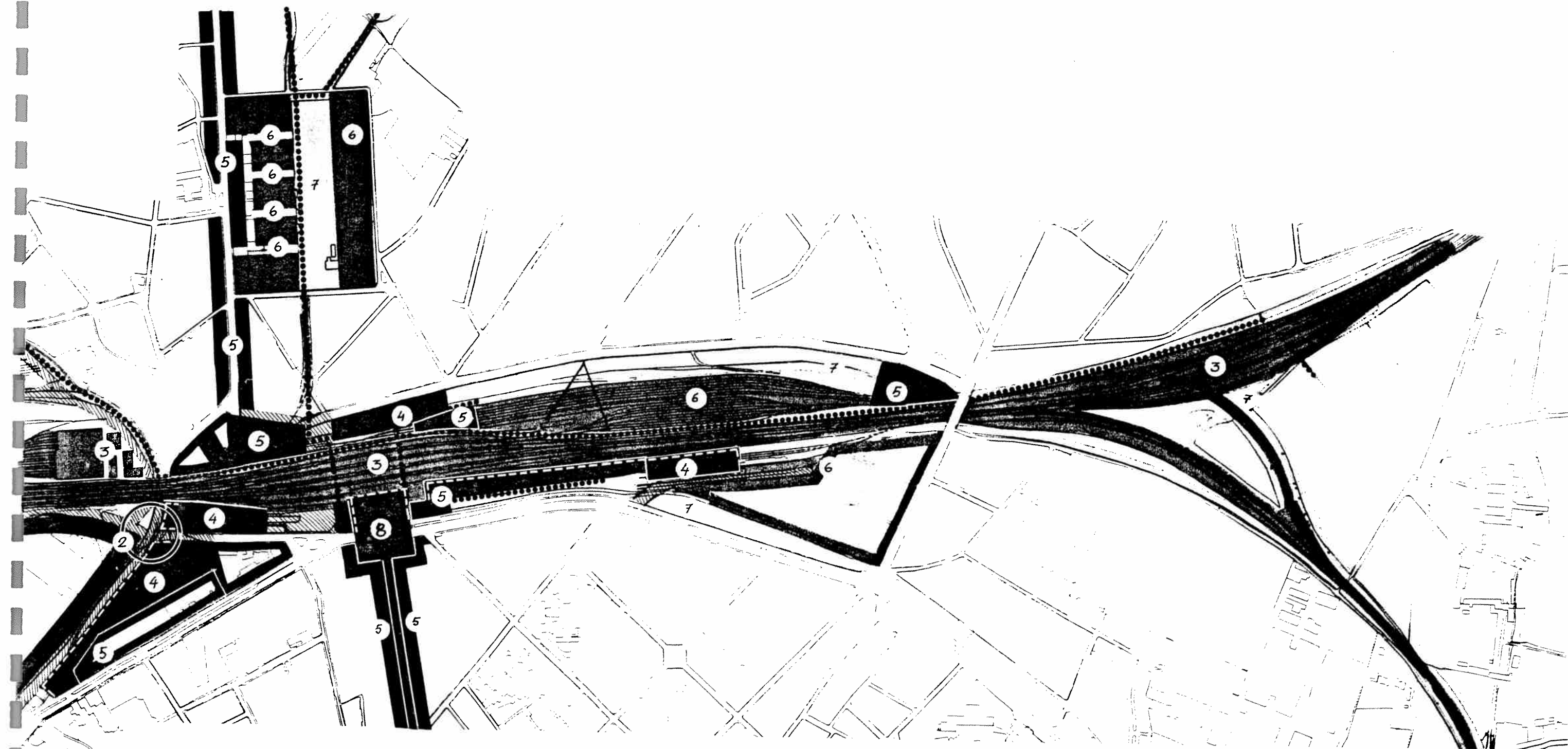
Om het vereiste 'stedelijk' karakter te bekomen, maar ook om de noodzakelijke infrastructuurwerken te kunnen afschrijven over een voldoende groot woningaantal, zal een gemiddelde dichtheid van 60-70 woningen per hectare moeten gerealiseerd worden. Afhankelijk van het behoud van sommige constructies, betekent dit een tentatief woningaantal tussen de 400-500 woongelegenheden. Op die manier bereikt men een gemiddelde prijsklasse die waarschijnlijk overeenstemt met de woningvraag op deze locatie.

Om in te spelen op de markt zal een voldoende gevarieerd aanbod moeten worden gecreëerd, dat kwa woningtype en prijsklasse de ontwikkeling in de Leuvense agglomeratie - ook tijdens de realisatie - voldoende van nabij kan blijven volgen.

Naast de woningen zelf bestaat waarschijnlijk ruimte voor commerciële voorzieningen (aan de Diestsesteenweg) en voor diverse vormen van woonbetrokken gemeenschapsuitrusting. De preciese omschrijving daarvan zal echter het onderwerp moeten uitmaken van een meer gedetailleerde studie.

c. Fazering.

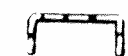
Het project zal een onderverdeling mogelijk moeten maken waarbij de aanleg van de infrastructuur kan samengaan met de aanleg van de woongelegenheden. Opdat de eerste bewoners niet teveel hinder zouden ondervinden van de latere ontwikkeling, zal het geheel moeten kunnen opgesplitst worden in onderdelen die stelselmatig afgewerkt worden.



- 1 nutsvoorzieningen en
gemeenschapsinfrastructuur
- 2 industriële bedrijvigheid
en opslagplaats
- 3 spoorwegvoorziening
- 4 kantoor of administratie

- 5 gemengde bestemming
(commercieel, diensten, wonen, recreatief)
- 6 wonen
- 7 groenvoorziening
(park, plantsoen, landschapsaanleg)
- aanleg nieuwe infrastructuur
(wegen, bus-treinstation)

- 8 heraanleg bestaande infrastructuur
- voetgangersroute
- A te bewaren uitzicht
- O herkenningspunt

 samenhangend gevelfront

3. SPECIFIEKE INTERVENTIES OP SCHAAL VAN HET GLOBALE STUDIEGEBIED.

3.1. Uitwerking pendelparkeerstation Noord.

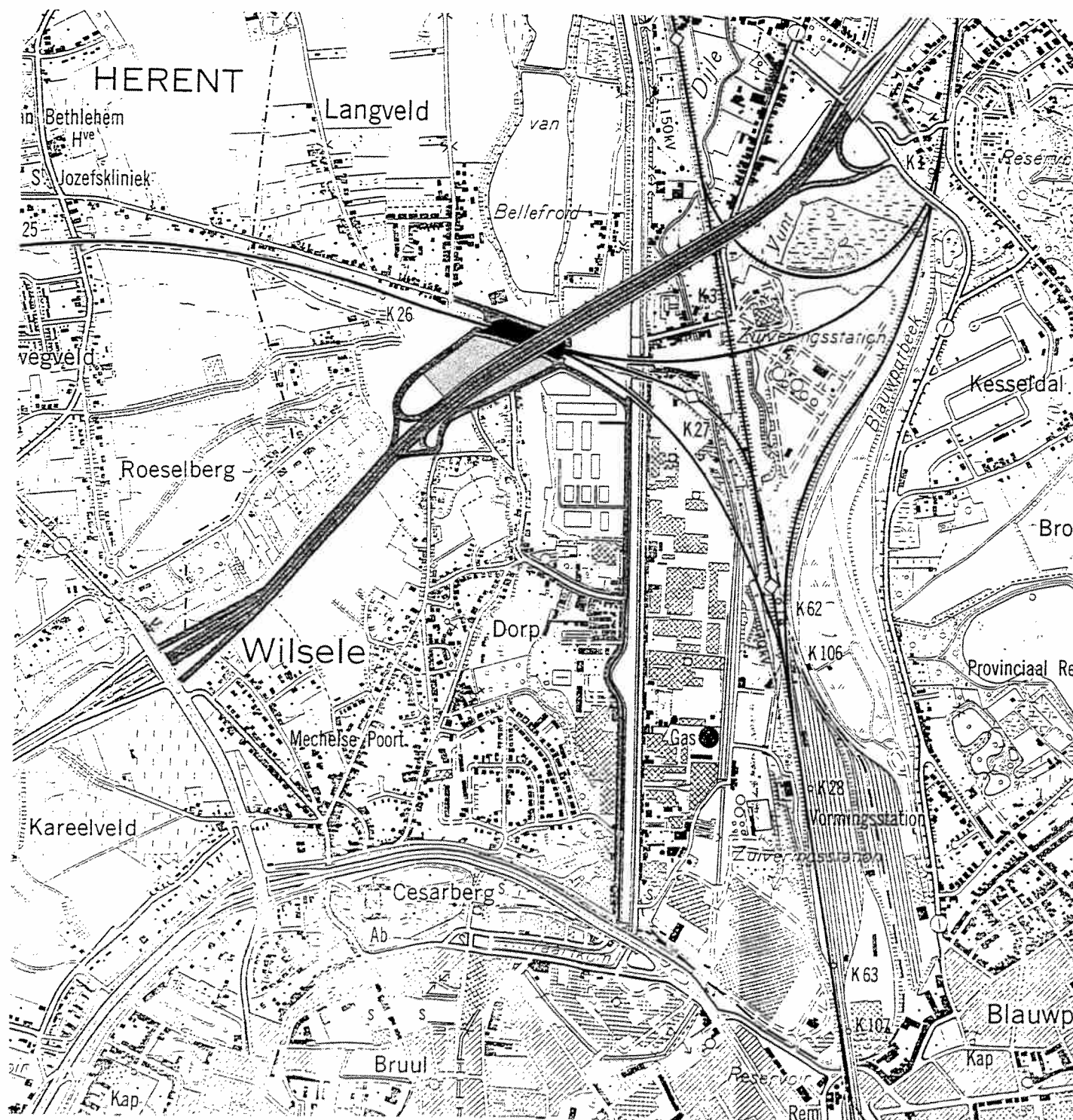
Op het kruispunt van de A2 en de gebundelde spoorlijnen naar Brussel (huidige lijn 36, snelspoorlijn, verbindingsbocht naar Aarschot) ligt een geprivilegieerde overstaplocatie. Mits aanpassing van de afrit Wilsele-dorp is deze immers direct vanaf de A2 bereikbaar, terwijl er volgens de voorziene tijdsregeling tijdens de spitsuren gemiddeld om de acht minuten directe treinen naar Brussel passeren.

De aanleg van een pendelparkeerstation op het gebied tussen het gewijzigde op- en afrittencomplex van Wilsele-dorp zou dus aan de gebruikers van de A2 toelaten een forse tijdswinst te realiseren op hun verplaatsing naar Brussel, net voor de gebruikelijke file van Bertem. Tevens zou zo'n park & ride station een supplementaire belasting van de toevoerwegen naar het Leuvens hoofdstation door pendelverkeer vermijden. Het betekent echter wel dat de reistijd naar Brussel voor de halterende treinen met circa 2 minuten zal verlengd worden.

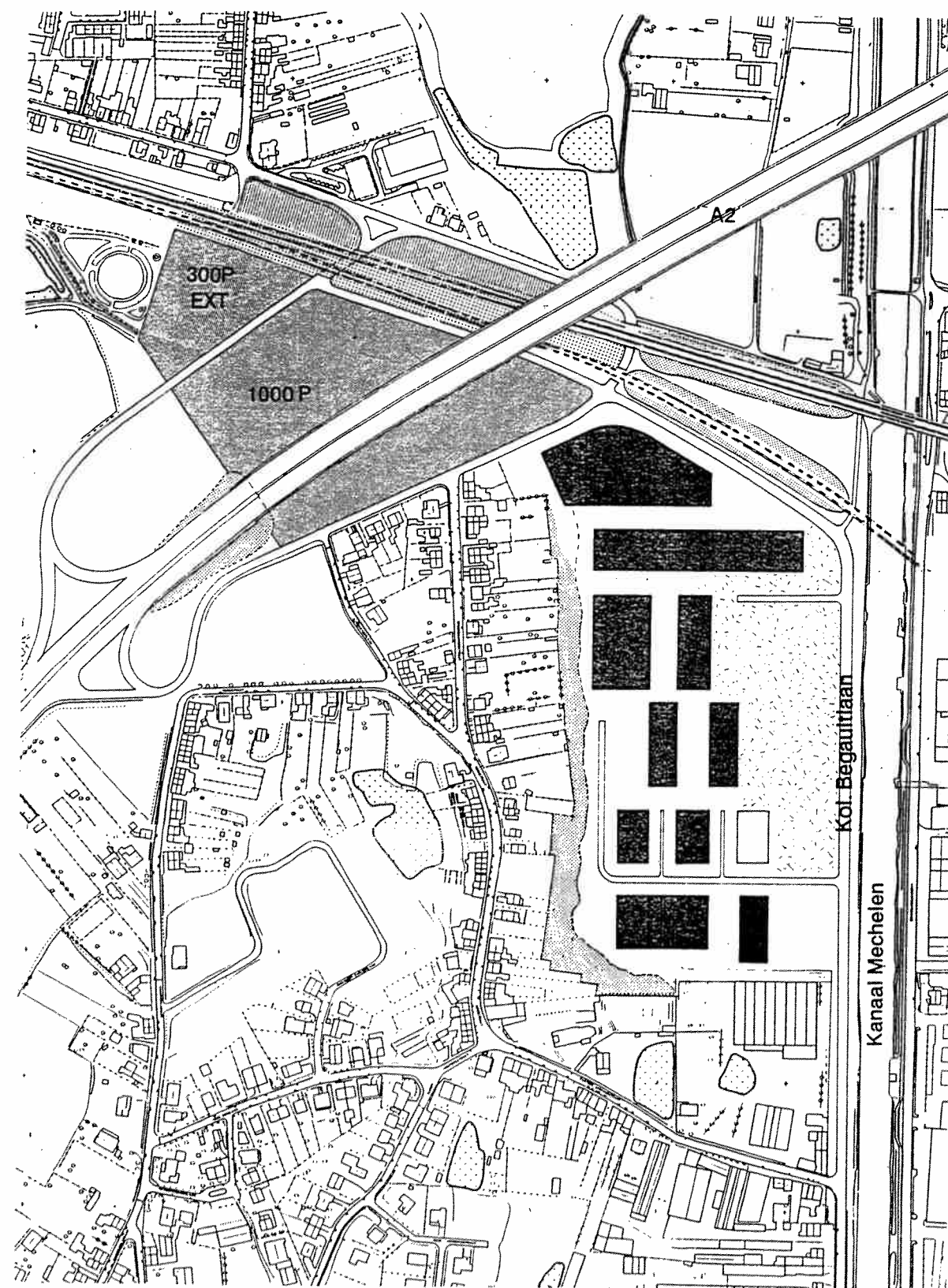
Uit de studie van TRACER is gebleken dat voor een dergelijk pendelparkeerstation ook een cliënteel bestaat, zeker indien het huidige station Herent dat door de T.G.V.-werken moet vervangen worden naar deze nieuwe locatie zou worden overgebracht. Voor de spoorwegen impliceert deze overplaatsing een betere aanwending van fondsen, voor de reizigers uit Herent een meer frequente service.

Het aangeduide terrein ligt in een kom en zou landschappelijk zonder hinder voor de omgeving als

parkeeraccommodatie kunnen worden ingericht. De nieuwe toevoerroute naar de A2 vermijdt de dorpskom van Wilsele en vereist de - reeds lang voorziene - verlenging van de K. Begaultlaan. Ze ontsluit een ruim en momenteel ondergebruikt grondstuk tussen de Begaultlaan en de nieuwe snelspoorberm, dat als commercieel, industrieel of dienstencomplex bruikbaar wordt.



INPLANTING PENDEL PARKEERSTATION



ORGANISATIE PENDEL PARKEERSTATION

3.2. Uitwerking invalsweg A2-Vuurkruisenlaan.

De verbinding van het stadscentrum met de richting Aarschot en de noordelijke oprit van de A2 levert vandaag al ernstige problemen op:

- 1° het verkeer naar de oprit Wilsele-Blauwput belast de 1 Mei-laan en het geurbaniseerd gedeelte van Kessel-Lo.
- 2° de Aarschotsesteenweg is ernstig overbelast, mede door zijn uitgroei als bedieningsweg voor de groothandelsfuncties langs de oostelijke Vaartoever.
- 3° de Aarschotsesteenweg vormt een flessehals bij zijn onderdoorgang van het spoor naar Mechelen. Vroeg of laat moet deze vernauwing worden weggewerkt.
- 4° het zware vrachtverkeer van Interbrew heeft behoefte aan een meer directe aansluiting op de A2 zonder hinder voor het stedelijk leven.

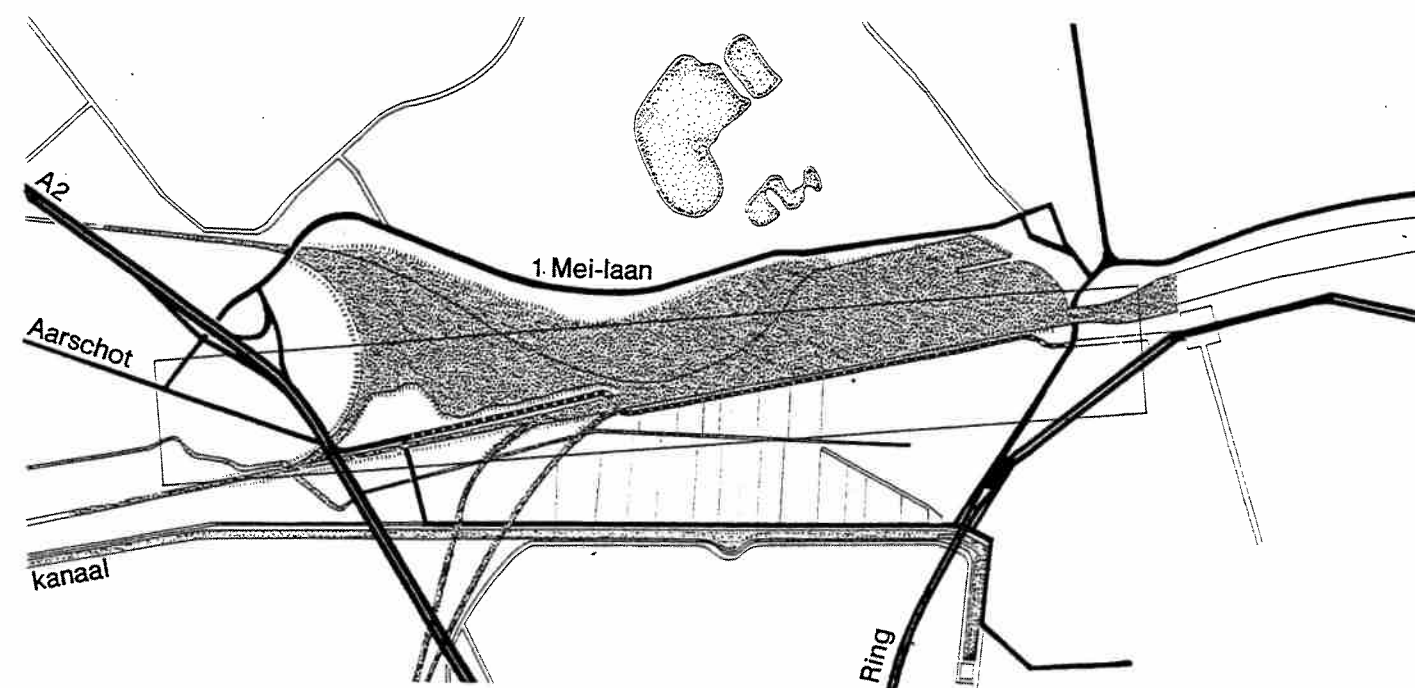
Tegelijk mag worden verwacht dat de ontwikkeling van de spoorweggronden een bijkomende verkeers-attractie zal uitoefenen vanuit de A2 en de Aarschotsesteenweg.

Om aan deze problemen tegemoet te komen is een tracé uitgestippeld voor een nieuwe verbindingsweg die tevens past in de morfologische eigenheid van het spoorwegplateau. Het vertrekt vanuit de bestaande Aarschotsesteenweg ter hoogte van de flessehals onder het spoorwegviaduct. Deze wordt vermeden door een nagenoeg rechtlijnige verlenging ten oosten van de spoorbundels naar Mechelen en Brussel. De nieuwe onderdoorgang wordt geconcentreerd ter hoogte van de geplande aftakking van de snelspoorlijn, zodat de noodzakelijke infra-

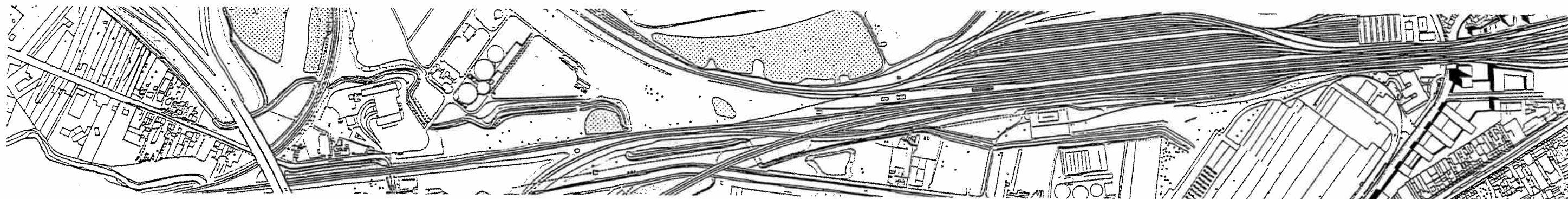
structuurwerken tegelijkertijd kunnen worden ondernomen. Eens aan de buitenzijde van het plateau volgt het tracé de Leibeek, om aan de achterkant van Interbrew op de Vuurkruisenlaan aan te sluiten.

Naast het gebundelde infrastructuurwerk onder de bestaande sporen en het nieuwe snelspoor, vergt de aanleg ook de onteigening van een (woontechnisch ondermaats) rijtje woningen en van het vroegere schoolgebouw van Groep T. Het groot voordeel van het tracé ligt echter in zijn combinatie van verschillende doeleinden:

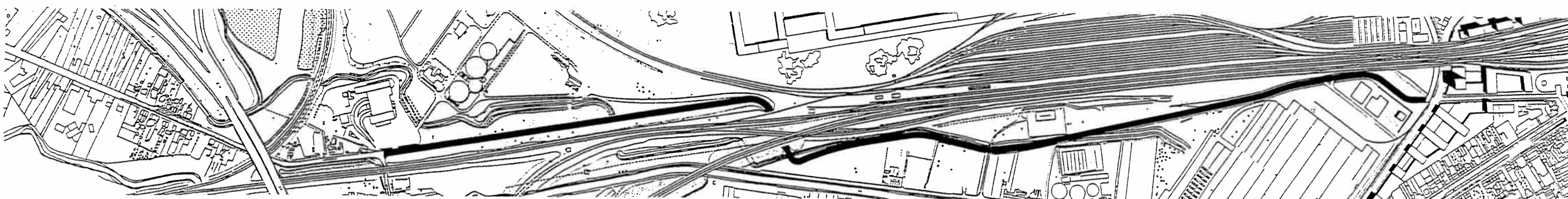
- 1° rechtstreekse ontsluiting van het projectgebied vanuit de A2, ter hoogte van de locatie van de belangrijkste parkeergelegenheden.
- 2° ontlasting van de 1 Mei-laan, het bijbehorend woongebied en het kruispunt tussen Leuvensestraat en Diestsesteenweg.
- 3° opname van het doorgaand verkeer vanuit Wilsele-Aarschot. Op deze wijze ontstaat de mogelijkheid om de Aarschotsesteenweg langsheen de Vaart als gecombineerde weg voor lokale bediening van groothandelsfuncties en recreatieve doeleinden in te richten.
- 4° ontsluiting van de bedrijfsgronden langsheen de Dijle en Leibeek; verbeterde exploitatie van dit potentieel industriegebied.
- 5° rechtstreekse aansluiting van Interbrew op de A2.
- 6° accentuering van het spoorwegplateau als verzelfstandigd geheel.
- 7° mogelijke regeling van het kruispunt aan de Vuurkruisenlaan met voorkeurbehandeling voor lijnbussen die af- en aanrijden naar de nieuwe busstopplaats langs een aparte route onder de Blauwputbrug.



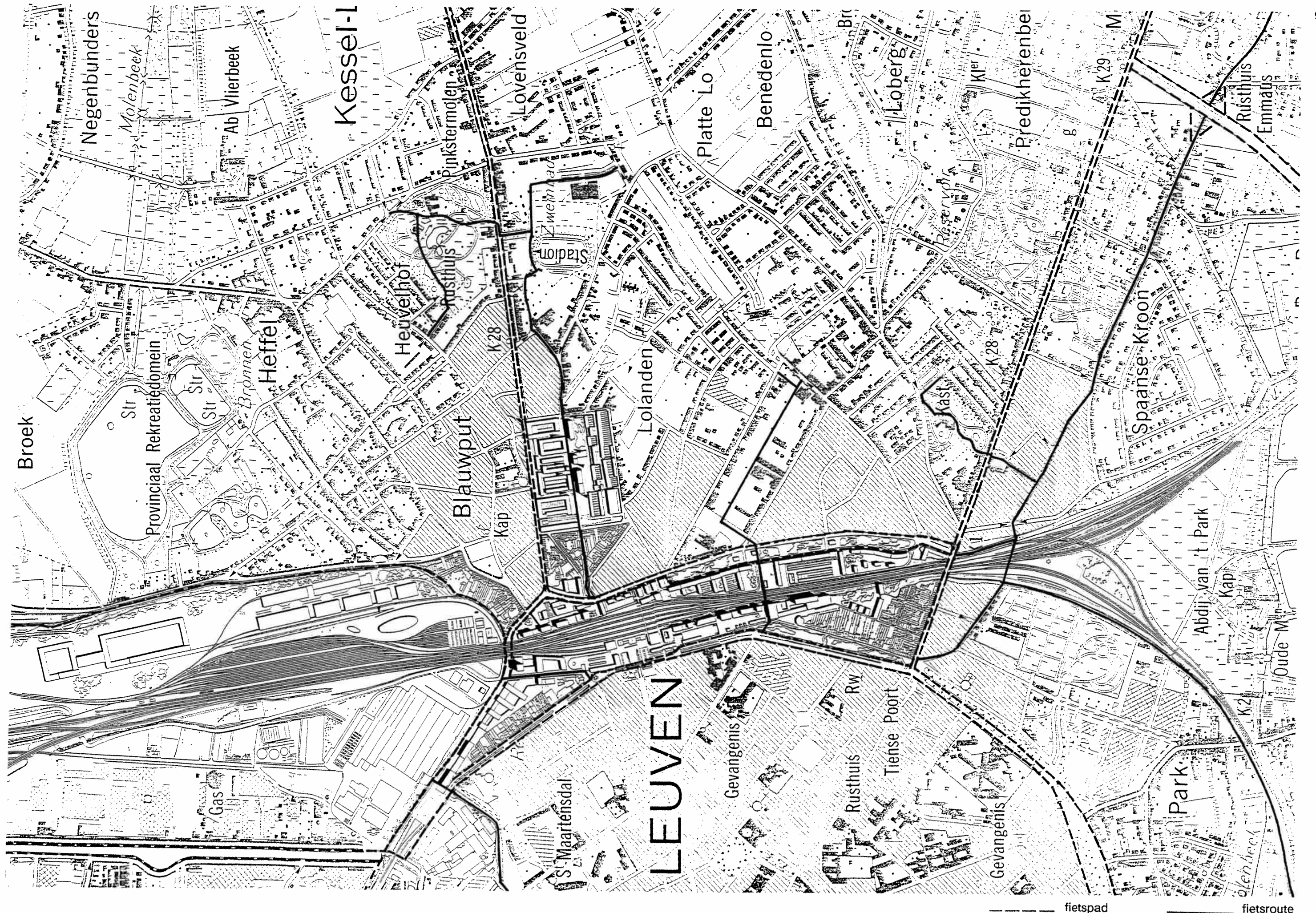
PRINCIPESHEMA



· HUIDIGE SITUATIE



INPLANTINGSPLAN VERBINDINGSWEG



----- fietspad

———— fietsroute

II. DEELPROJECTEN VOOR SAMENHANGENDE FRAGMENTEN.

1. OPVATTING EN WERKWIJZE

Een groot project zoals dat van de Leuvense spoorweggronden valt altijd uiteen in deeloperaties. De werkelijke definitie van deze laatste grijpt pas plaats op het moment van hun realisatie. De fundamentele vraag is deze van samenhang: hoe kan belet worden dat ieder fragment zijn eigen leven leidt en de initiële orde van het plan verloren gaat?

De aard en de basis van de noodzakelijke samenhang moet dus meer nauwkeurig worden gedefinieerd. Op het niveau van het hele studiegebied is deze samengevat in een aantal algemene objectieven, verduidelijkt in voorgaand structuurschema. Op het niveau van de verdere invulling is hij vertaald in een cluster van ontwerpbeslissingen die elkaar wederzijds beïnvloeden.

In wat volgt wordt gepoogd de samenhangende deeloperaties verder uit te diepen. Enerzijds worden op die manier de interventies verduidelijkt die van de verschillende partners in het bouwproces worden verwacht. Anderzijds worden de marges ontgonnen. Voor elke deeloperatie krijgt men een meer

gefundeerd zicht op wat moet worden vastgelegd en wat nog voor discussie en aanpassing open blijft. Het project voor elk afzonderlijk deelgebied vormt op die manier de basis voor een kader van concrete richtlijnen, noodzakelijk voor een later aanlegplan.

Om de leesbaarheid te bevorderen, werd voor elk samenhangend deelproject dezelfde opbouw gehanteerd. Deze valt uiteen in drie grote onderdelen:

- 1° het *concept*: waar de opties bevat in het globale structuurschema tot concrete uitgangspunten voor het ontwerp zijn uitgewerkt.
- 2° de *beschrijving*: waar de opbouw van het ontwerp systematisch wordt uiteengezet, het weerhouden programma wordt verduidelijkt en eventuele indicaties inzake fazering worden opgesomd.
- 3° de *nadere uitwerking*: waar sleutelementen in het deelproject (meestal op een meer gedetailleerde schaal) verder worden gepreciseerd. De wijze waarop dit gebeurt hangt nauw samen met de specifieke aard van het onderdeel dat wordt toegelicht.

2. UITGANGSPUNTEN EN OPTIES.

2.1. Het plateau als onzichtbare verzameling.

a. Concept.

Samenhang houdt in dit geval verband met de gemeenschappelijke condities die de aard en de inplanting van de afzonderlijke elementen bepalen: hun 'onzichtbaarheid' vanuit de omgeving, hun beperkte verkeersgeneratie, hun interne ontsluiting. Elk element legt in principe weinig of geen gedragsregels op aan het andere. Binnen de opgesomde voorwaarden is de vorm en inplanting ervan alleen bepaald in functie van zijn interne rationaliteit en zijn inpassing in de lokale terreinomstandigheden.

De nutsvoorzieningen op het plateau zijn dus als kralen aan een snoer. Hun aard en omvang kan verschillend zijn, op voorwaarde dat ze kunnen geregen worden aan dezelfde ontsluitingsweg. Ze hoeven ook niet per se verwezenlijkt te worden, zodat - al naargelang de beslissing over ieder afzonderlijk element - verschillende ontwikkelingsmodellen denkbaar zijn.



DAKENPLAN PLATEAU MAXIMALE VERSIE

b. Beschrijving.

Met uitzondering van de (eventuele) bebouwing Kesseldal en de (eventuele) composteringsinstallatie worden de overige realisaties ontsloten vanuit een aangepaste dienstweg onder de Blauwputbrug, die aansluit op de Vuurkruisenlaan. Hij moet ten dele in het bestaande talud worden uitgegraven en naargelang de behoefte gelijkvloers worden verlengd. Opeenvolgend dient hij als ontsluitingsweg voor de nieuwe busstelplaats, het Rail Service Centre en het gecombineerd gevangeniscomplex.

De nieuwe busstelplaats is georganiseerd op het terrein tussen de toevoerspooren naar de stalplaats voor tractiematerieel en het bedieningsspoor van de Vaartkom. Het bevat een onderhoudsstation en een wachtklokaal en is zo ingericht dat alle busbewegingen vlot kunnen plaatsgrijpen. Het spoorwegmuseum en de administratieve lokalen van de N.M.B.S. worden langs de busstelplaats ontsloten, omdat de rechtstreekse toegang per auto door de verschillende helling van de nieuwe toegangsweg nagenoeg onmogelijk wordt.

Het Rail Service Centre is opgevat als een aanéénrijging van onderling verschillende gebouwen, die rechtstreeks aansluiten op de aanvoer van goederentreinen en de afvoer met vrachtwagens. De overslag wordt geoptimaliseerd door een

kamvormige inrichting; die zowel de aanleg van de nodige infrastructuur als de af te leggen trajecten minimaliseert. Door de bediening langs de Vuurkruisenlaan wordt het verstedelijkt deel van Kessel-Lo ontlast van onnodig vrachtverkeer. De bestaande toegang aan de 1 Meilaan kan worden gesloten. De ophoging van de afsluitingsberm tot het aangegeven niveau, verbergt zowel het Rail Service Centre als de busstelplaats voor inzicht vanuit het geurbaniseerd gebied.

Het beschikbare terrein tussen de zwakke bocht van de lijn naar Aarschot en de rand van het plateau is voldoende ruim voor de inplanting van een gecombineerde gevangenis, die zowel Leuven Centraal als de hulpgevangenis kan vervangen. Dit grote complex waarvan de definitieve vorm natuurlijk afhangt van het programma, mag de site niet overheersen. In zover het kwa hoogte beperkt blijft tot de aangegeven omhullende, zal het, vanuit de meest kritieke gezichtspunten, zelfs niet waargenomen worden. Aangezien het voorlopig programma best binnen deze omhullende kan gerealiseerd worden, lijkt het veilig deze conditie dan ook op te leggen. Op die manier blijft de continuïteit en het natuurlijk karakter van de omgevende berm gevrijwaard, zodat het plateau als een passende groene beëindiging van het suburbaan woongebied kan fungeren.

De verkavelingsvergunning Kesseldal, toegekend in 1968, druist voor wat het gedeelte ten westen van de Kesseldallaan betreft, volledig in tegen het behoud van het plateau als overheersend morfologisch gegeven. Alle publieke overheden zijn er langsom van overtuigd dat de voorliggende bouwplannen, 24 jaar na de toekenning van de verkavelingsvergunning, niet meer aanvaardbaar zijn. Indien men er niet in slaagt een juridisch middel uit te docteren om deze ongedaan te maken, moet in elk geval tot een andere vorm van bebouwing worden overgegaan. Dit laatste alternatief is zeker mogelijk: de verkavelingsvergunning is geen bouwvergunning en kan met een bijzonder plan van aanleg gewijzigd worden. Ter illustratie is daarom een concept uitgewerkt dat eventueel verenigbaar is met het idee van groene beëindiging. Vrijstaande appartementsbebouwing werd daartoe in de rand van de berm uitgegraven en langs achter bediend door een verlenging van de bestaande dienstweg naar een woonwagenvak.

c. Programma

Busstelplaats:	
Onderhoudsgebouw	1.900 m ²
Wachtklokaal	150 m ²
	50 busstaanplaatsen + 25(bij uitbreiding)
Rail Service Centre:	
Bestaande opslagplaats (EVIAN)	5.250 m ²

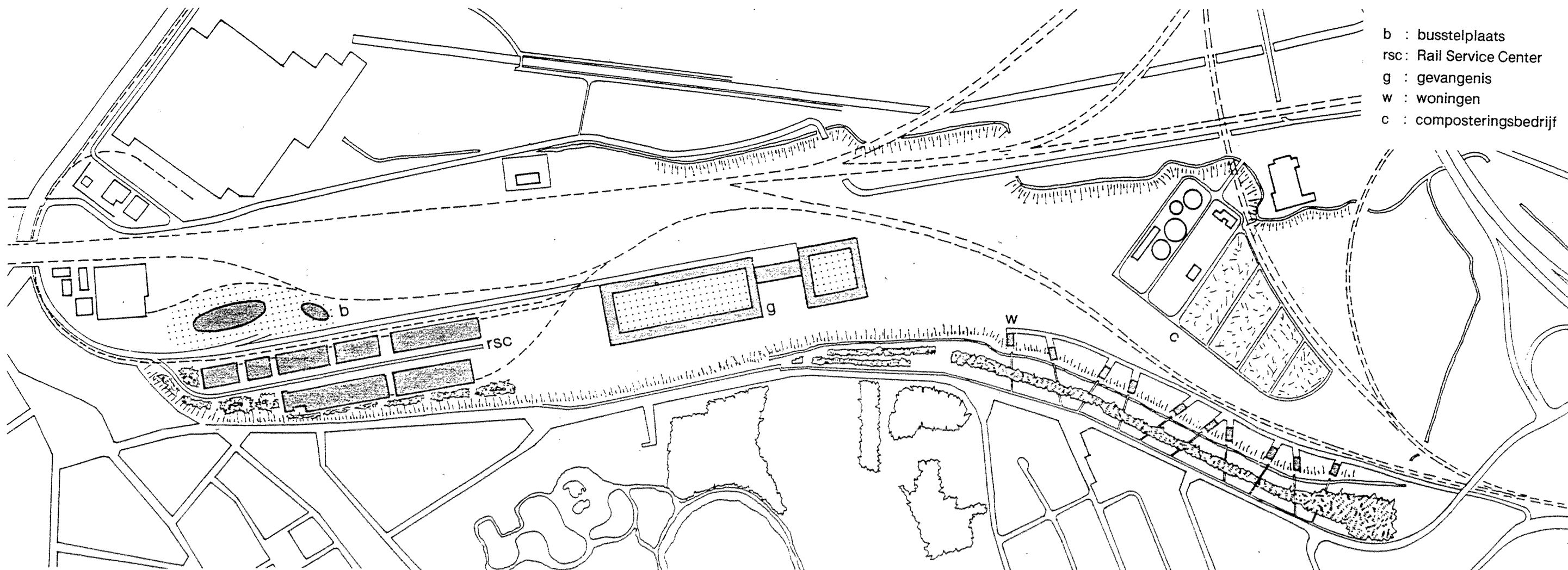
Nieuwe voorzieningen (multifunctionele los- en laadruimten en spoorweggebonden spin-off's)	20.000 m ²
Gevangeniscomplex: Gecombineerde instelling voor 350 gedetineerden	36.800 m ² vloeroppervlakte 9,1 ha terreinoppervlakte

Variant verkaveling Kesseldal: 9 vrijstaande flatgebouwen met totale vloeroppervlakte	23.250 m ² 186 parkeerplaatsen (accommodaties op spoorwegplateau of ingegraven)
--	---

d. Fazering:

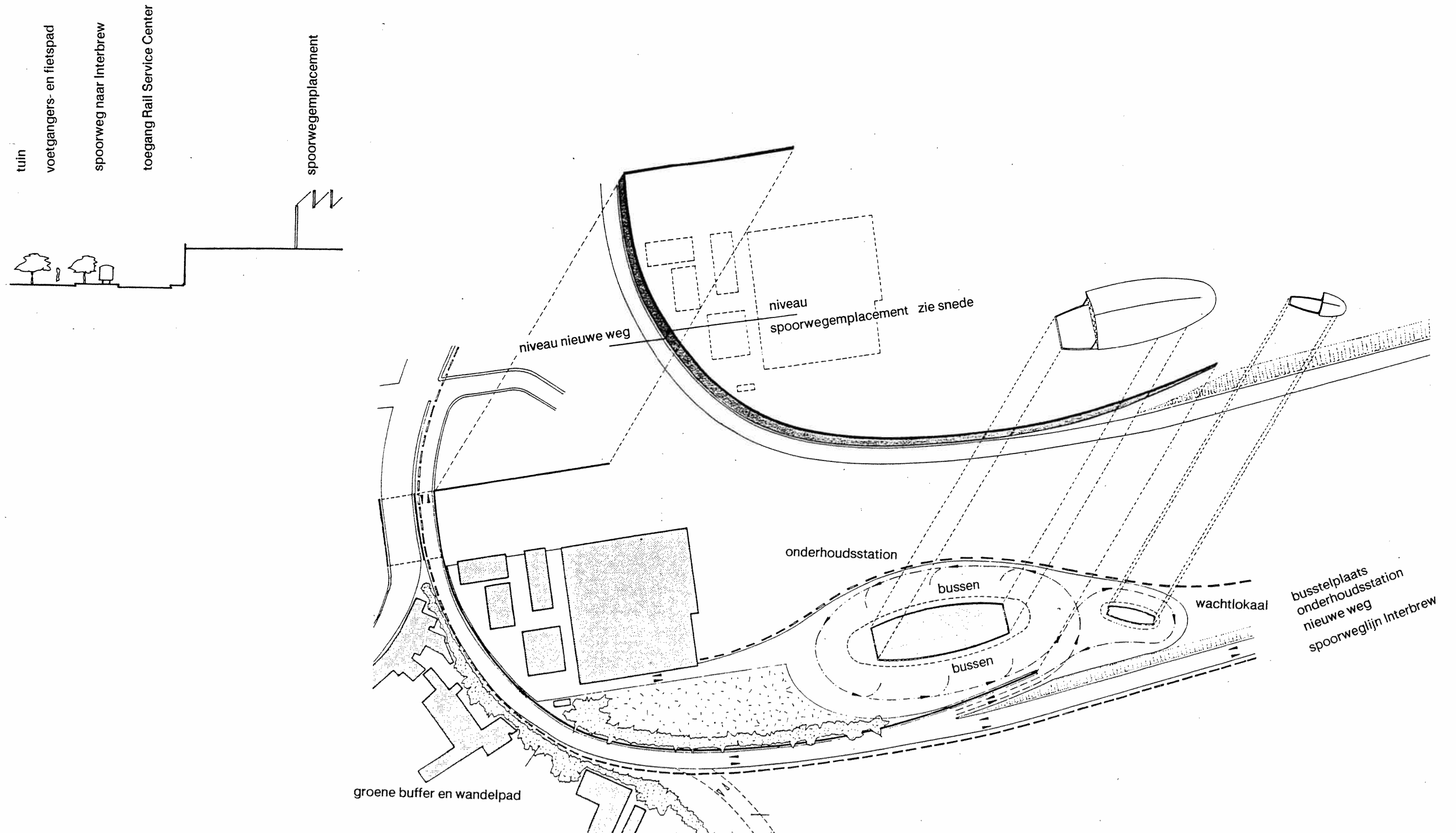
De aanleg van de nieuwe busstelplaats is een noodzakelijke conditie voor de ontwikkeling van de terreinen langs de Vuurkruisenlaan waarop de bestaande busstelplaats momenteel is ondergebracht.

De realisatie van de bedieningsweg is noodzakelijk voor de ontsluiting van de voorziene functies. Elke sectie nodig voor de betreffende functie kan telkens samen met de inrichting van de nieuwe bestemming worden aangelegd.

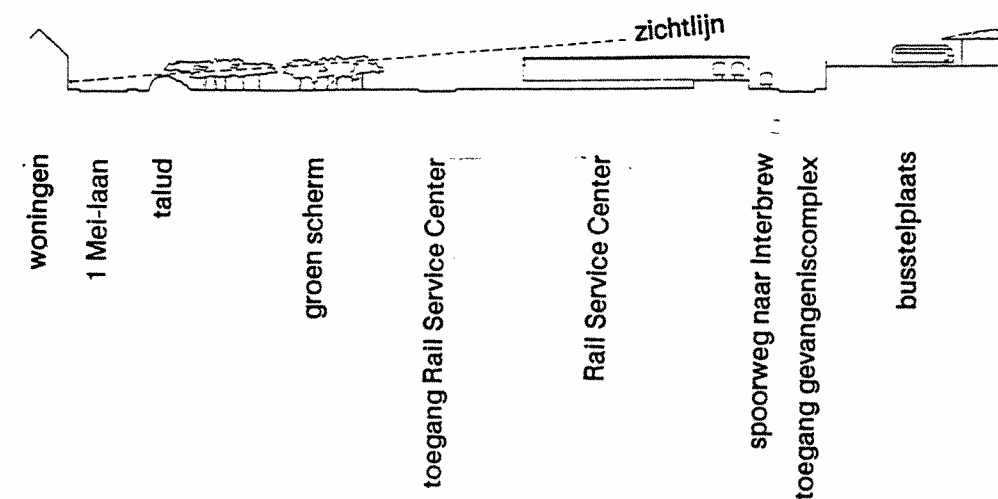


- b : busstelplaats
- rsc : Rail Service Center
- g : gevangenis
- w : woningen
- c : composteringsbedrijf

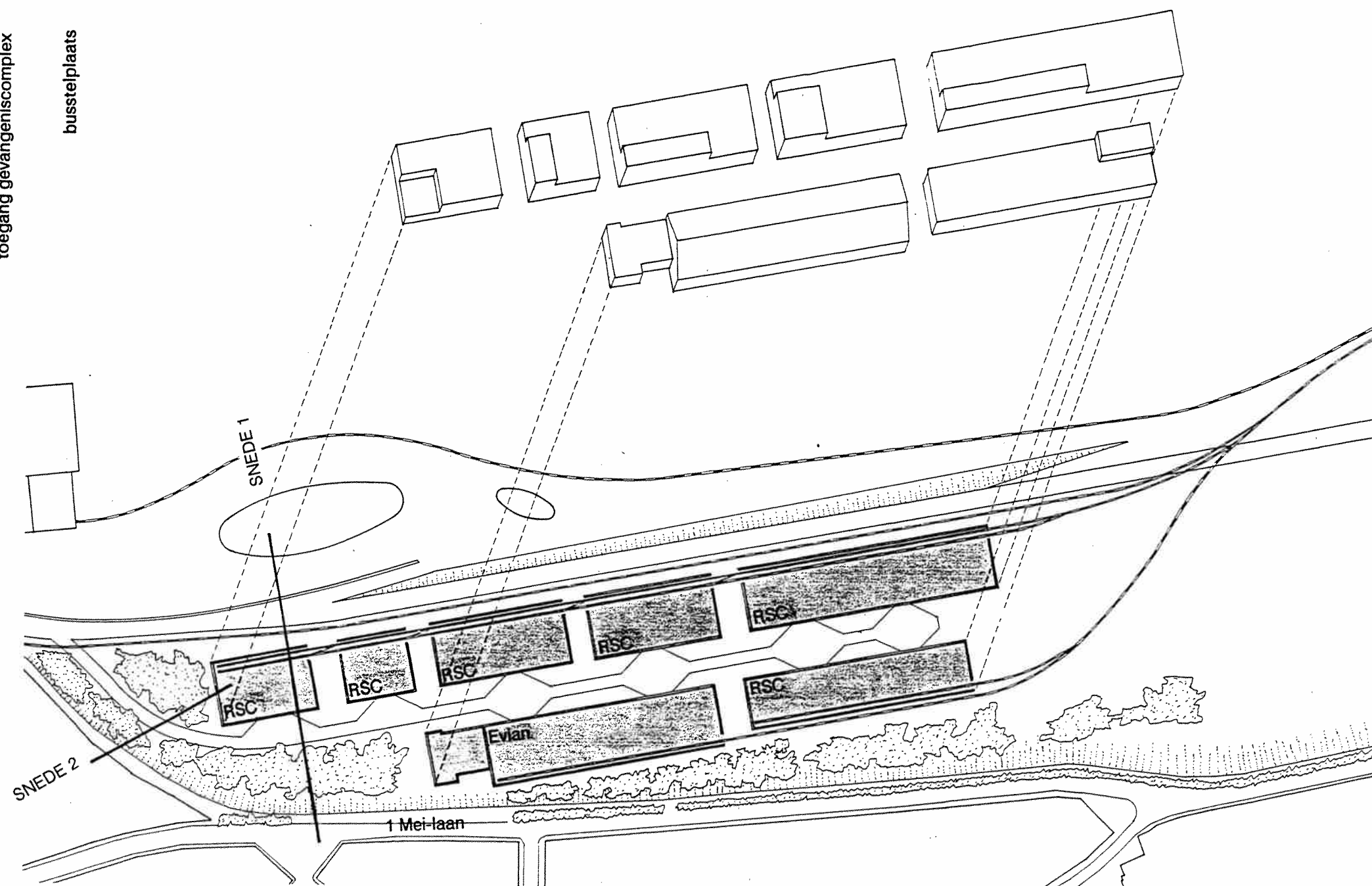
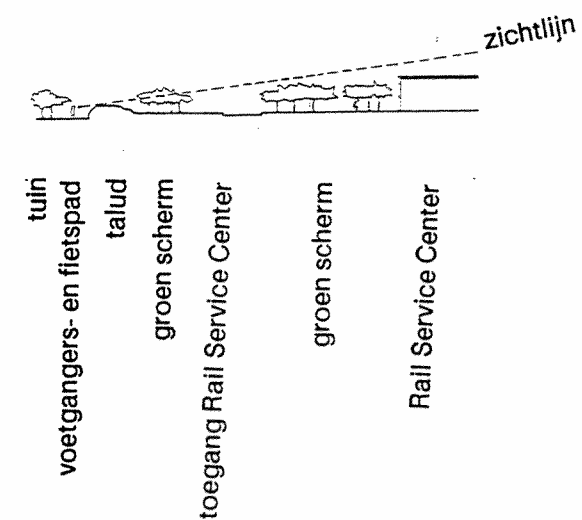
PLATTEGROND MET FUNCTIES

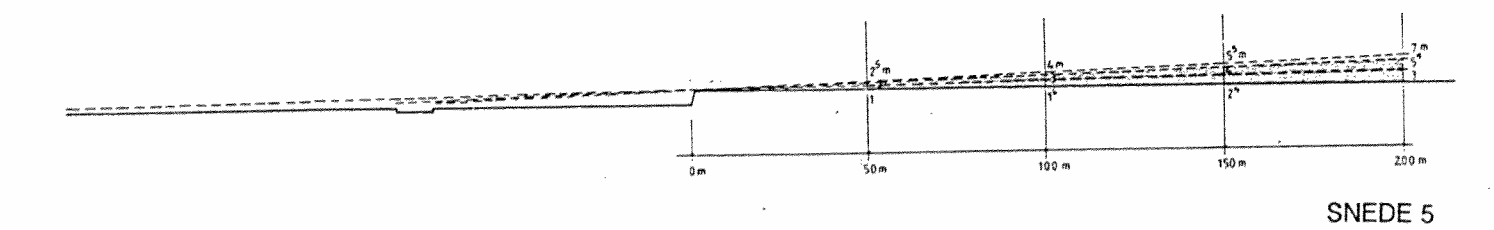
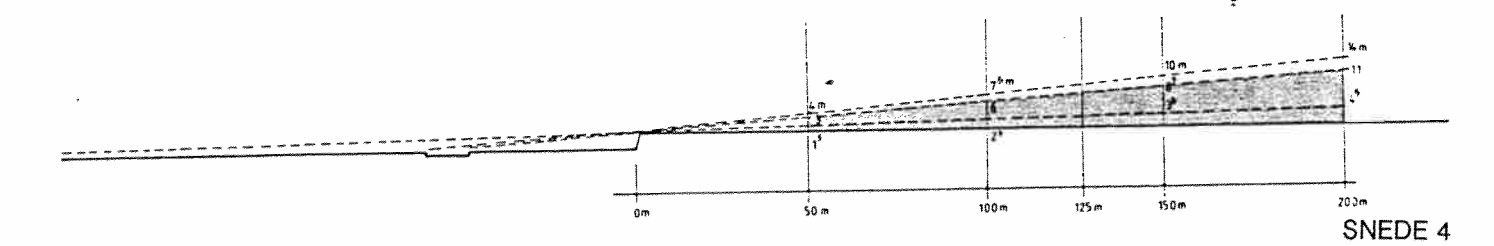
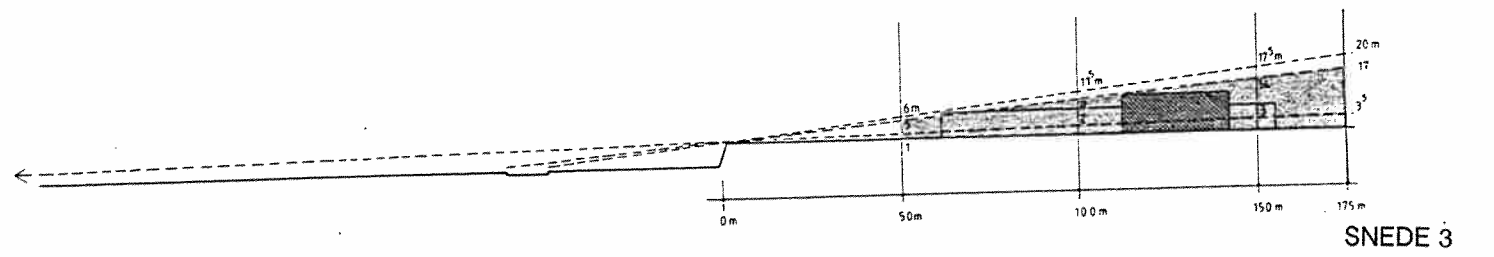
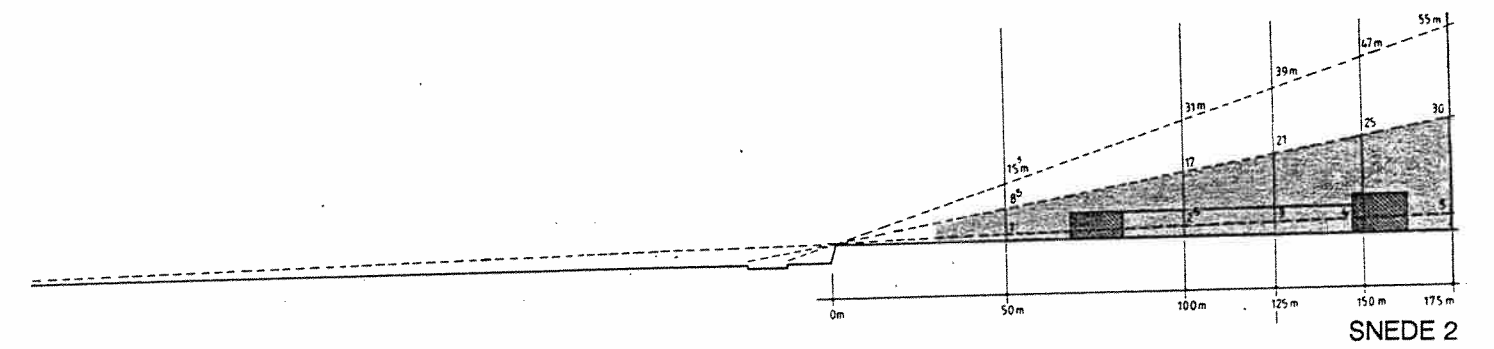
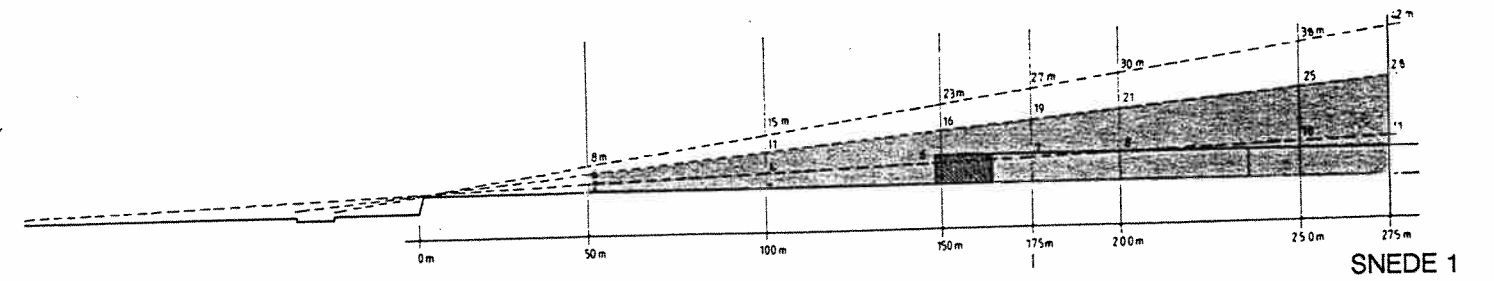
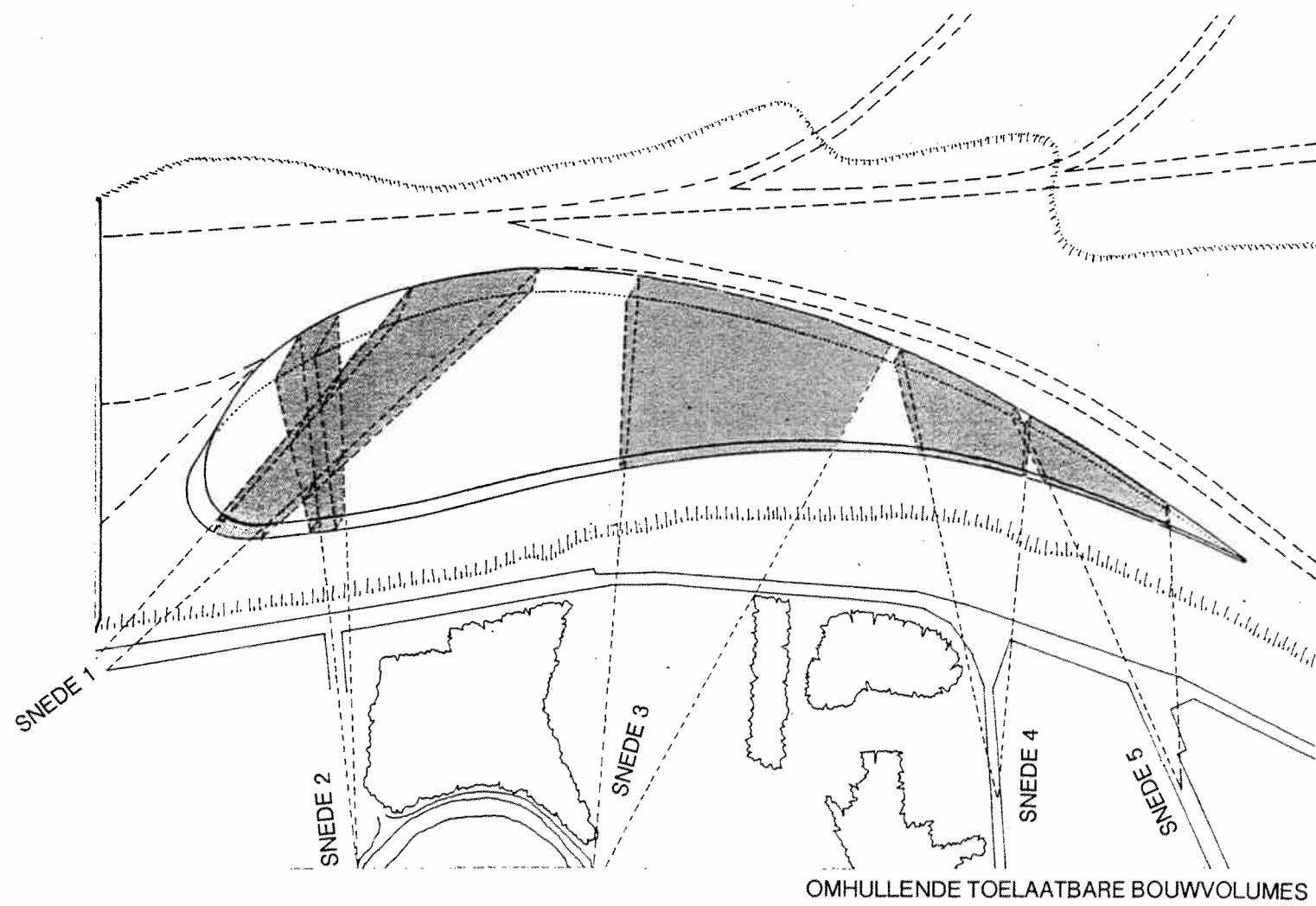
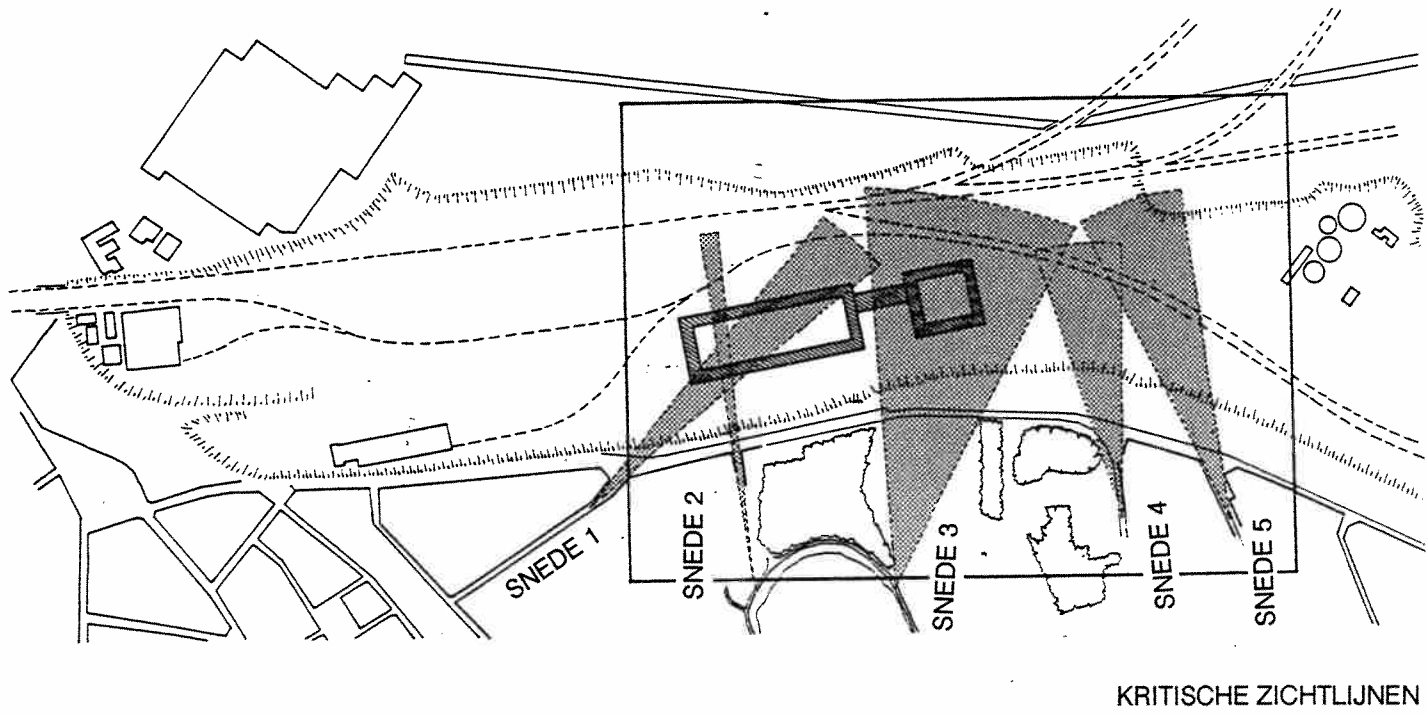


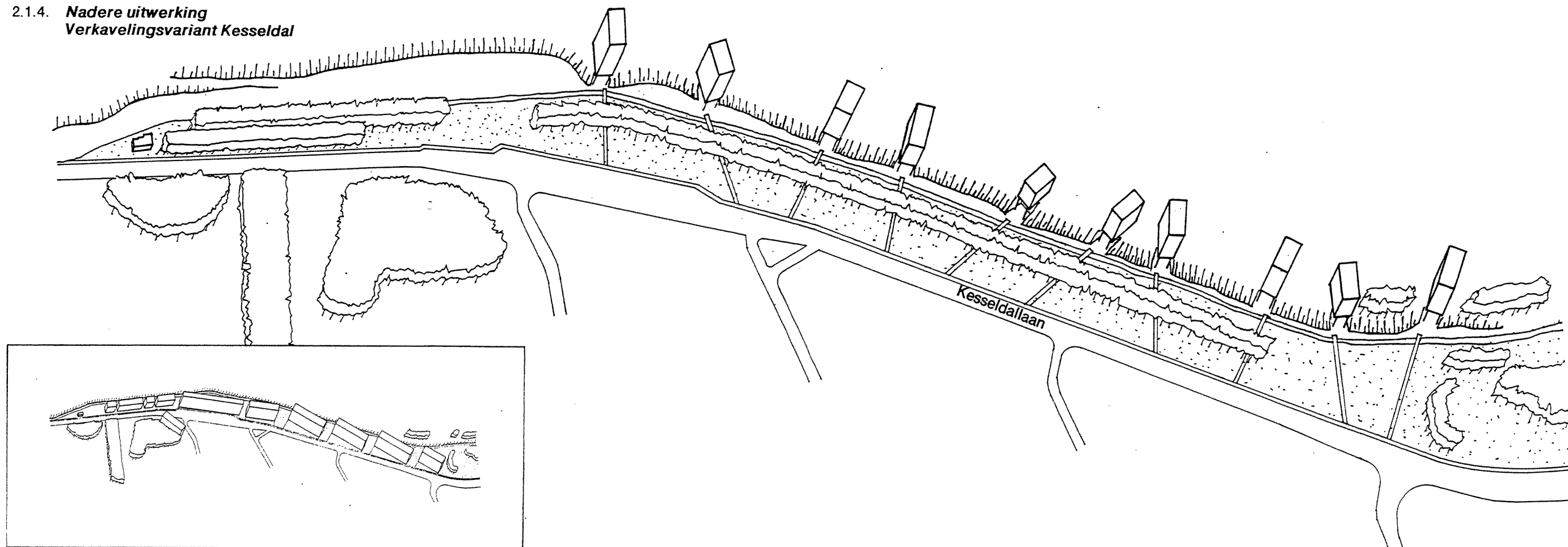
SNEDE 1



SNEDE 2

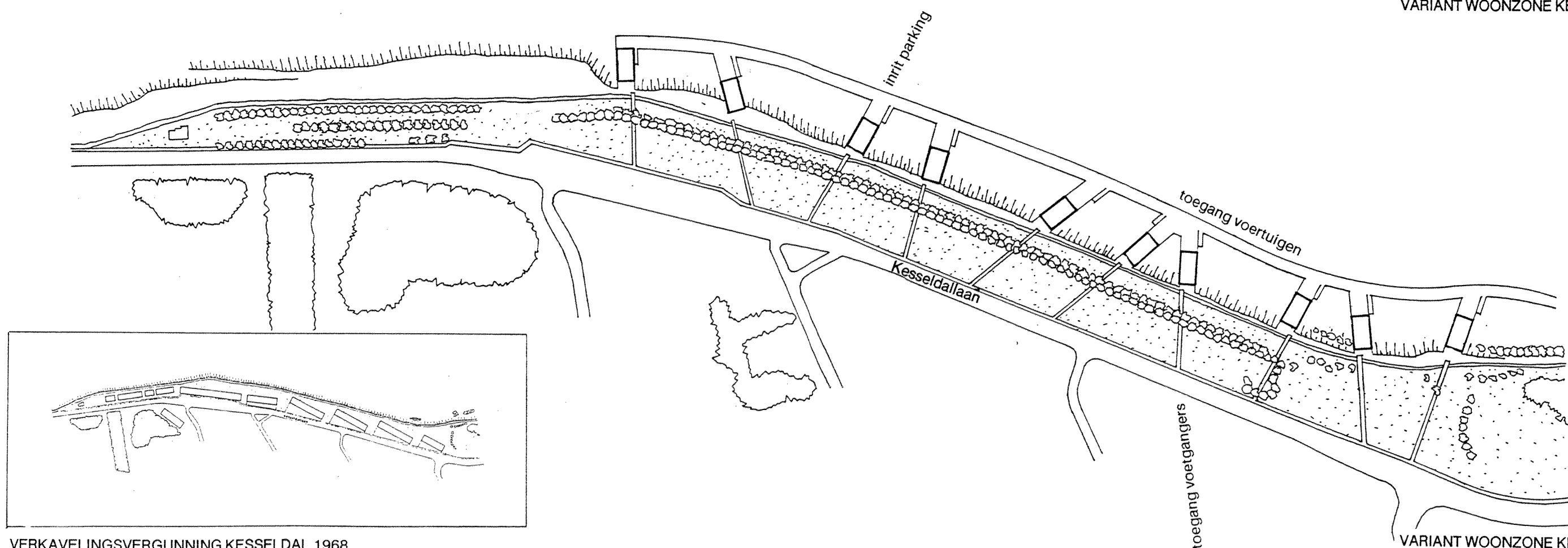






VERKAVELINGSVERGUNNING KESSELDAL 1968

VARIANT WOONZONE KESSELDAL



VERKAVELINGSVERGUNNING KESSELDAL 1968

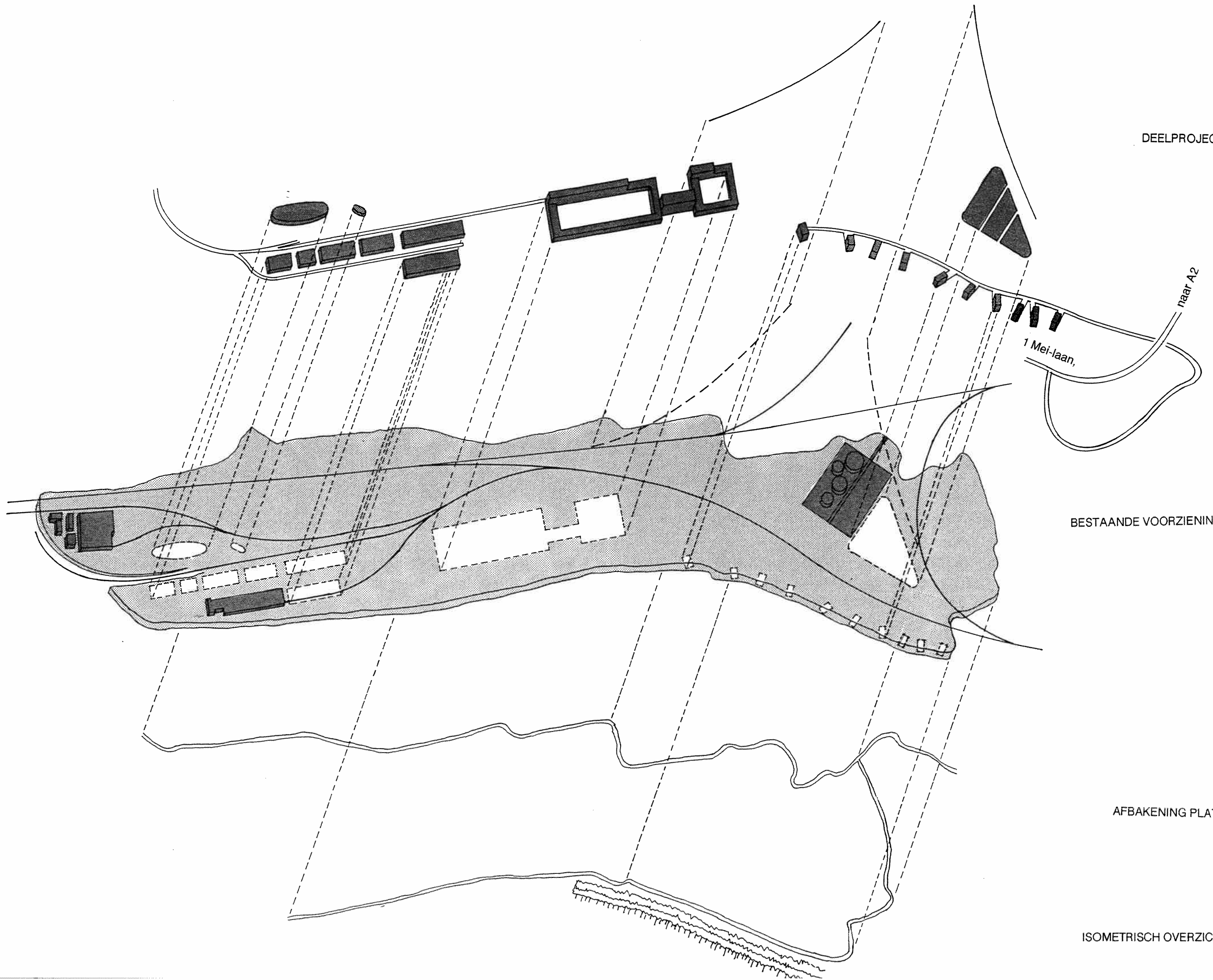
VARIANT WOONZONE KESSELDAL

DEELPROJECTEN

BESTAANDE VOORZIENINGEN

AFBAKENING PLATEAU

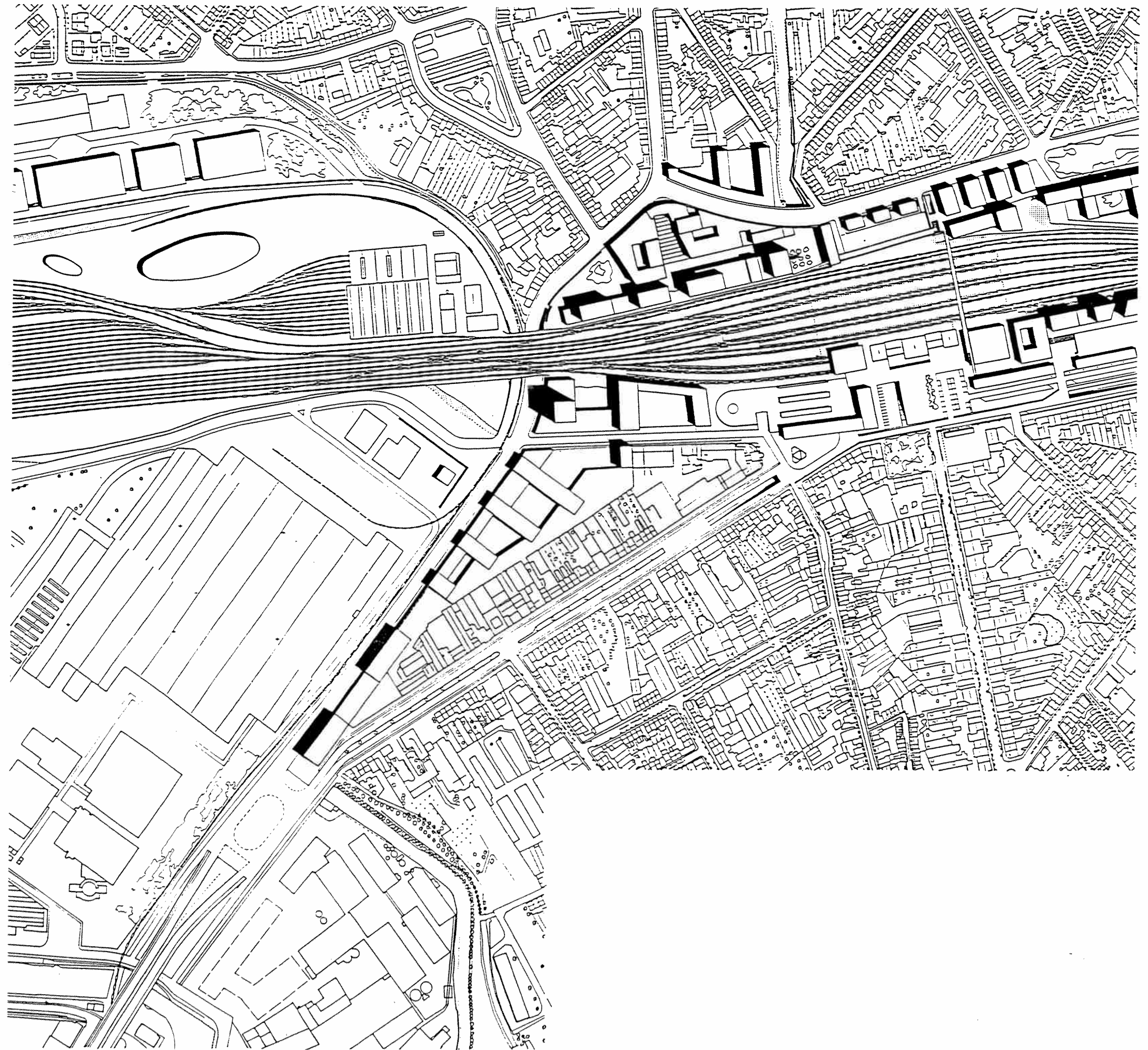
ISOMETRISCH OVERZICHT 1



2.2. De kop als prioritaire verbinding.

De verbindingsfunctie van de kop komt tot uiting in:

- 1° het doortrekken van de Vuurkruisenlaan als stedelijke verbindingssas.
- 2° het creëren van een voetgangersverbinding vanuit de voornaamste verzamelpunten van Leuven en Kessel-Lo.
- 3° het verdwijnen van de doodlopende straten die de breuk veroorzaakt door de spoorweg, momenteel accentueren.
- 4° het creëren van een 'overkant', die vorm geeft aan het aanzicht van elk stadsdeel vanuit de overzijde.
- 5° het inbedden van de spoorwegperrons in een afgebakende ruimte.
- 6° het bewerkstelligen van een vanzelfsprekende overstap tussen de verkeersgebruikers die in dit punt samenstromen



2.2.1. *Het driehoekig bouwblok tussen Vuurkruisenlaan en Diestse Vest.*

a. *Concept.*

Samenhang vloeit in dit geval voort uit de omvorming van de 'wig' tussen Diestsestraat en Diestse vest tot een volwaardig bouwblok. Dit bouwblok heeft twee kanten: de beide lange zijden zijn immers van verschillende oorsprong. De Diestse vest is een stadsboulevard, de Vuurkruisenlaan een perifere verbindingsweg voor vlot verkeer. De eerste is geleidelijk verkaveld, de tweede is opgebouwd uit losstaande, eerder grootschalige complexen. De Diestsestraat tenslotte, krijgt door haar rechttrekking een nieuwe gedaante als lokale bedieningsweg. De voorgestelde bebouwing langsheen Vuurkruisenlaan en Diestsestraat probeert een wisselwerking met de overkanten te bewerkstelligen, zodanig dat het verschijningsbeeld van beide straten aan hun nieuwe roeping beantwoordt.

b. *Beschrijving.*

Het rechttrekken van de Vuurkruisenlaan levert een evenwaardige aansluiting op zowel Diestse Vest als Vuurkruisenlaan aan het kruispunt tussen twee waters. Dit laatste kan als een langgerekt verkeersplein met duidelijk omschreven wanden georganiseerd worden.

Aan het uiteinde van het nieuwe driehoekig bouwblok komt op die manier een langgerekt perceel vrij voor bebouwing. Het brengt een beëindiging tot stand zowel langs de kant van de Diestse Vest als aan het kruispunt tussen twee waters. Langs de Vuurkruisenlaan vormt de langgerekte bebouwing de aanzet van een gevelfront . De hoogte is er in overeenstemming met de schaal van de industriële bebouwing aan de overkant. De hoogte van de achterkant sluit aan bij en voltooit de Diestse vest.

De huidige busstelplaats wordt voorzien als kantoor- en dienstencomplex. De hoek tussen de twee hoofdrichtingen in het terrein wordt opgevangen in de

patio's tussen de dienst- en circulatievleugels, die enerzijds het gevelfront langsheen de Vuurkruisenlaan voortzetten en anderzijds aansluiten bij de tuinen aan de achterkant van de Diestse Vest. De vier bovenliggende kantoor-schijven zijn ingeplant loodrecht op de Vuurkruisenlaan en versterken de hoofdrichting van deze nieuwe route.

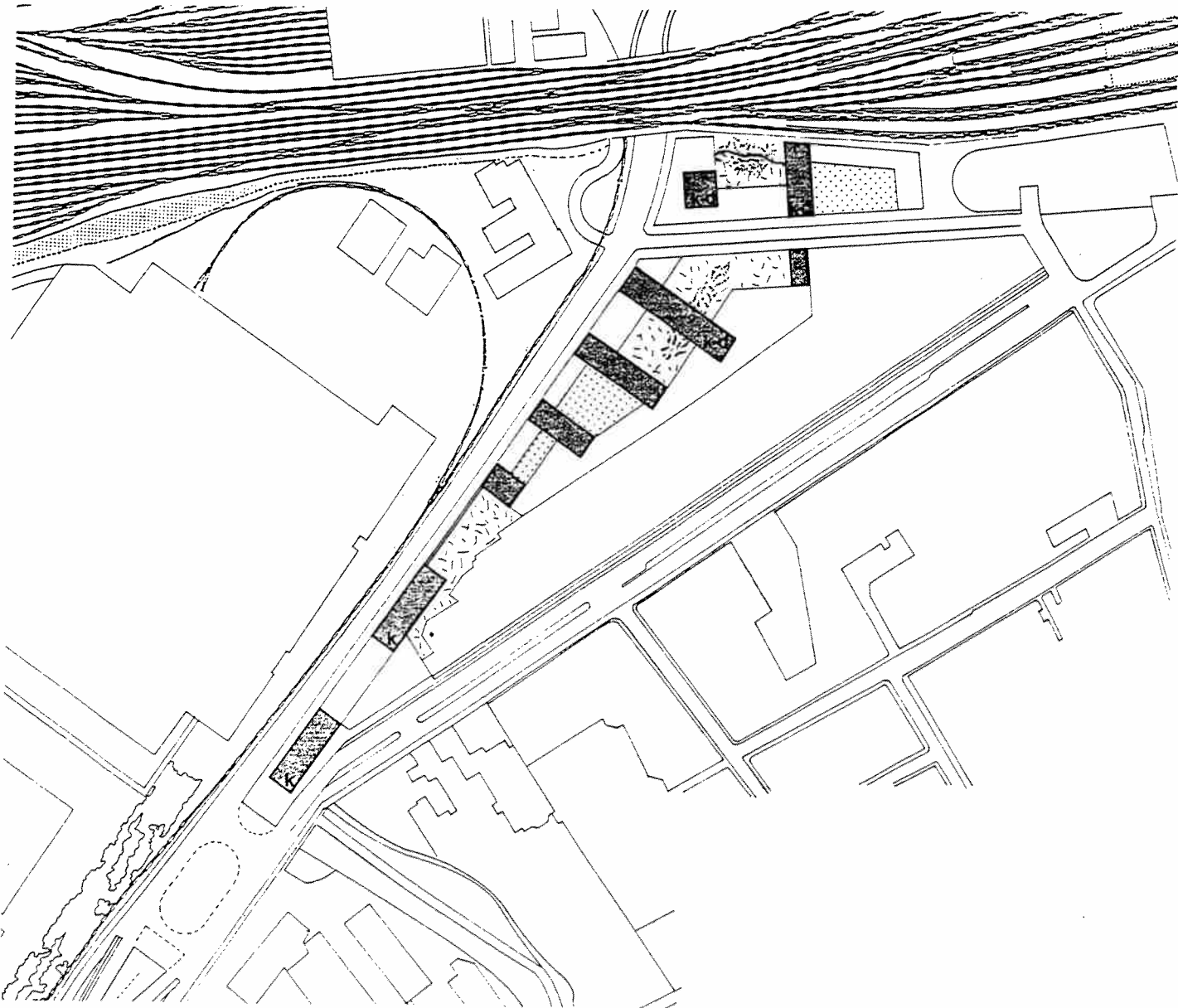
Op het verbrede grondstuk ontstaan door het rechttrekken van de Diestsestraat, kan een ruim kantoorcomplex worden opgericht dat de helling van de Diestsestraat in zijn opbouw volgt: de ingang aan de noordzijde ligt een verdieping lager dan deze aan de zuidzijde. Dit niveauverschil moet in de interne circulatie worden opgevangen. Het gebouw zelf bestaat uit dienst- en vergaderruimten georganiseerd rondom interne patio's, en uit een kantoor-toren die een ongehinderd uitzicht combineert met een beëindiging van de Vuurkruisenlaan. Hij vormt de symbolische ingang van Leuven, zowel vanuit de toekomstige trein, als vanuit de verbindingsweg met Kessel-Lo.

c. *Programma*

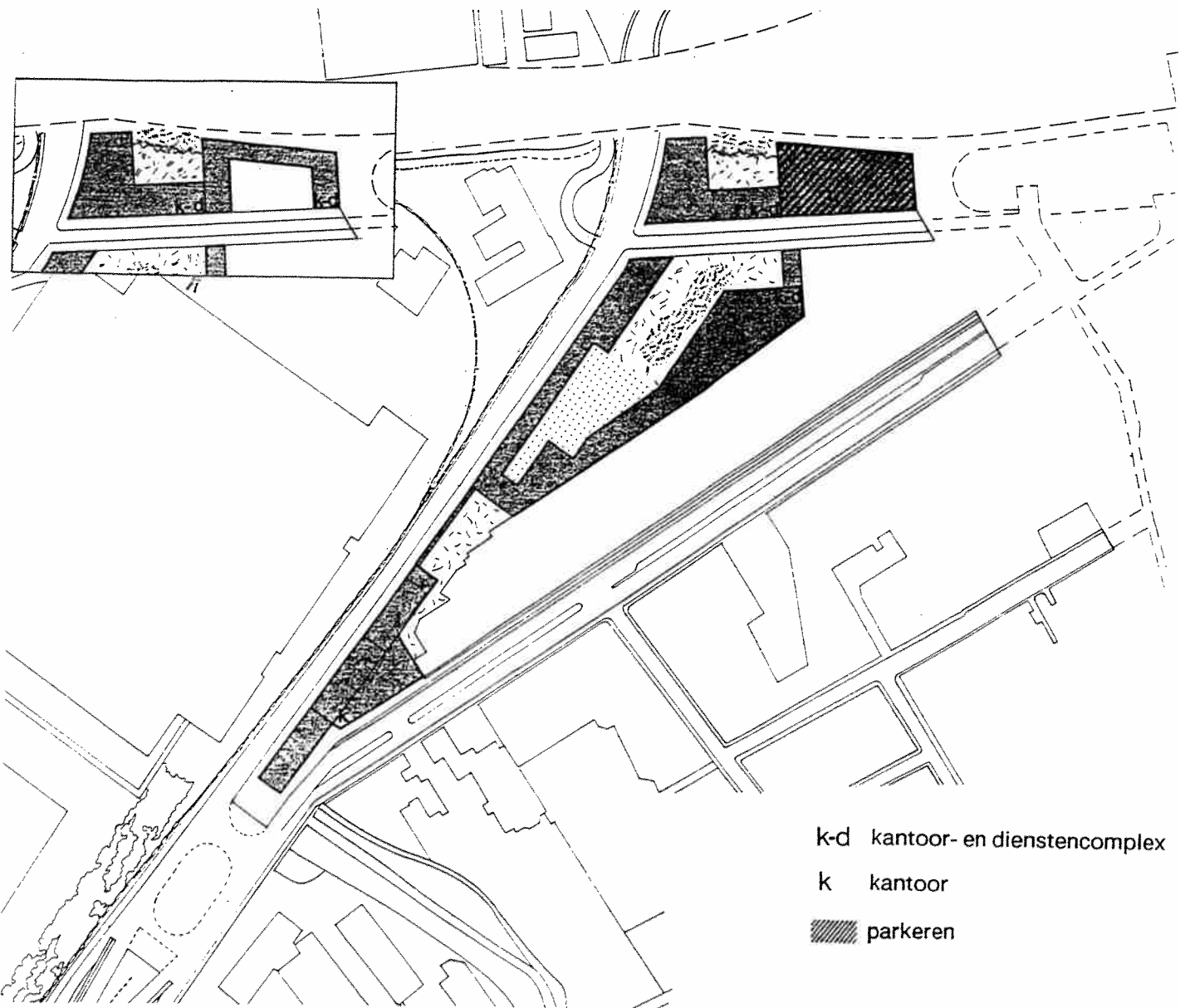
Langgerekt kantoorgebouw (begin Vuurkruisenlaan)	14.800 m2 (opsplitsbaar)
	135 parkeerplaatsen
Kantoor- en dienstencomplex met bovenliggende schijven (huidige busstelplaats)	15-17.000 m2
	300 parkeerplaatsen
	600 parkeerplaatsen (bij dubbele parkeerlaag)
Kantoor- en dienstencomplex met kantoor-toren (Blauwputbrug)	18.000 m2
	330 parkeerplaatsen

Totaal:

Kantoren en diensten	47.800-49.800 m2
	765-1.065 parkeerplaatsen (geïntegreerd in gebouwencomplex)



PLAN NIVEAU +5



k-d kantoor- en dienstencomplex
 k kantoor
 parkeren

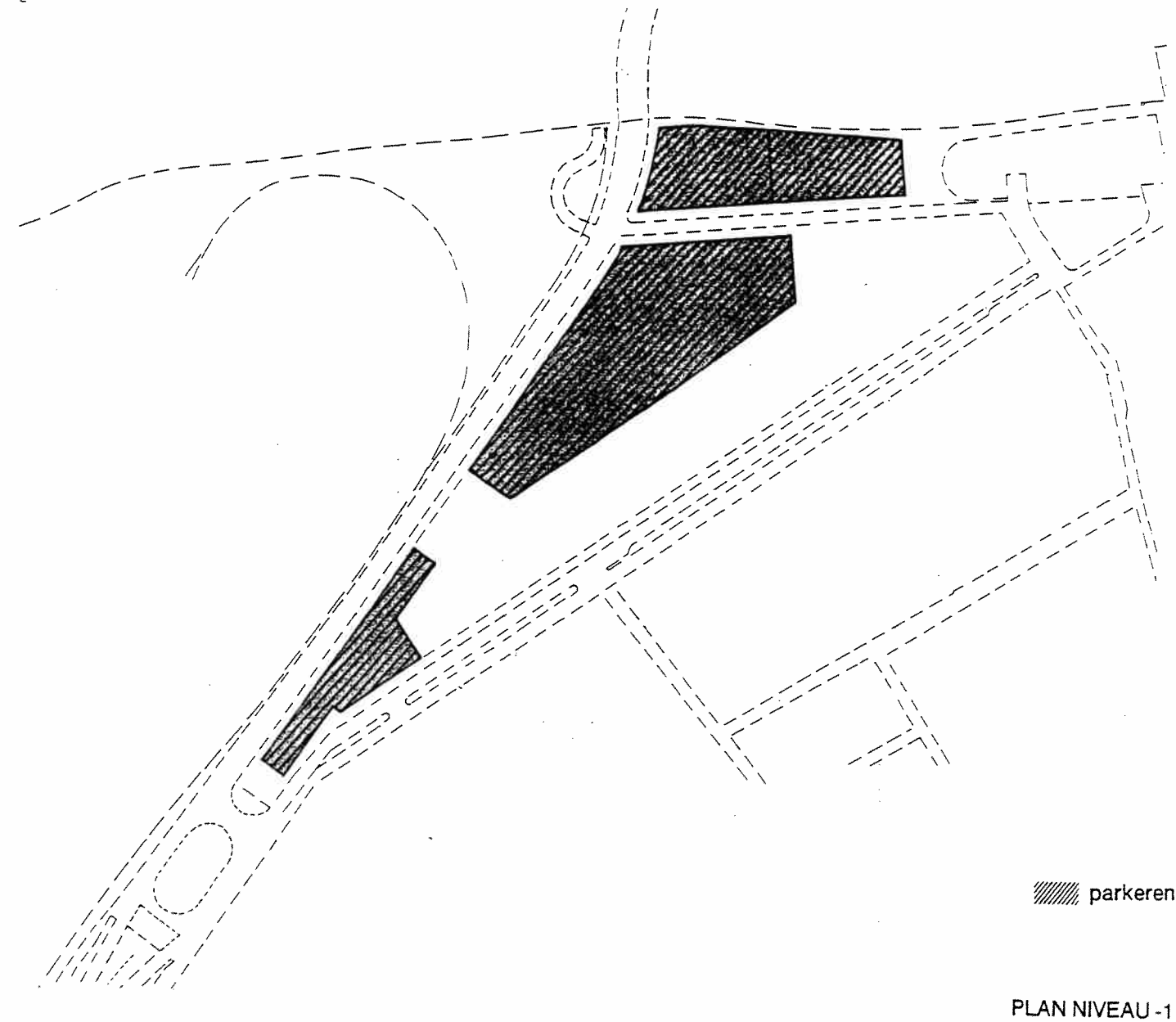
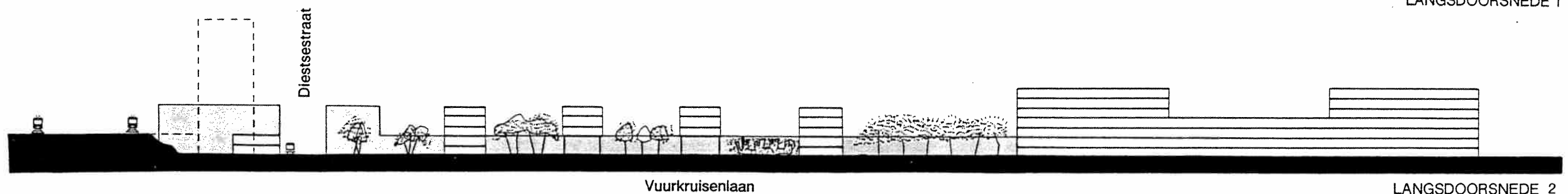
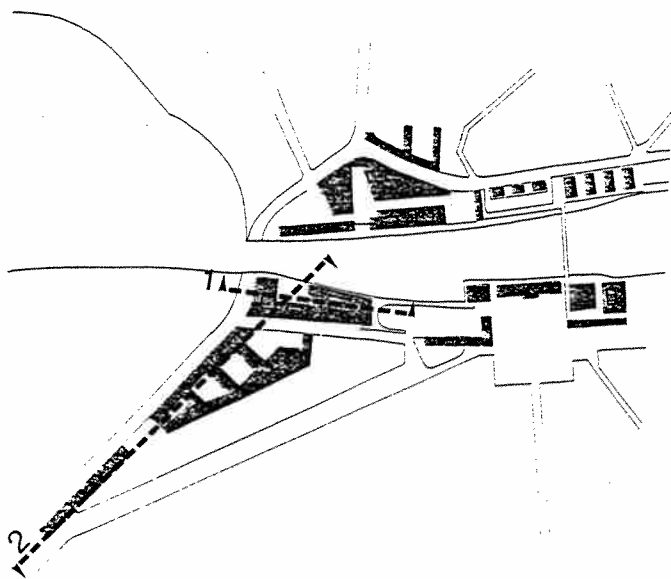
PLAN NIVEAU 0 en +1

d. Fazering:

Het aanpassen van profiel (2x2 rijstroken) en lijnrichting van de Vuurkruisenlaan (en dus van het kruispunt tussen twee waters) is prioritair om een eerste ontlasting van het Martelarenplein teweeg te brengen. Als deze ingreep samengaat met het rechtekken van de Diestsestraat, kan ook het kruispunt aan de Blauwputbrug behoorlijk georganiseerd worden.

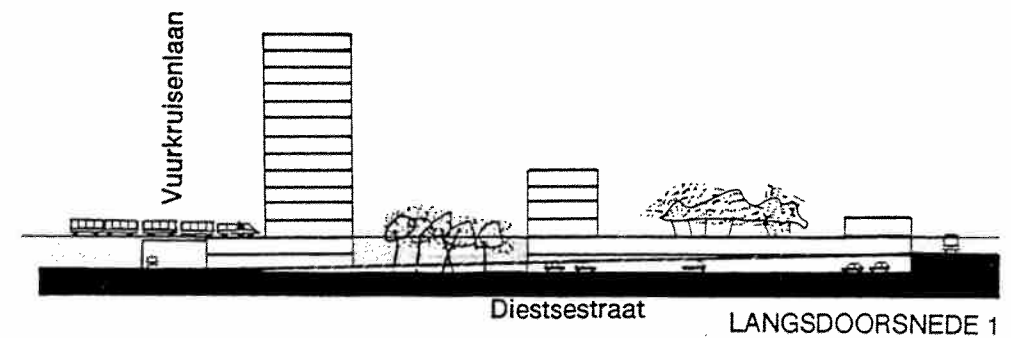
Op die manier ontstaan vrijwel onmiddellijk drie bouwrijpe percelen, die kunnen aangewend worden zonder de bereikbaarheid van het verdere projectgebied te hypothekeren.

De bebouwing van de huidige busstelplaats is alleen mogelijk na uitvoering van de werken, nodig voor het toegankelijk maken van het alternatief voorzien op het spoorwegplateau.



parkeren

PLAN NIVEAU -1



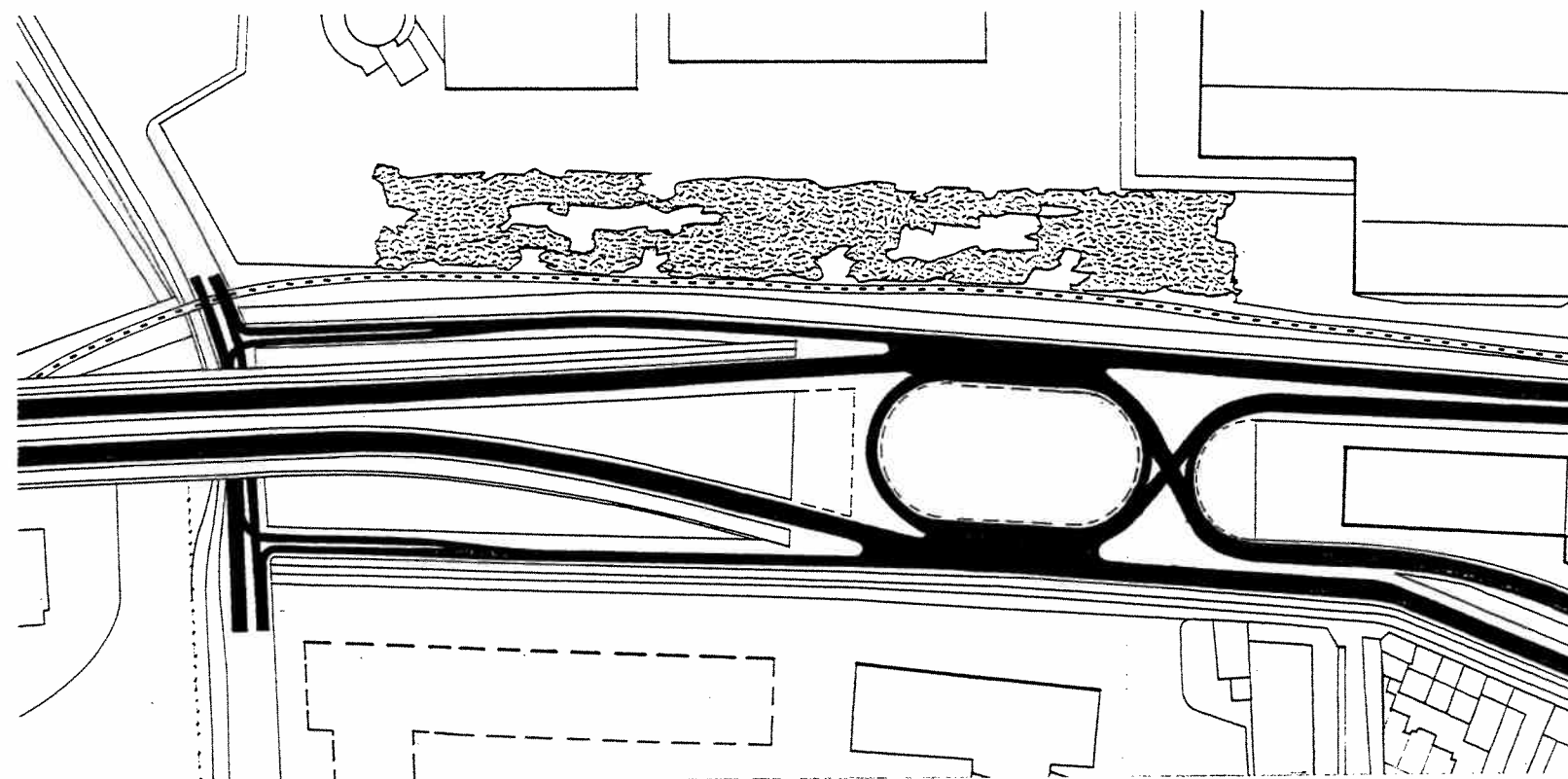
Vuurkruisenlaan

LANGSDOORSNEDE 2

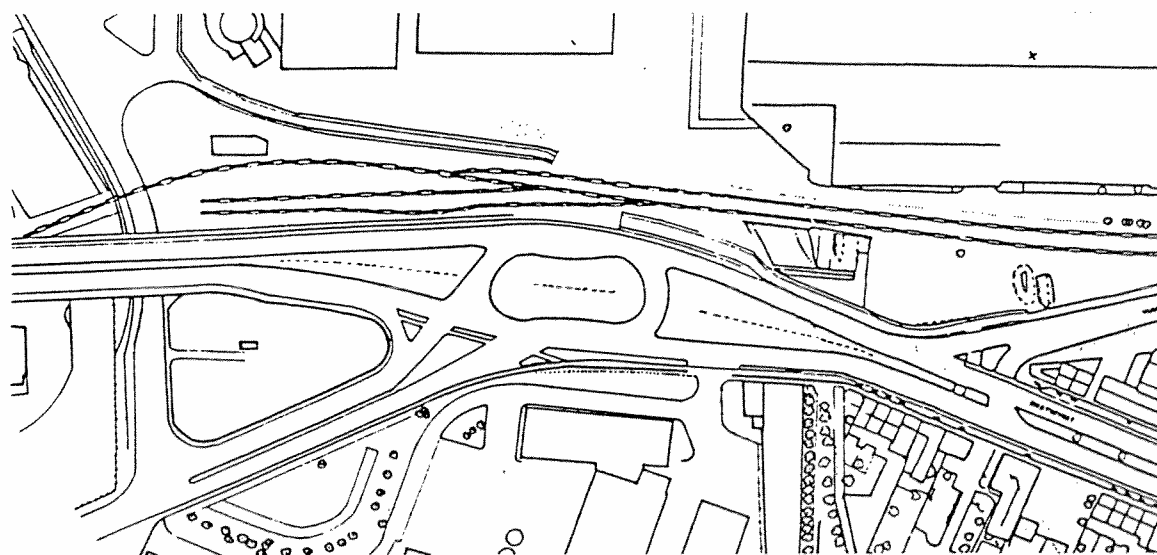
2.2.1. Nadere uitwerking 1 Kruispunt tussen twee waters

Door de rechtstreekse aansluiting van de Vuurkruisenlaan en de bebouwing van het restperceel aan de Diestsevest, wordt het kruispunt in essentie verkort. De uitwisseling van de verschillende rijrichtingen gebeurt geconcentreerder. De verkeerswisselaar wordt een verkeersplein. Om het karakter daarvan te versterken is de omschreven ruimte duidelijk afgebakend: ten dele door de lijnrichting van de nieuwe brouwerij, ten dele door het geplande kopgebouw tussen Diestsesteenweg en Vuurkruisenlaan, ten dele door de parallelle opstelling van een afsluitend gebouw aan de elleboog van de Vaartkom.

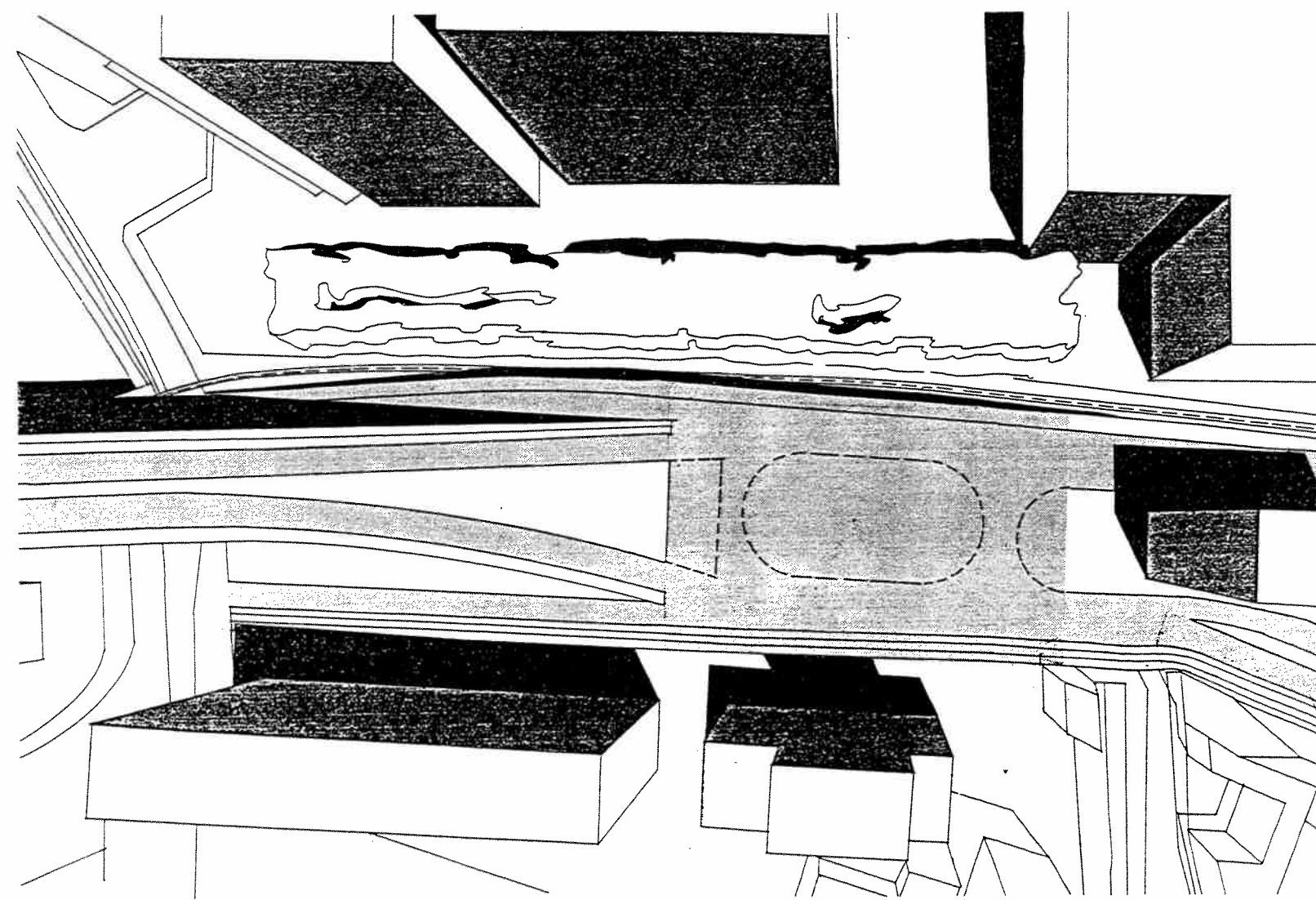
Vergeleken bij de bestaande inrichting, wordt het kruispunt vooral vereenvoudigd door de directe verbinding naar de richting Aarschotsesteenweg, waarvoor een gedeelte van het langgelegen dienstspoor moet worden opgeofferd. Deze aftakking brengt mee dat het nieuwe kruispunt eigenlijk bestaat uit een Y-vormige uitsplitsing van de ringweg over de min of meer - gelijkwaardig geworden Diestsevest en Vuurkruisenlaan. De organisatie van het kruispunt zelf, hoort bij de opdracht van TRACER, en wordt in hun eindrapport verduidelijkt.



VOORGESTELDE VERKEERSAFWIKKELING



HUIDIGE SITUATIE



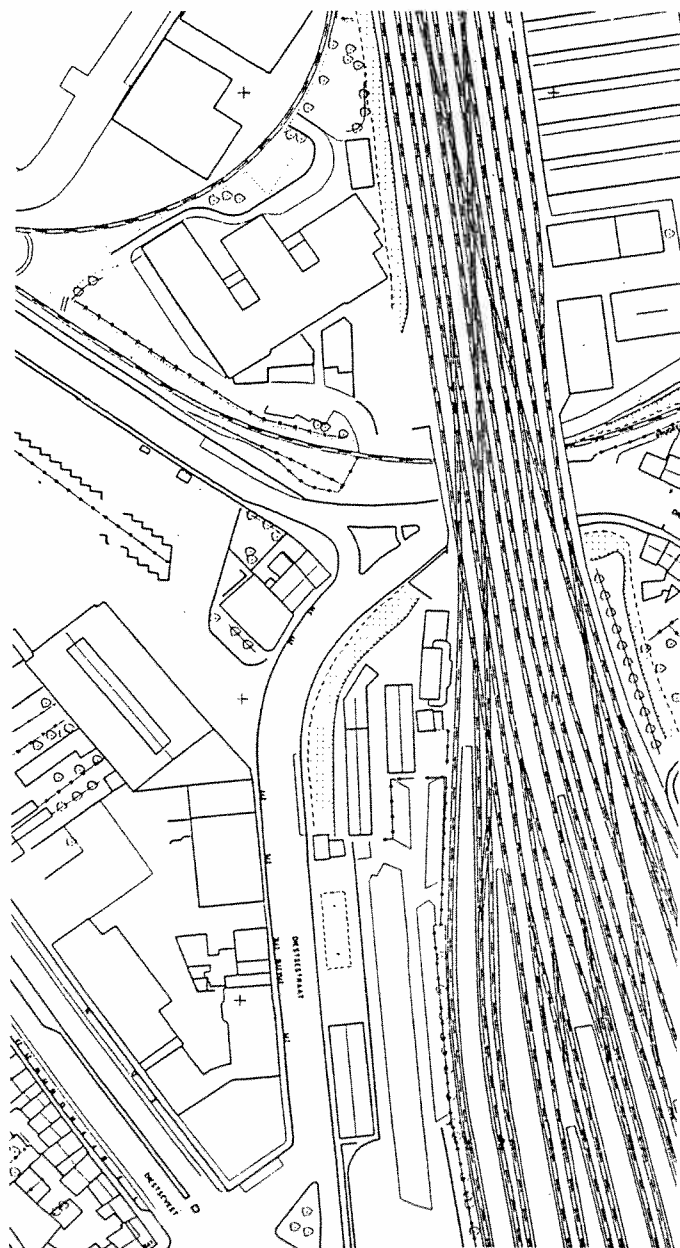
VOLUMETRIE VERKEERSPLEIN

2.2.1. **Nadere uitwerking 2**
Profiel Vuurkruisenlaan - Diestsestraat

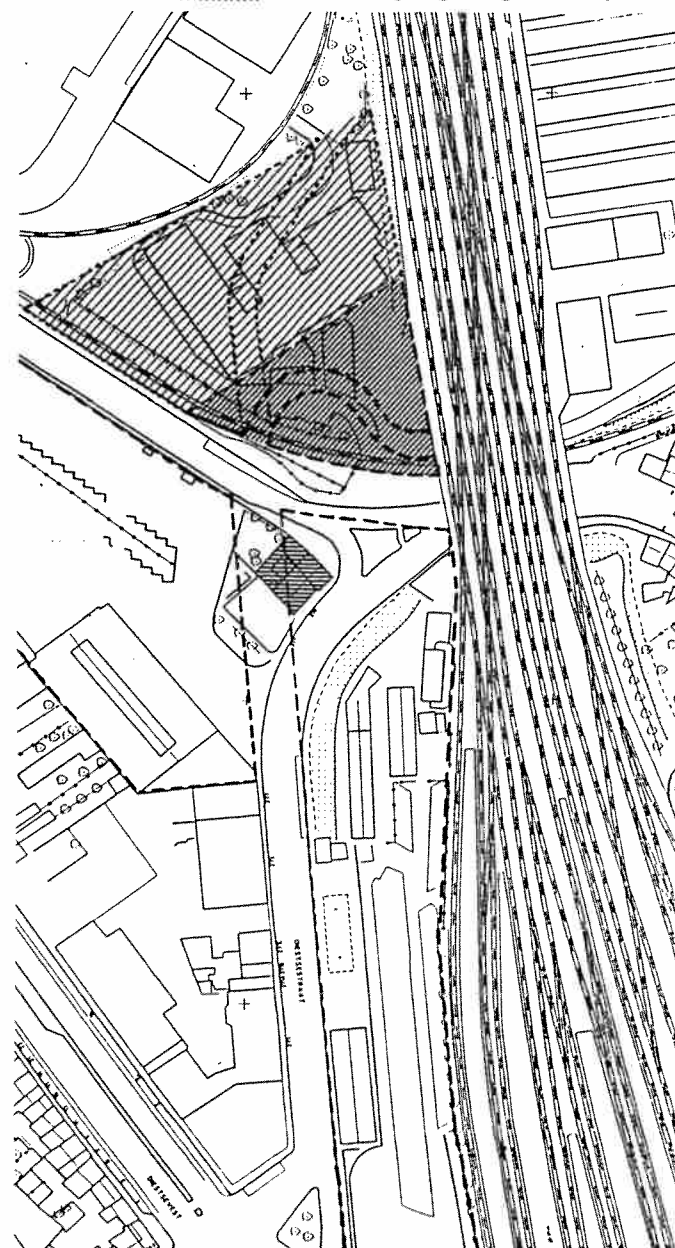
Zoals op bijgaande tekening aangeduid, vereist het verleggen van de eindsectie van de Diestsestraat slechts een minimale aankoop of onteigening. Het grootste deel van de nieuwe terreinomschrijving is reeds in handen van openbare besturen. De definitieve terreinverwerving kan dus grotendeels uit een ruil tussen de opdrachtgevers van deze studie voortvloeien.

Hetzelfde geldt in grote mate voor de aanleg van de toegangsweg naar de nieuwe busstelplaats. Alleen de beginsectie westelijk van de sporen zal moeten verworven worden ten koste van Interbrew. Het gaat hier echter over een grondstuk zonder bebouwing waarvoor een redelijke prijs moet kunnen bedongen worden. De realisatie van de eventuele rechtstreekse aansluiting met de A2 vergt een meer omvangrijke verwerving: o.a. de sloop van het vroeger scholengebouw groep T. Ook in dit geval kan echter worden geadviseerd dat Interbrew, de huidige eigenaar, aanzienlijk voordeel haalt uit de aanleg van deze nieuwe verbinding.

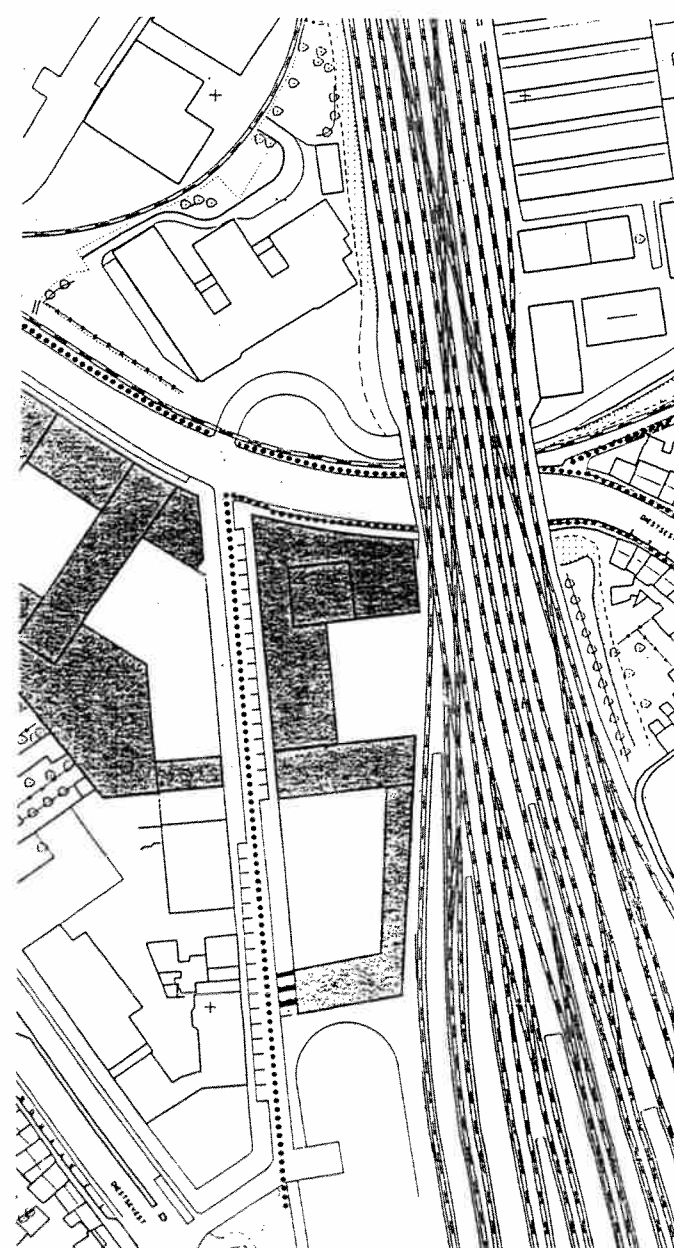
voor verbindingsweg A2
voor toegangsweg busstelplaats



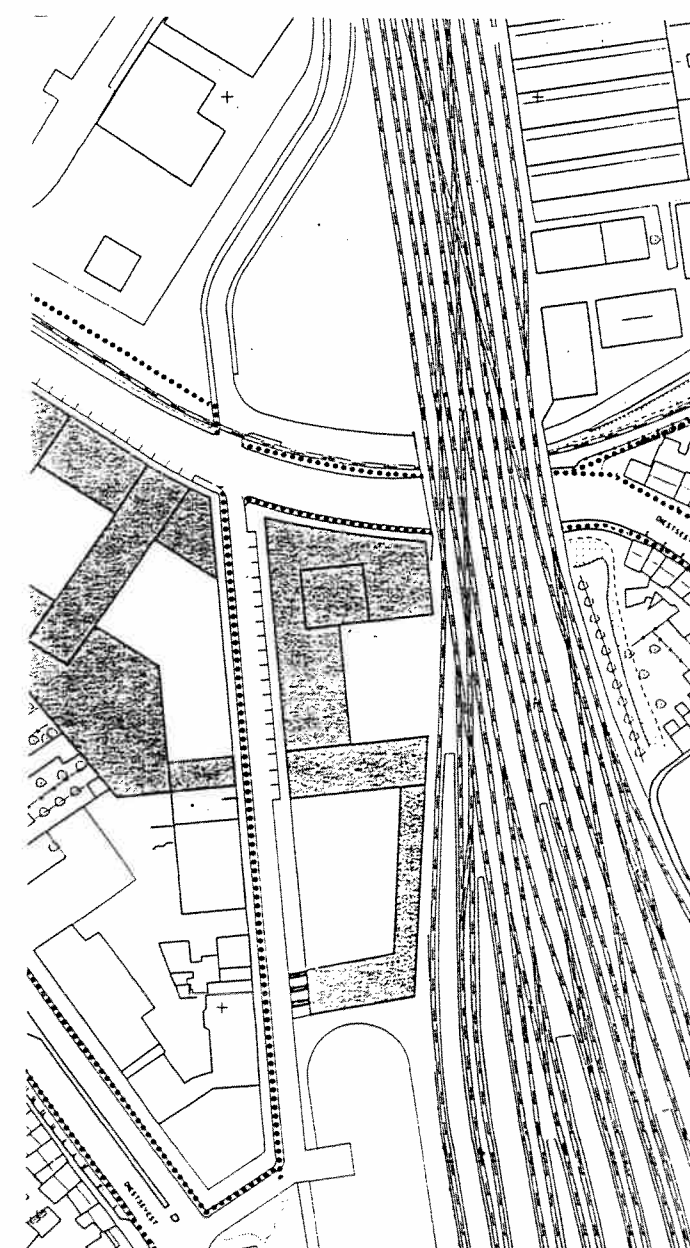
HUIDIGE SITUATIE



NIEUW TRACE EN ONTEIGENINGEN



PROFIEL DIESTSESTRAAT ZONDER APART FIETSPAD

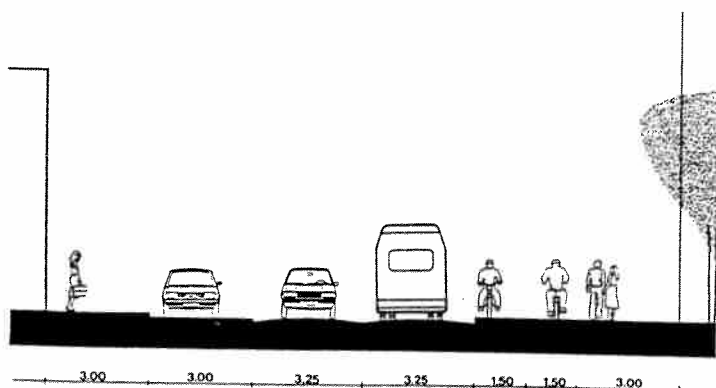
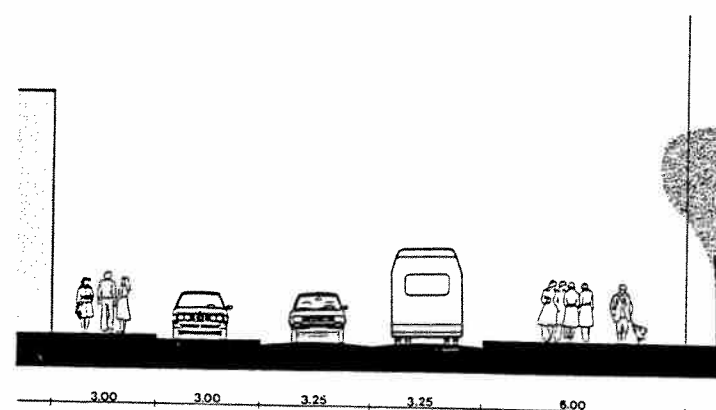


PROFIEL DIESTSESTRAAT MET APART FIETSPAD

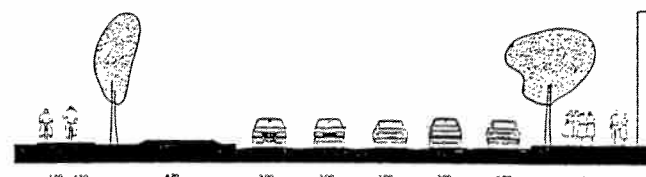
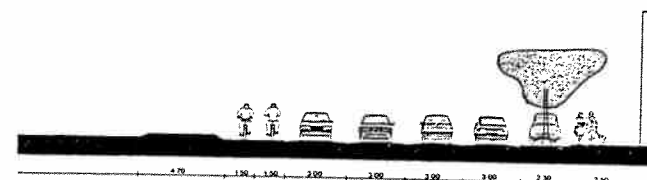
Door de omvorming van de Vuurkruisenlaan als dubbelrichtingsweg verliest de rechtgetrokken Diestsestraat haar verkeersfunctie. Ze leent zich dus ten volle als vrije busbaan, die alleen met lokale parkeerders moet worden vermengd. Deze inrichting laat toe de profielbreedte van de rijweg te beperken tot 6 à 7 meter. Er blijft dus voldoende ruimte over voor een voldoende breed voetpad met eventueel kortparkeren in begin- en eindsectie. Deze laatste voorziening is wellicht nodig voor de loketfuncties begrepen in de overheidsadministraties, die mogelijk langs de Diestsestraat zullen ingeplant worden. Deze inrichting heeft echter voor gevolg dat geen ruimte overblijft voor een apart fietspad (gezien de geringe verkeersintensiteit is dit wellicht ook niet echt nodig).

Wanneer toch voor een fietspad gekozen wordt, dan wordt dit best aan de westerzijde ingericht, en vervalt de daar voorziene kortparkeerstrook.

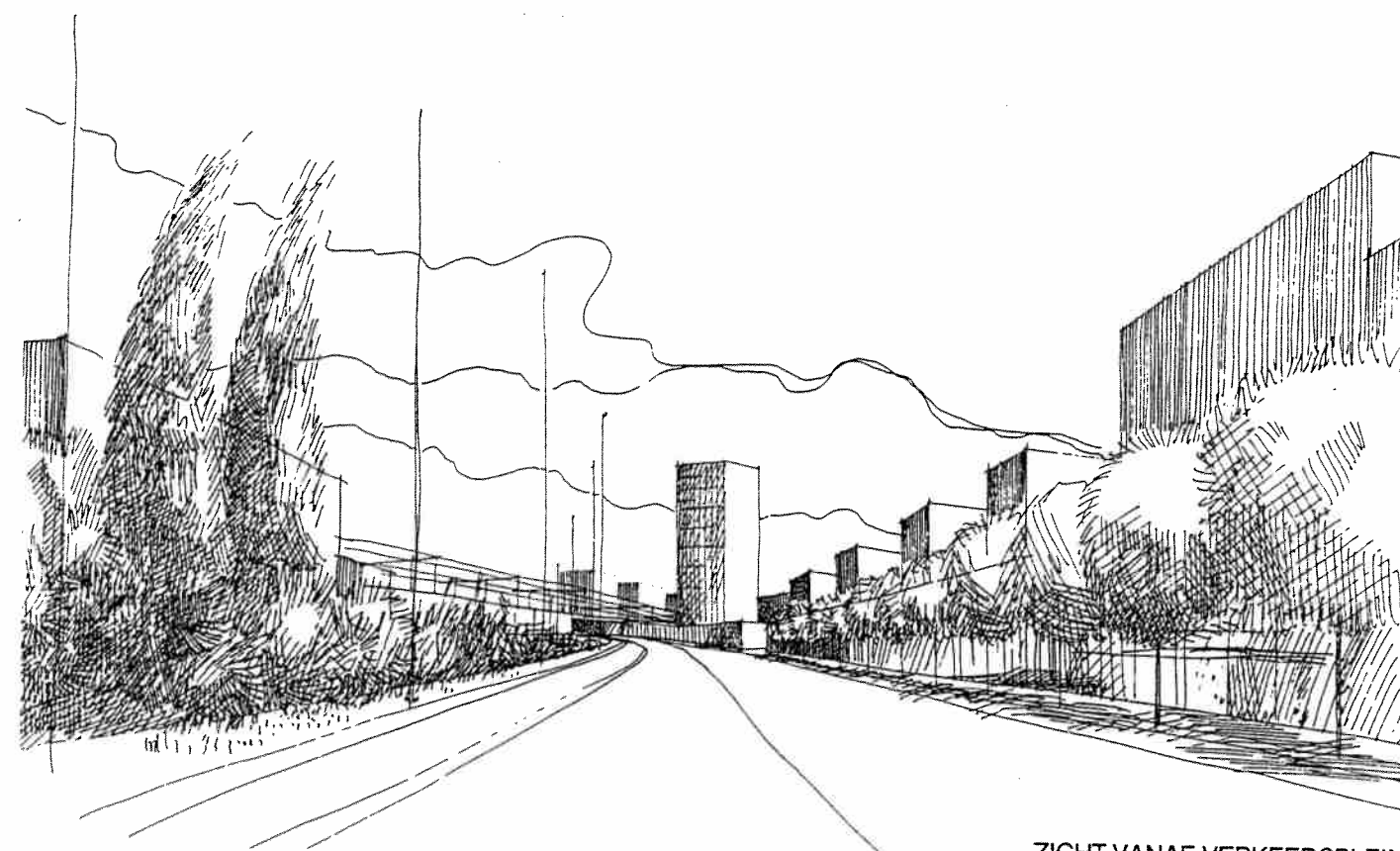
Voor het nieuwe profiel van de Vuurkruisenlaan is de ligging van het dienstspoor bepalend. De breedte nodig voor vier rijstroken (ca. 12 meter) laat nog alleen ruimte over voor een redelijk voetpad en een parkeerstrook langs het nieuw bebouwingsfront (samen ca 5 meter). Een fietspad sluit beter aan met de bestaande voorziening vanuit Kessel-Lo wanneer het aan de noordzijde wordt ingeplant. Hier blijft ca. 3 meter over, voor een dubbelrichtingsfietspad. Indien het fietspad echter tussen de spoorweg en de bebouwing van Interbrew wordt gelocaliseerd (waar het beter beschermd ligt van het gemotoriseerd verkeer), komt ruimte vrij voor een meer royale aanleg, o.a. van een breder voetpad en van aanplantingen tussen snel en langzaam verkeer.



VARIANTEN PROFIEL DIESTSESTRAAT



VARIANTEN PROFIEL VUURKRUISENLAAN



ZICHT VANAF VERKEERSPLEIN
TUSSEN TWEE WATERS

2.2.2. De aansluiting tussen Leuven en de kop van Kessel-Lo.

a. Concept.

Samenhang wordt in dit geval bewerkstelligd door elementen te enten op het voetgangersparcours dat Leuven en Kessel-Lo op deze plaats verbindt. De gesuggereerde ingrepen zijn stuksgewijs componenten die de complexe werkbaarheid van de beide oversteken motiveren. Zij vormen de noodzakelijke ingrediënten voor een systeem van openbare ruimten waarvan de rijkheid en de kwaliteit afhankelijk is van het samenspel gegenereerd door de belendende activiteiten.

Het geheel wordt op die manier gedomineerd door een zoeken naar logische overgangen: tussen twee stadsdelen, tussen trein- en busreizigers, tussen pendelparkeerders en treinperrons, tussen spoorwegstation en stedelijke bestemmingen. Dit complexe organigram van stromen en bewegingen is optimaal ingepast in het terrein en zodanig verrijkt met complementaire activiteiten, dat een duidelijk leesbare en herkenbare openbare ruimte is tot stand gebracht.

b. Beschrijving.

Aan de Leuvense kant vertrekt de verbinding vanuit een nieuwe conceptie van het Martelarenplein. Door de aanleg van een tweevakstunnel tussen Diestse- en Tiense Vest en door de lokatie van het busstation langs de zuidelijke sectie van de Diestsestraat, kan het autoverkeer er worden teruggebracht tot een minimale lokale bedieningsfunctie: taxi's, kiss and ride, en bestemmingsverkeer voor omwonenden. De oversteek vanuit de Bondgenotenlaan naar het station wordt op deze wijze uitermate vergemakkelijkt. Het plein wordt in hoofdzaak voetgangersdomein en logisch vertrekpunt van de route(s) naar Kessel-Lo.

Op het stationsplein staan fundamenteel twee keuzes open, de onderdoorgang en de overbrugging afhankelijk van de bestemming waarheen men zich in Kessel-Lo begeeft. De onderdoorgang sluit aan op de routes naar het De Becker-Remyplein, Diestsesteenweg en het woongebied van de Centrale Werkplaatsen. Hij combineert de functie van verdeelstraat die toegang geeft tot de perrons met die van verbindingsstraat tussen Bondgenotenlaan en Diestsesteenweg. De overbrugging leidt naar de meer zuidelijk gelegen toevoerstraten vanuit de Albertlaan en Tiensesteenweg.

Aan de stadszijde sluit de onderdoorgang rechtstreeks aan op het busstation. Het wordt visueel afgescheiden van het stationsplein door een hoekgebouw dat de omsluiting van het Martelarenplein aan de Noordzijde herstelt. Op die manier worden twee uitgesproken eigen sferen gecreëerd, die in elkaar overvloeien aan de ruimte opening die toegang geeft tot de onderdoorgang. De werking van zowel het plein als het busstation worden door deze opsplitsing geoptimaliseerd, de afstand tussen trein en bus geminimaliseerd.

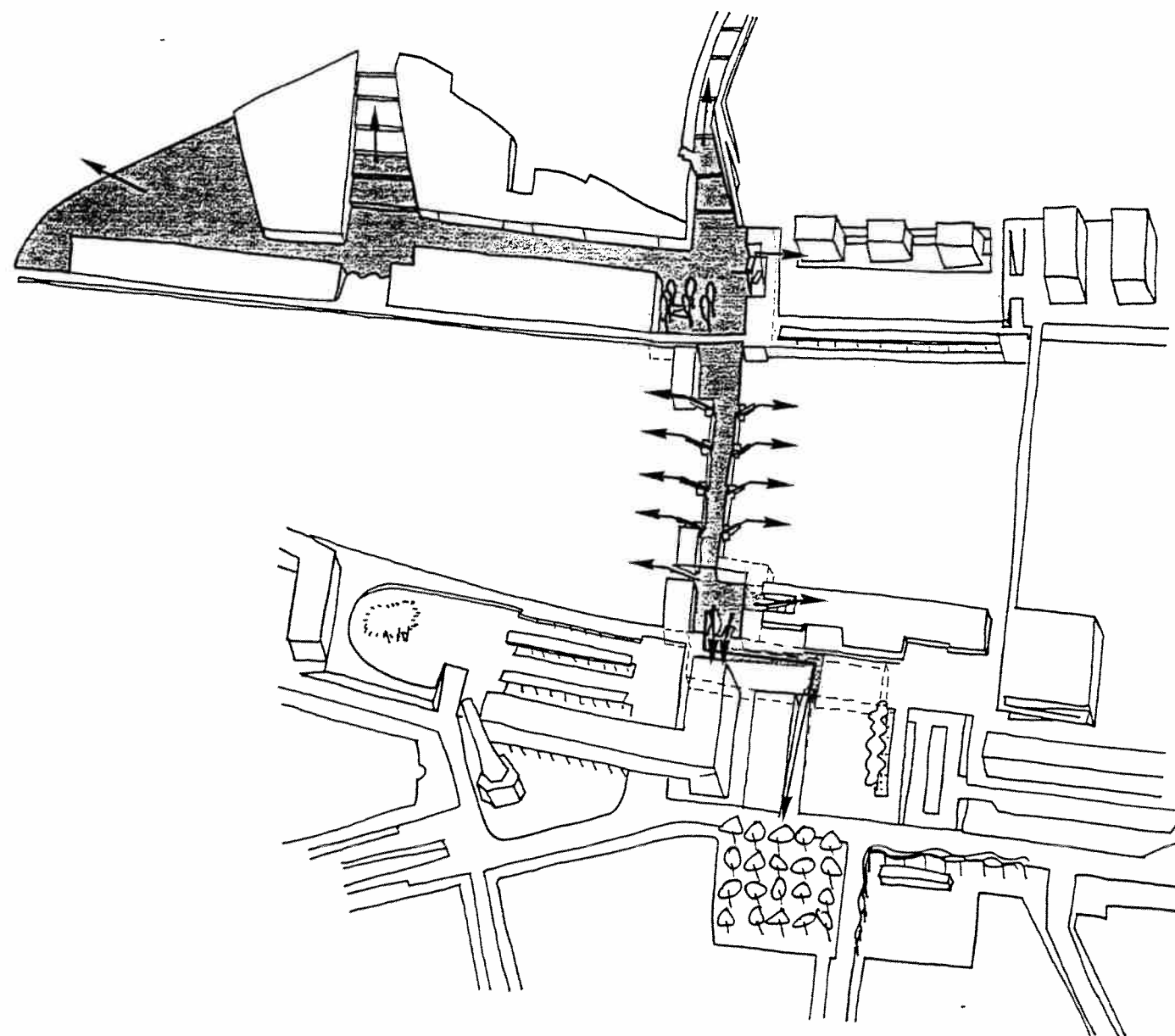
Om de onderdoorgang op het straatweefsel van Kessel-Lo te laten aansluiten, wordt het niveauverschil overbrugd met een geleidelijke helling. Ze verbindt de uitgang van de onderdoorgang met o.a. de IJzerenwegstraat en de Diestsesteenweg. De overgang tussen beide kan haast onmerkbaar worden opgevangen door een zacht hellende winkelstraat, die de continuïteit van de voorzieningen aan Diestsesteenweg-Bondgenotenlaan bewerkstelligt.

Deze aanleg gaat samen met de vernieuwing van de 'kop' van Kessel-Lo. Ze zorgt tevens voor een betere doorstroming op verkeersvlak en levert een nieuw aanzicht voor de toegang tot de voorstad. Door de eindsectie van de Martelarenlaan te verleggen komt inderdaad een voldoende ruim gebied vrij tussen Diestsesteenweg/Martelarenlaan en de spoorweg. De ontwikkeling daarvan geeft een duidelijke beëindiging aan de twee hoofdstraten die momenteel op de spoorweg doodlopen.

De nieuwe 'kop' van Kessel-Lo bestaat in hoofdzaak uit een parallelle bebouwing op een sokkel langs de sporen, en een aansluitende bebouwing langs de bedieningsweg Diestsesteenweg/Martelarenlaan. In de eerste treft men winkels en diensten aan in de sokkel, en kantoren, appartementen of een hotel in de bovenbouw. In de tweede is een gediversifieerde verkaveling van verhuurbare kantoor- en woonruimte van verschillende types en grootte voorzien boven gelijkvloerse winkels. Tussen beide wordt een verkeersvrije winkelstraat uitgespaard, die aansluit op het verzonken plein dat toegang geeft tot de onderdoorgang. Onder de verlegde Martelarenlaan door loopt dit plein over in de groene voetgangersroute naar het nieuwe woongebied van de Centrale Werkplaatsen. Onder de kop zelf een parkeeraccommodatie voorzien, die bereikt wordt vanuit de Martelarenlaan en rechtstreeks toegang heeft tot de onderdoorgang.

Het complex van de nieuwe 'kop' kan gefazeerd kan worden opgebouwd. In een eerste stap kunnen de woonblokken aan weerszijden van de IJzerenwegstraat behouden blijven. De Kortestraat krijgt dan een tweezijdige verschijningsvorm met winkels aan de ene, woningen aan de andere zijde. Het niveauverschil naar de aanzet van de noord-zuid gerichte winkelstraat wordt overbrugd met zacht hellende trappartijen. Indien later gekozen wordt om de tweede fase niet uit te voeren, kunnen de bestaande woningblokken met minimale onteigening worden vervolledigd met twee afsluitende gebouwen. Ze volgen de richting van de sporen en zijn toegankelijk vanuit de IJzerenweg- en Kortestraat.

Aan de zuidzijde van de onderdoorgang is een rechthoekige parkeergarage bestemd voor park & ride over twee niveaus in het talud langs de Martelarenlaan ingegraven. In langse snede is ze zodanig opgevat dat het niveauverschil van de Martelarenlaan erin wordt opgevangen. Dit geeft aanleiding tot een tweedeling, waarbij een groot stedelijk 'balkon' vrijkomt dat tegengewicht vormt voor het stationsgebouw. Het kan worden aangewend voor afhalen en wegbrengen van reizigers, en creëert afstand voor de verhuurbare



SAMENHANGENDE OPEN RUIMTE

kantoorgebouwen die boven de parkeergarage kunnen worden opgericht. Door de beperkte afmeting van deze kantoormodules en de openingen die er tussen worden uitgespaard wordt een straatwand tot stand gebracht die overeenstemt met de dichte rijbebouwing aan de overkant. Het hoekgebouw dat de parkeergarage aan de noordflank afsluit, bevat de trappen en liften die zowel de Martelarenlaan als de parkeergarage met de onderdoorgang verbinden. Het levert de mogelijkheid om voorzieningen te herbergen die zowel aan de zijde van het verzonken plein, als aan de zijde van het 'balkon' voor de nodige animatie moeten zorgen.

Het 'balkon' zelf vormt tevens toegang tot de voetgangersbrug over de sporen, die op deze wijze aansluit bij het voetgangerstracé dat vanop de berm van het spoorwegplateau, over de sokkel van de 'kop'-ontwikkeling, langs het 'balkon' naar het park aan de Martelarenlaan (of de groene berm tussen spoorweg en woonzone in latere fase) doorloopt. Aan de overzijde tenslotte, sluit de voetgangersbrug aan bij zowel het Stationsplein als de voetgangersroute doorheen het ontwikkelingsgebied langsheen de Tiense Vest.

c. Programma.

Busstation:

Kantoor- en dienstengebouw (hoek Martelarenplein)	1.440 m2
Langgerekt kantoorgebouw (beginsectie Diestsestraat)	2.000 m2

Onderdoorgang:

Ruimte voor kiosken, café, etc.	925 m2
Fietsenbergplaats	
lokatie Martelarenplein/ Kessel-Lo	2.200 staanplaatsen
lokatie Kessel-Lo	400 staanplaatsen
lokatie Seinhuis (bestaand)	700 staanplaatsen

'Kop'-variant 1: behoud/vervollediging woonblokken IJzerenwegstraat

Winkel- en dienstruimte (incl. berging, toegang)	4.400 m2
Kantooroppervlakte	11.000 m2
Woonruimte	7.400 m2
Hotel (100-120 kamers)	5.100 m2
Parkeren	230 parkeerplaatsen

'Kop'-variant 2: (realisatie van totaalcomplex in twee fasen)

Winkel- en dienstruimte (incl. berging, toegang)	6.600 m2
Kantooroppervlakte	19.900m2
Woonruimte	7.400 m2
Hotel (100-120 kamers)	5.100 m2
Parkeren	490 parkeerplaatsen

Parkeergarage + bovenbouw:

Kantoor-dienstoppervlakte en publiekgerichte voorzieningen	6.000 m2
Pendel- en werkparkeren	450 m2
Kiss & Ride parkeren	420 staanplaatsen
	66 staanplaatsen

Totaal (afhankelijk van weerhouden varianten)

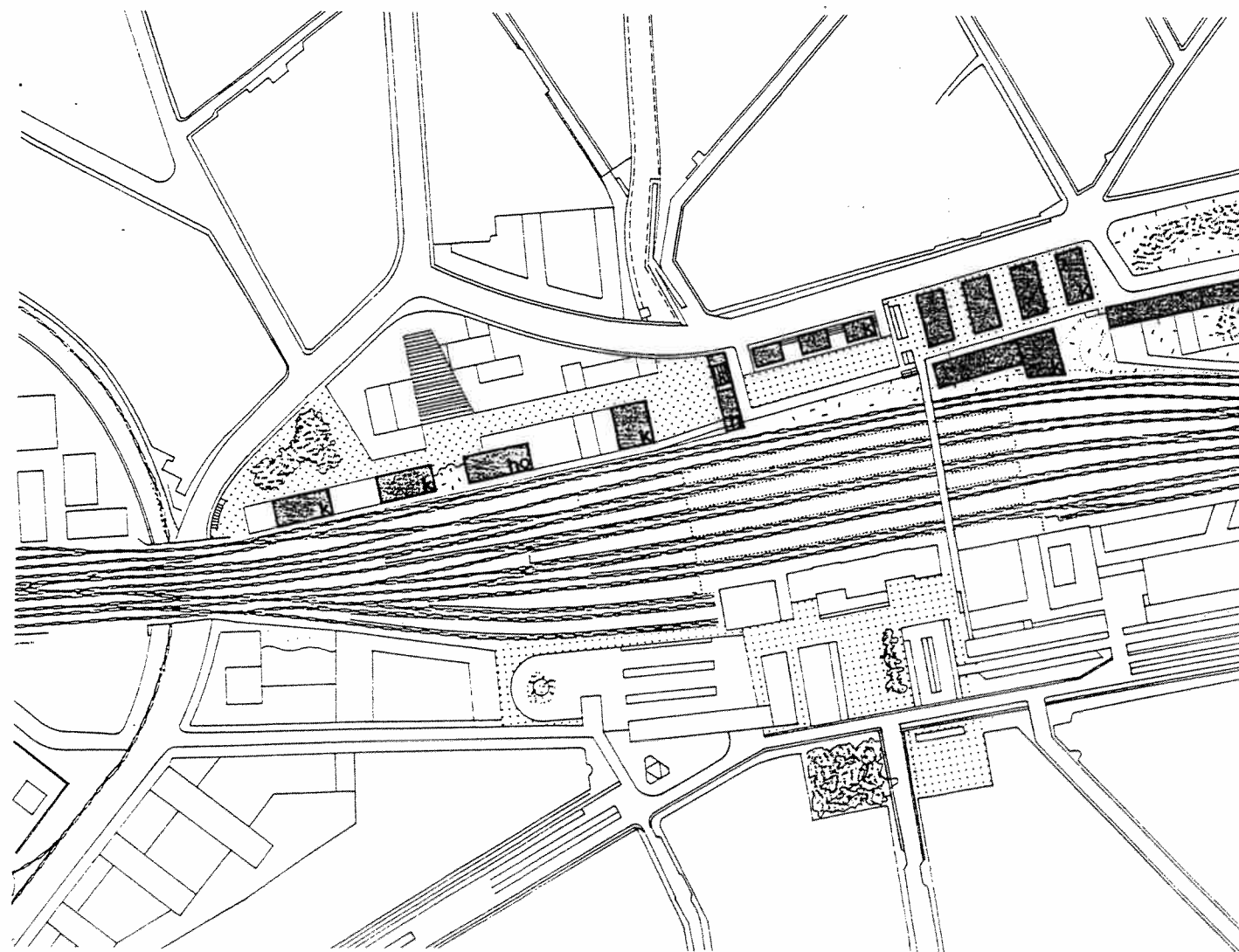
Kantoor/administratie:	19.000-29.340 m2
Commerciële diensten	5.775-7.975 m2
Wonen	7.400 m2
Hotel	5.100 m2
	650 à 910 parkeerplaatsen
	3.300 fietsstaanplaatsen

d. Fazering.

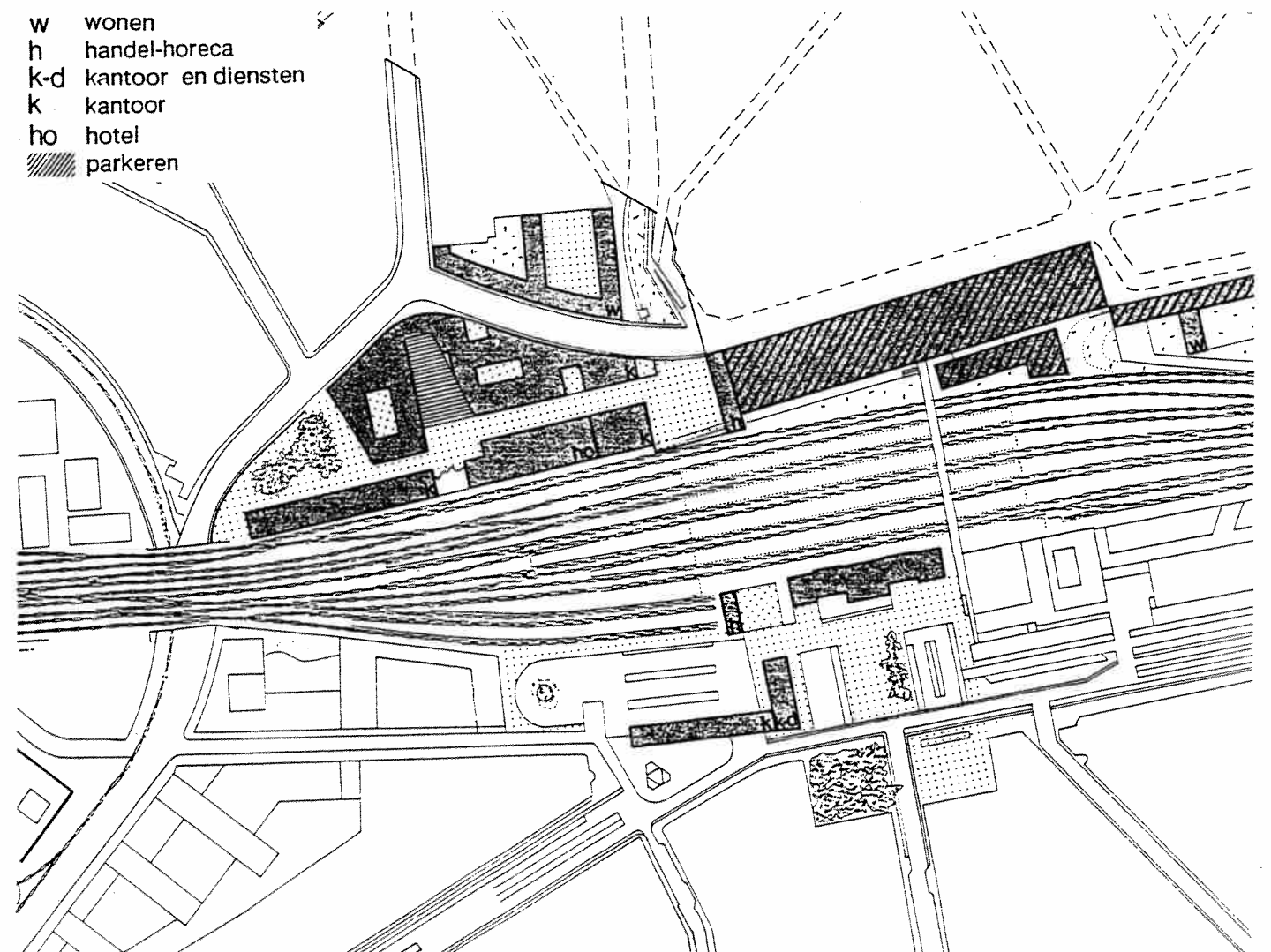
De verbetering van de onderdoorgang naar Kessel-Lo is prioritair om de verbinding tussen beide stadsdelen te vergemakkelijken. De zinvolheid ervan hangt echter nauw samen met de aanleg van het Martelarenplein en de directe aansluiting op het busstation, die op hun beurt grotendeels afhankelijk zijn van de realisatie van de tunnel tussen Diestse en Tiense Vest. De realisatie van dit complexe knooppunt tussen voetgangers, bus- en treinreizigers vormt dus het koninginnenstuk van de hele verdere operatie.

Om de werkbaarheid van de onderdoorgang te bevorderen zal hij aan de zijde van Kessel-Lo moeten gepaard gaan met de (gedeeltelijke) realisatie van de 'kop'. Deze laatste is op zijn beurt afhankelijk van het verleggen van de Martelarenlaan en kan in fasen verwezenlijkt worden zoals hierboven aangegeven (en hierna verder uitgewerkt).

De parkeergarage is afhankelijk van de behoefte. Ze zal niet nodig zijn zolang de terreinen langsheen de Tiensestraat (en Martelarenlaan) hoofdzakelijk als parkeerruimte worden aangewend. Van zodra de ontwikkeling langsheen de Tiense Vest (en de 'kop', hoewel in mindere mate) deze ruimte echter in beslag neemt, wordt ze onvermijdelijk.

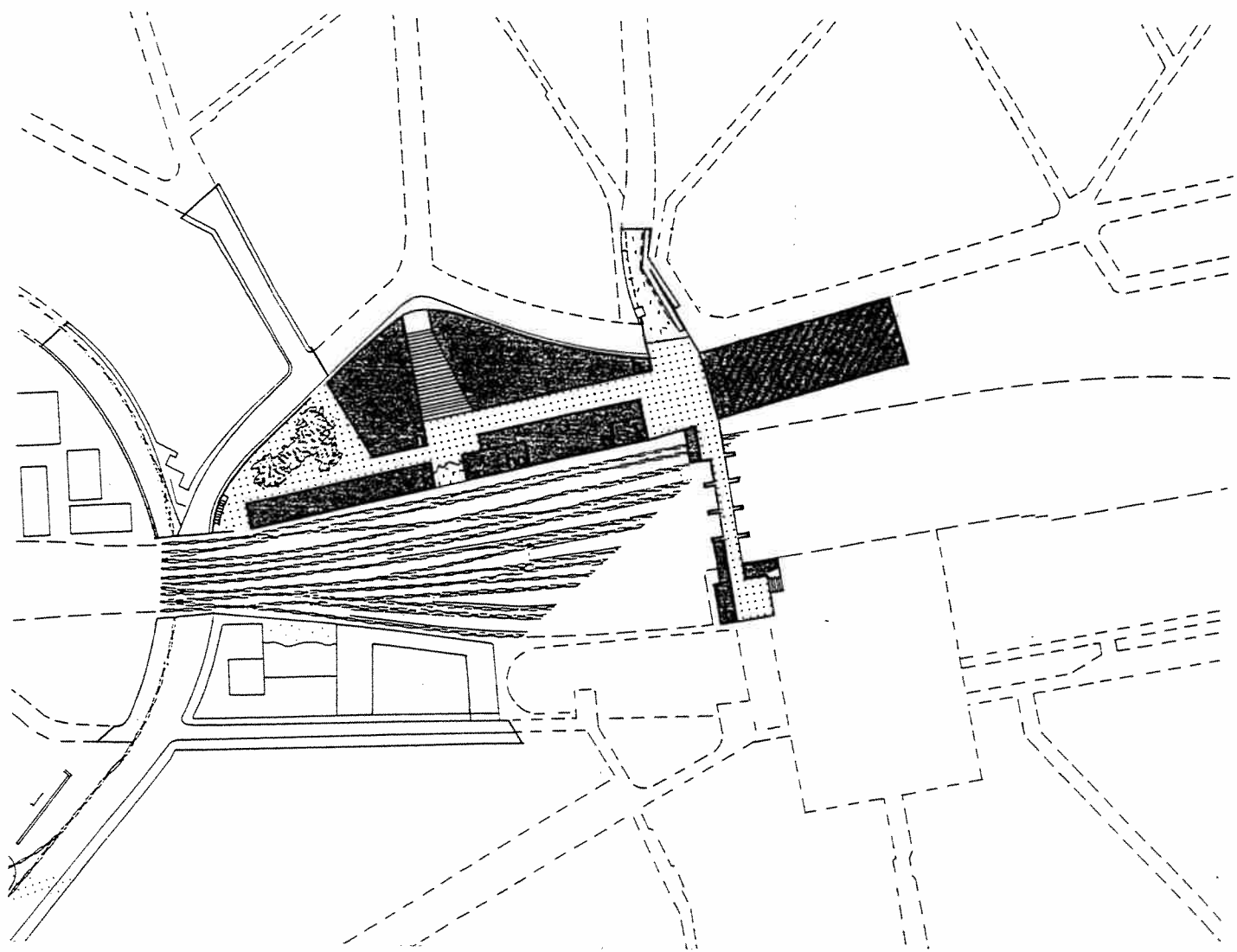


PLAN NIVEAU MARTELARENLAAN 35.00m

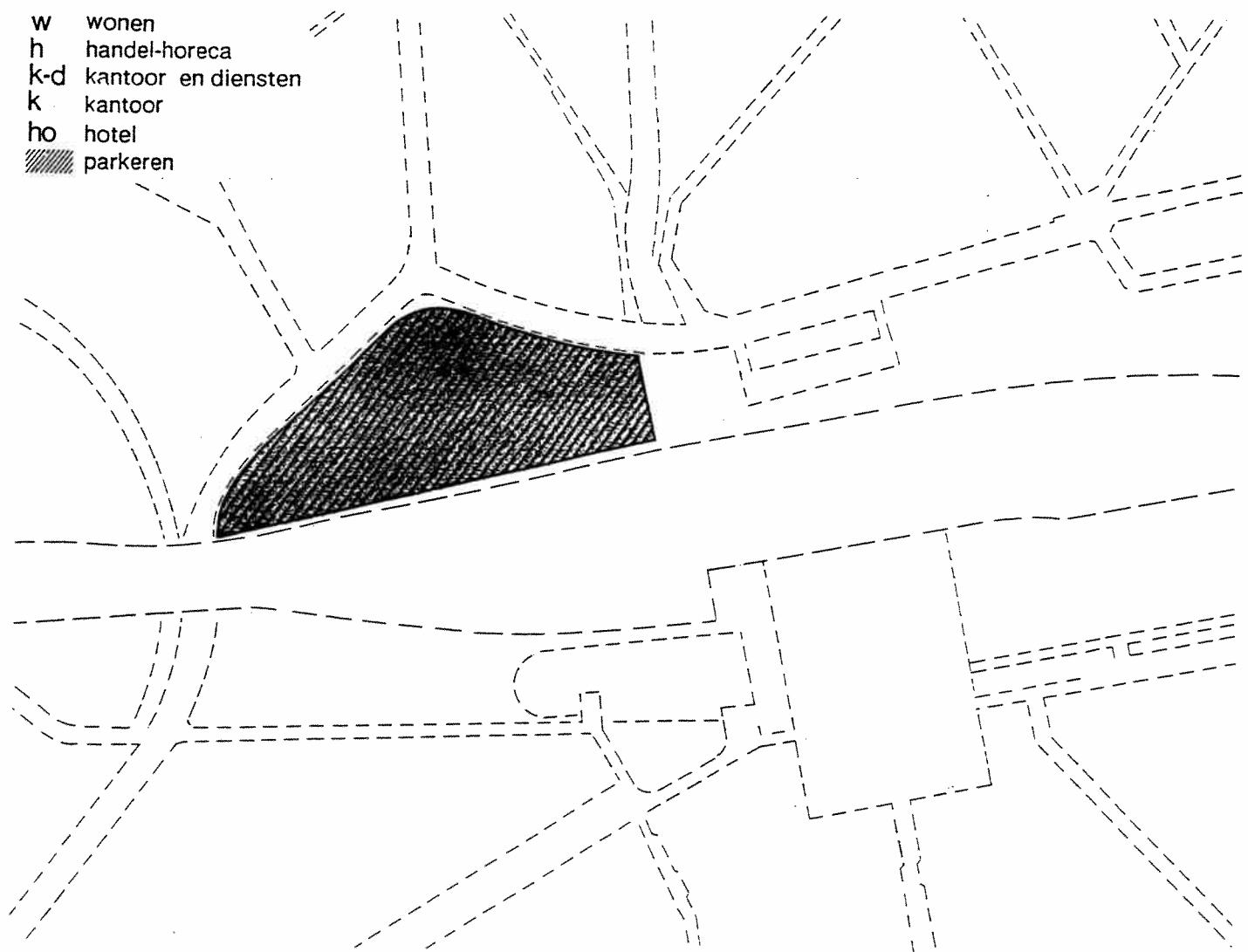


PLAN NIVEAU MARTELARENPLEIN 29.00m

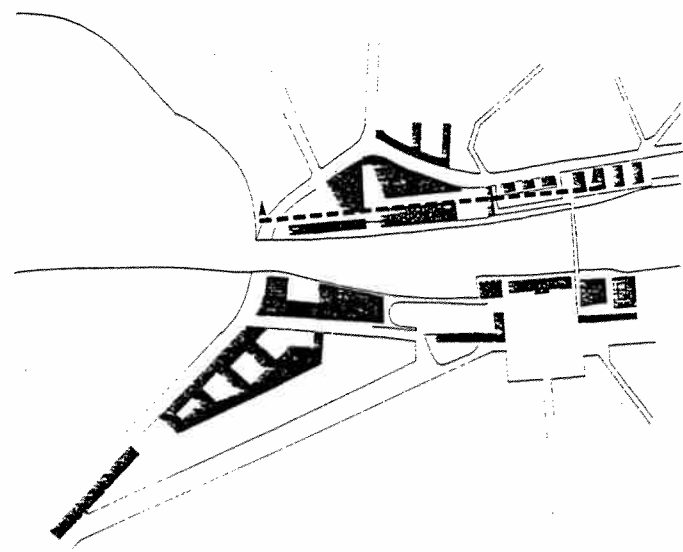
- w wonen
- h handel-horeca
- k-d kantoor en diensten
- k kantoor
- ho hotel
- parkeren



PLAN NIVEAU ONDERDOORGANG 24.50m

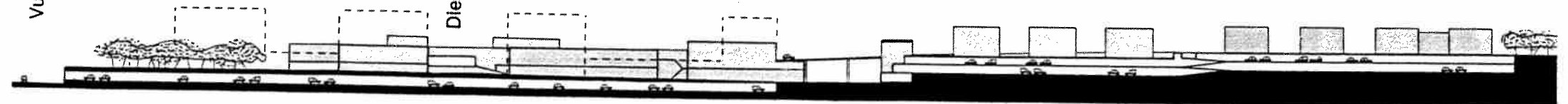


PLAN NIVEAU VUURKRUISENLAAN 21.00m



Vuurkruisenlaan

Diestsesteenweg



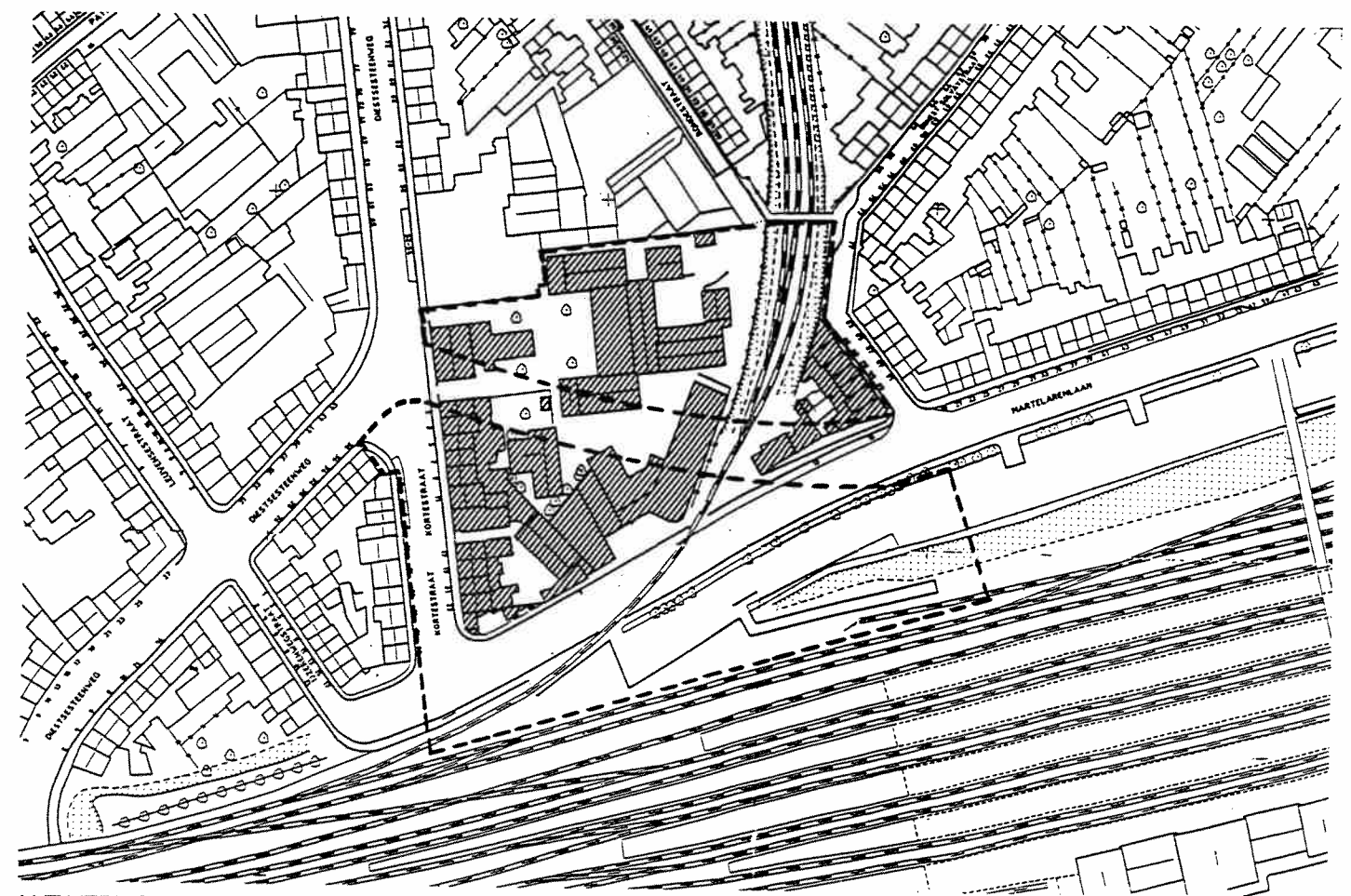
LANGSSNEDE

2.2.2. **Nadere uitwerking 1**
Fazering 'kop' Kessel-Lo

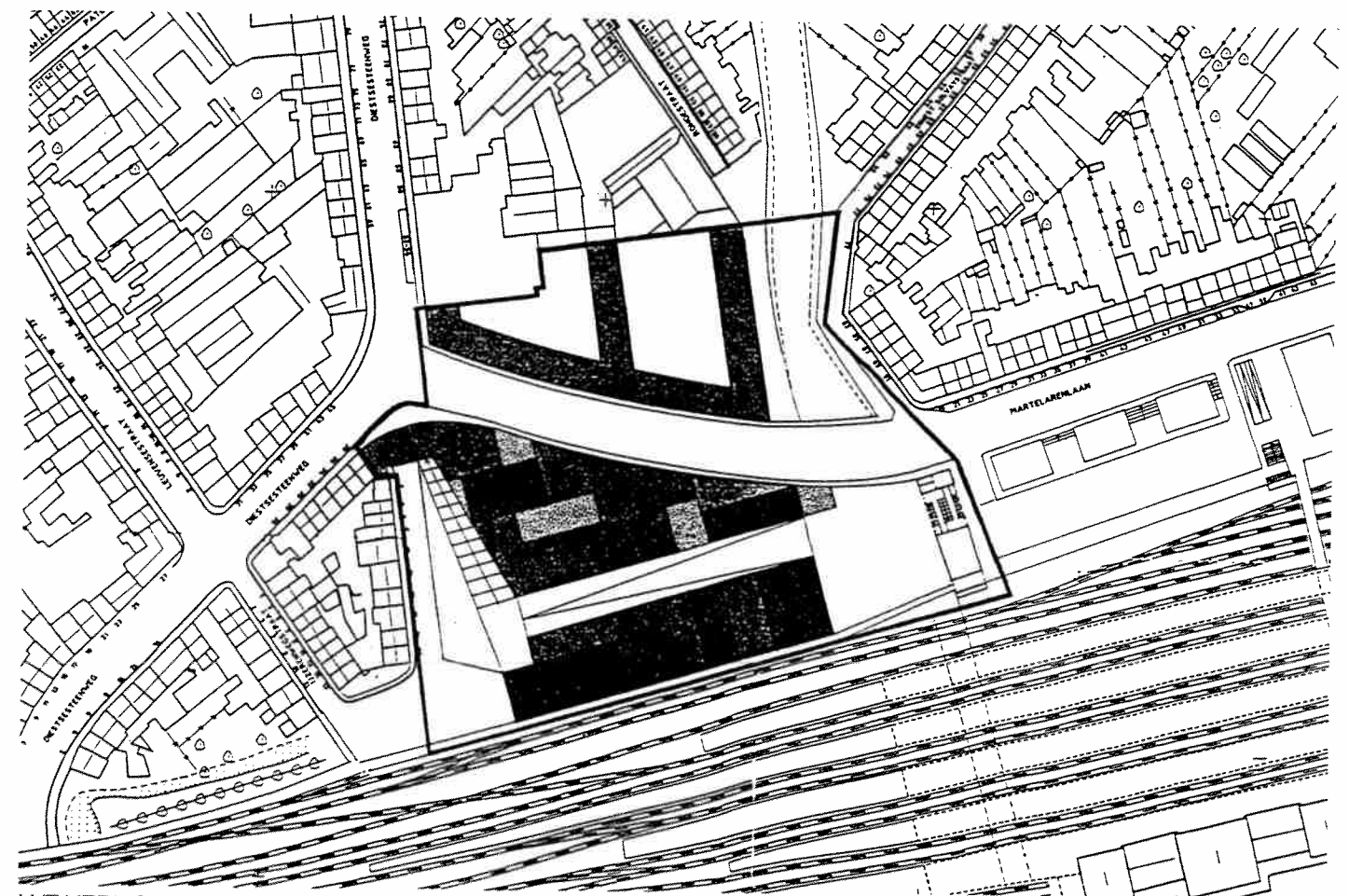
Deze uitwerking geeft de precieze omvang aan van de terreinen die - bij middel van aankoop of onteigening - moeten verworven worden om de 'kop' van Kessel-Lo te verwezenlijken.

Telkens werd daarbij ingevuld hoe de verworven terreinen in de toekomst kunnen worden aangewend, zodat het mogelijk wordt de verandering in V/T-verhouding en dus het rendement van de operatie, in te schatten.

De keuze voor de aangegeven omschrijving van faze 1, wordt hiermee tevens geargumenteed: ze zorgt er niet alleen voor dat de Martelarenlaan kan worden verlegd, dat de voetgangersonderdoorgang op de bestaande trajecten in Kessel-Lo kan worden aangesloten, maar ze levert ook het beste rendement in oppervlakteverhouding tussen de oude en nieuwe toestand. Na haar verwezenlijking laat ze twee opties open: de voltooiing van de onafgewerkte strook langs de spoorweg door minimale transformatie van de huidige situatie, nl. verwerving van de vijf aangeduide - excentrische - panden (faze 2a); ofwel de globale omvorming van de twee bouwblokken links en rechts van de IJzerenwegstraat (faze 2b).



V/T VERHOUDING HUIDIGE SITUATIE: 0,37

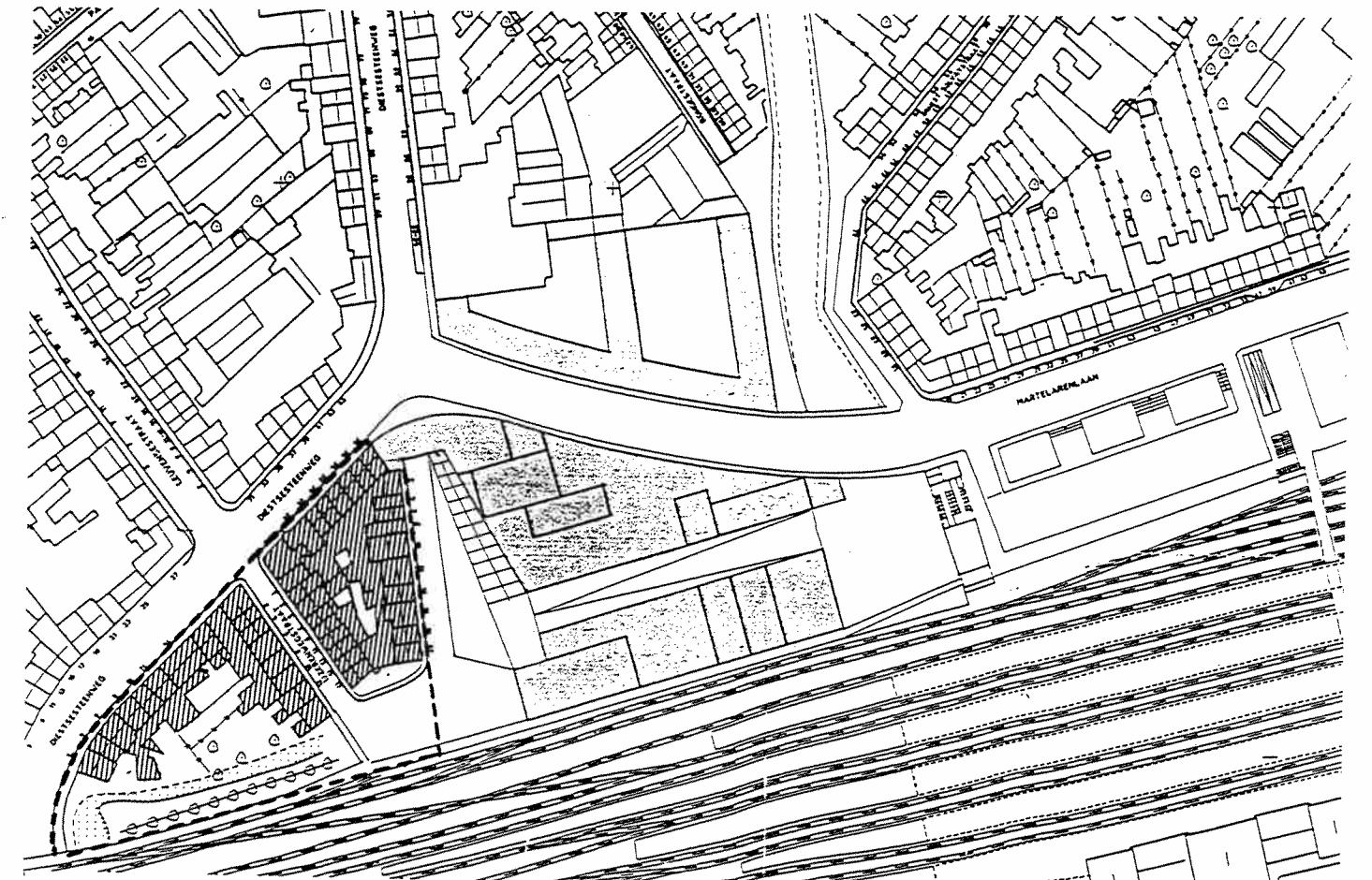


V/T VERHOUDING PROJECT: 1,56

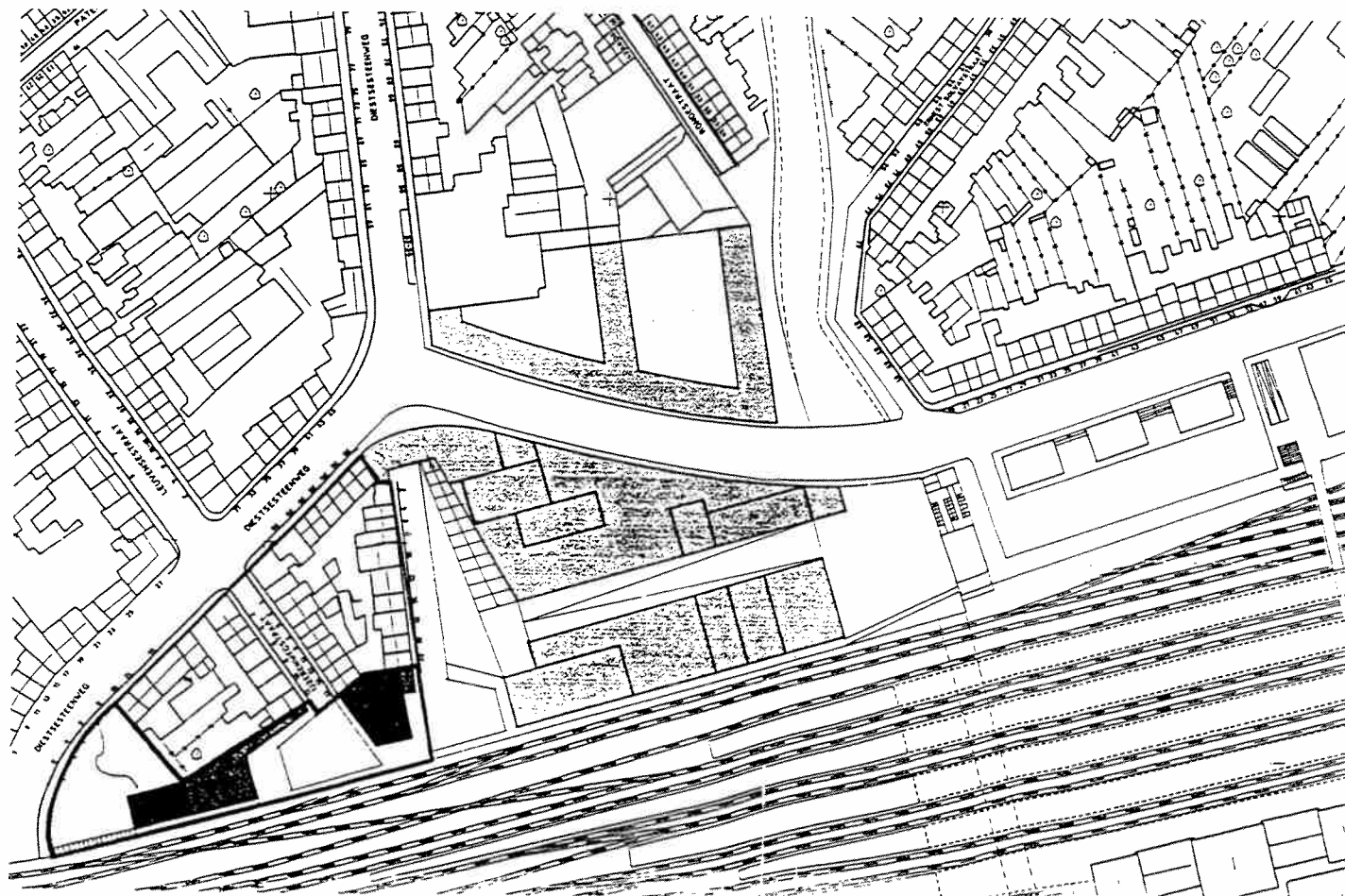
FAZE 1: NIEUW TRACE MARTELARENLAAN



V/T VERHOUDING HUIDIGE SITUATIE: 0,96



V/T VERHOUDING HUIDIGE SITUATIE: 0,96



V/T VERHOUDING PROJECT: 1,26

FAZE 2a: VOLTOOIING BESTAANDE BOUWBLOKKEN



V/T VERHOUDING PROJECT: 1,93

FAZE 2b: GLOBALE OMVORMING BESTAANDE BOUWBLOKKEN

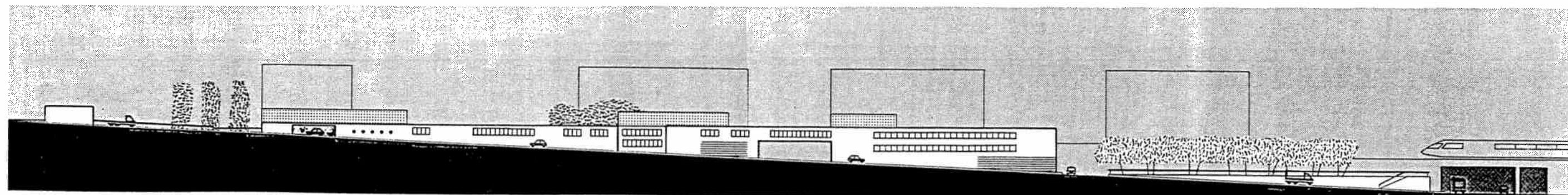
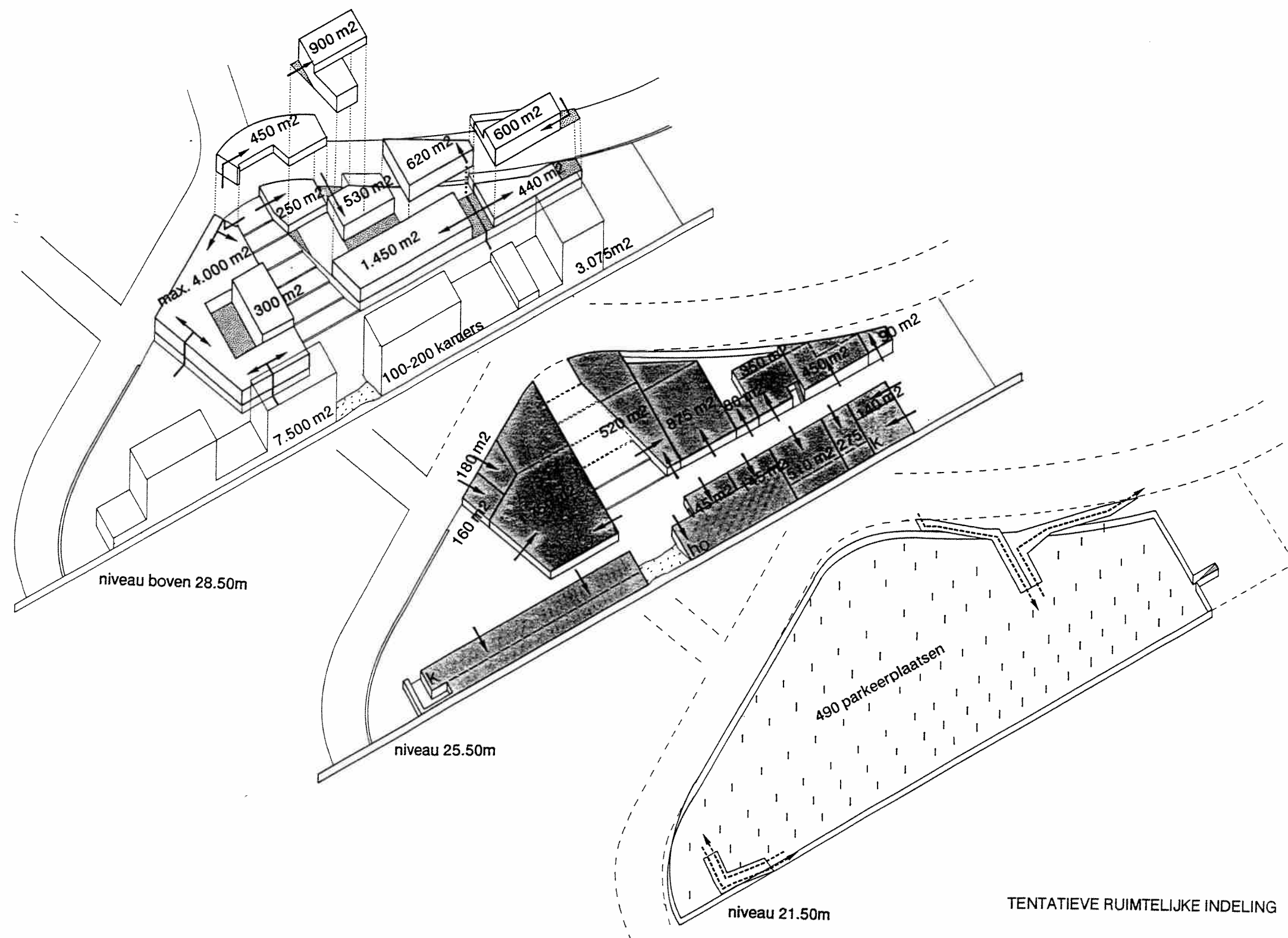
2.2.2. Nadere uitwerking 2 Samenstelling 'kop' Kessel-Lo

28

De 'kop' van Kessel-Lo bestaat in hoofdzaak uit een eilandvormige structuur doorsneden met twee loodrechte voetgangerswegen. Zijn complexe opbouw vloeit voornamelijk voort uit de sterk geaccidenteerde topografie en de gedifferentieerde meerlagige opbouw. Deze verticale vermenging van activiteiten is doelbewust. Ze biedt immers de beste garanties voor de gecontinueerde stedelijkheid nodig voor een veilige en aantrekkelijke voetgangersroute in de richting Kessel-Lo.

Met dit doel is gezocht naar een ruimtelijke verkaveling die - vooral op lager gelegen niveaus - toelaat een verspreid assortiment van voetgangersgebonden functies onder te brengen. Door verschil in grootte, vorm, ligging en bediening van vergelijkbare ruimten kan inderdaad worden ingespeeld op de uiteenlopende behoeften binnen eenzelfde sector. Naast de meer grootschalige vestigingen elders in het projectgebied, beantwoordt dit gevarieerde aanbod aan de vraag naar specifieke kleine en middelgrote winkel- en kantoorruimte die door de stationslocatie wordt opgeroepen.

De weerhouden oplossing is slechts een illustratie van de mogelijkheden die de basisstructuur inhoudt. Ze geeft een tentatieve indeling aan voor de opeenvolgende niveaus waaruit het complex is samengesteld, verduidelijkt hoe de diverse componenten verticaal gestapeld zijn en individueel toegankelijk worden gemaakt.



AANZICHT MARTELARENLAAN-DIESTSESTEENWEG

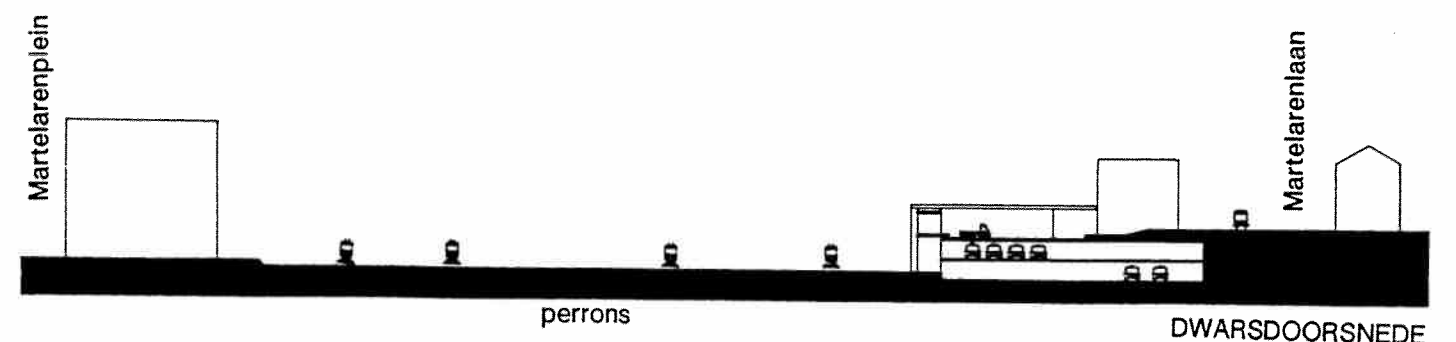
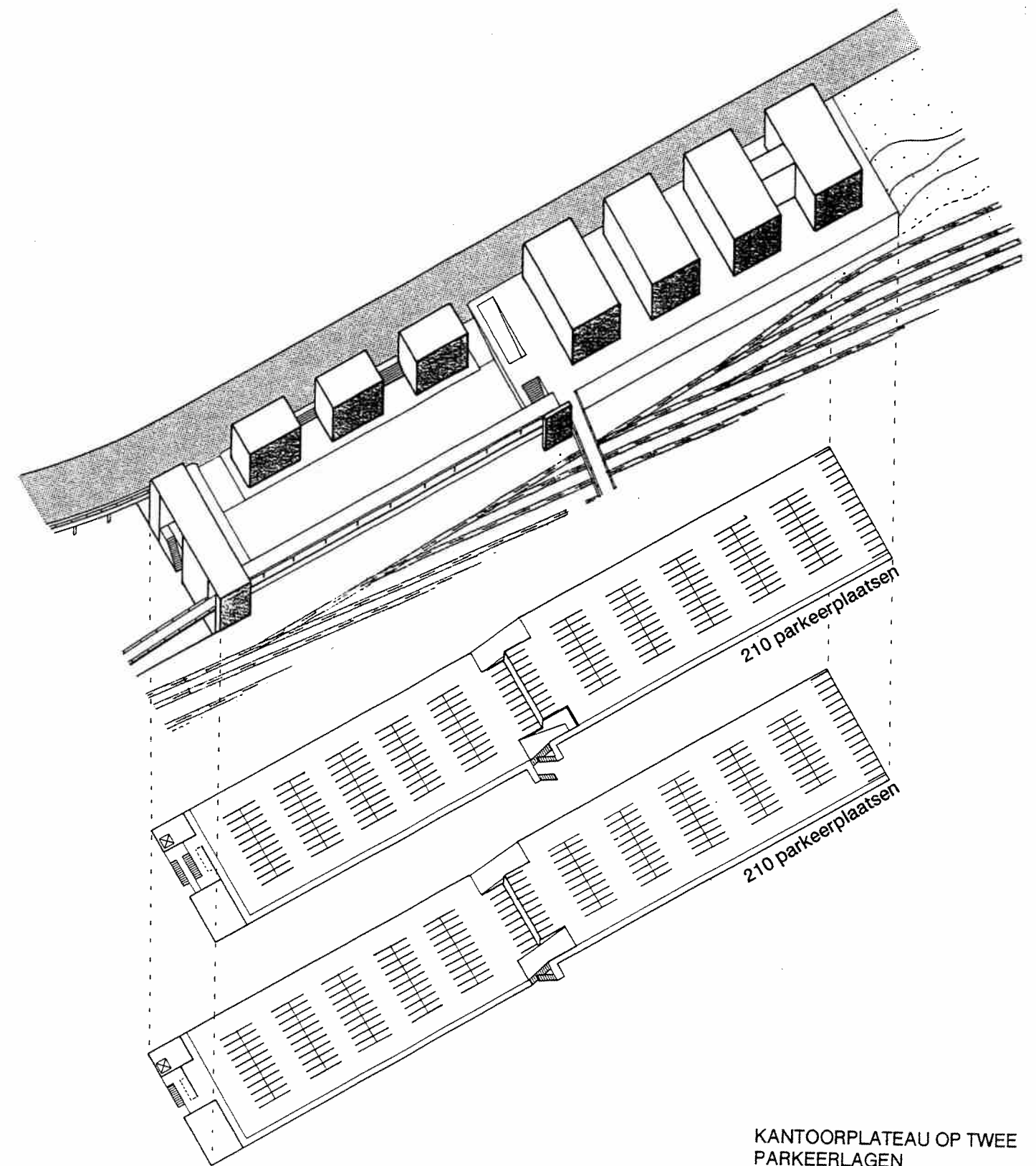
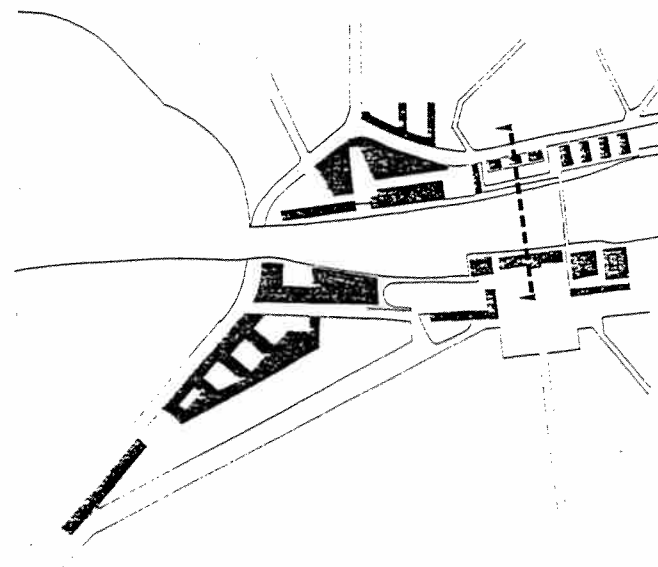
2.2.2. Nadere uitwerking 3 Parkeergarage en 'balkon'

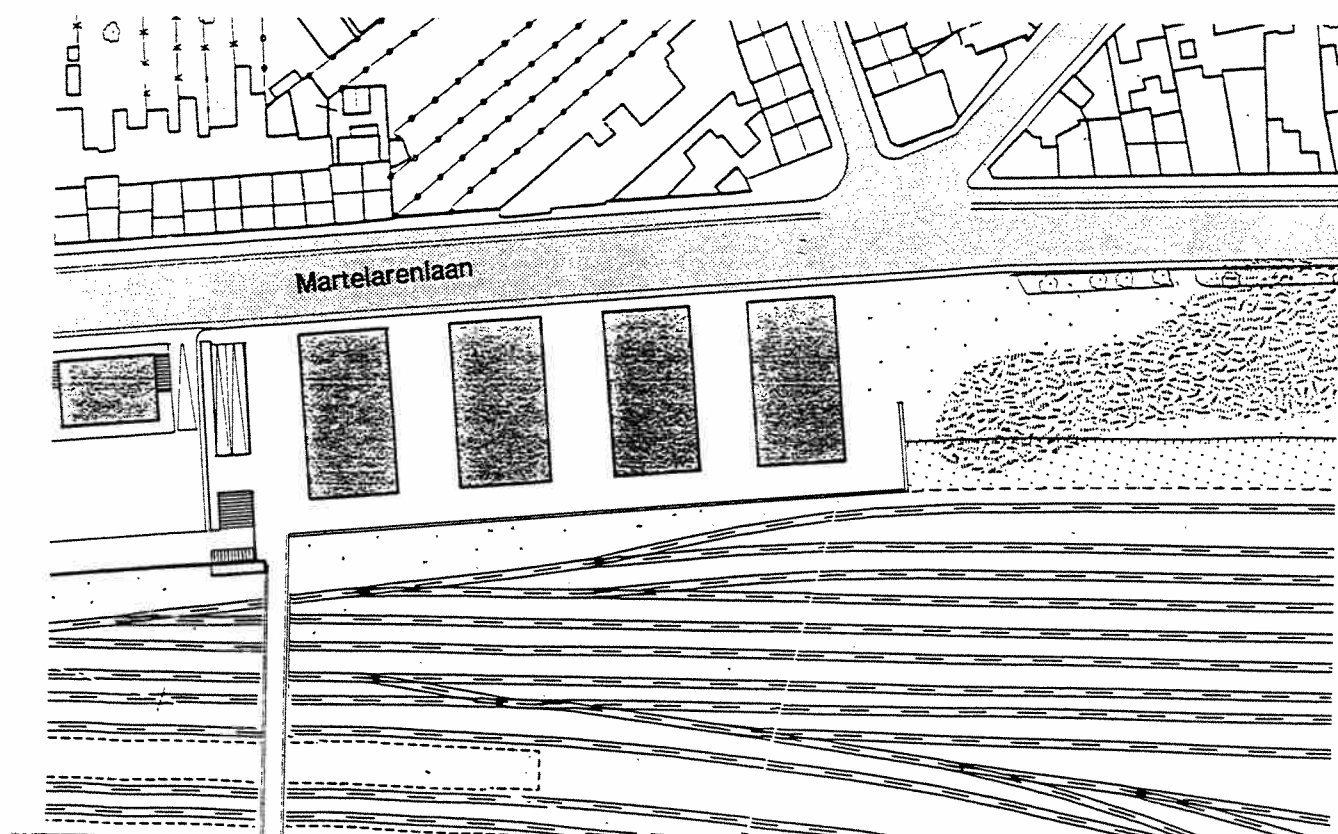
De pendelparkeergarage aan de zijde Kessel-Lo knoopt rechtstreeks aan op beide voetgangers-oversteken naar het reizigersstation. Ze maakt gebruik van het aanwezige talud om gelijkvloers aan te sluiten op de Martelarenlaan en onzichtbaar te worden verwerkt.

Om de ingenomen oppervlakte beter te benutten en een stedelijke bebouwing tot stand te brengen die accordeert met de overzijde van de Martelarenlaan worden vrijstaande kantoormodules op de parkeergarage voorzien. Deze kunnen apart gebruikt of gekoppeld worden op voorwaarde dat aan de straatzijde voldoende ruimte uitgespaard blijft, zodat de tussenafstand tussen de regelmatig ingeplante volumes bewaard blijft.

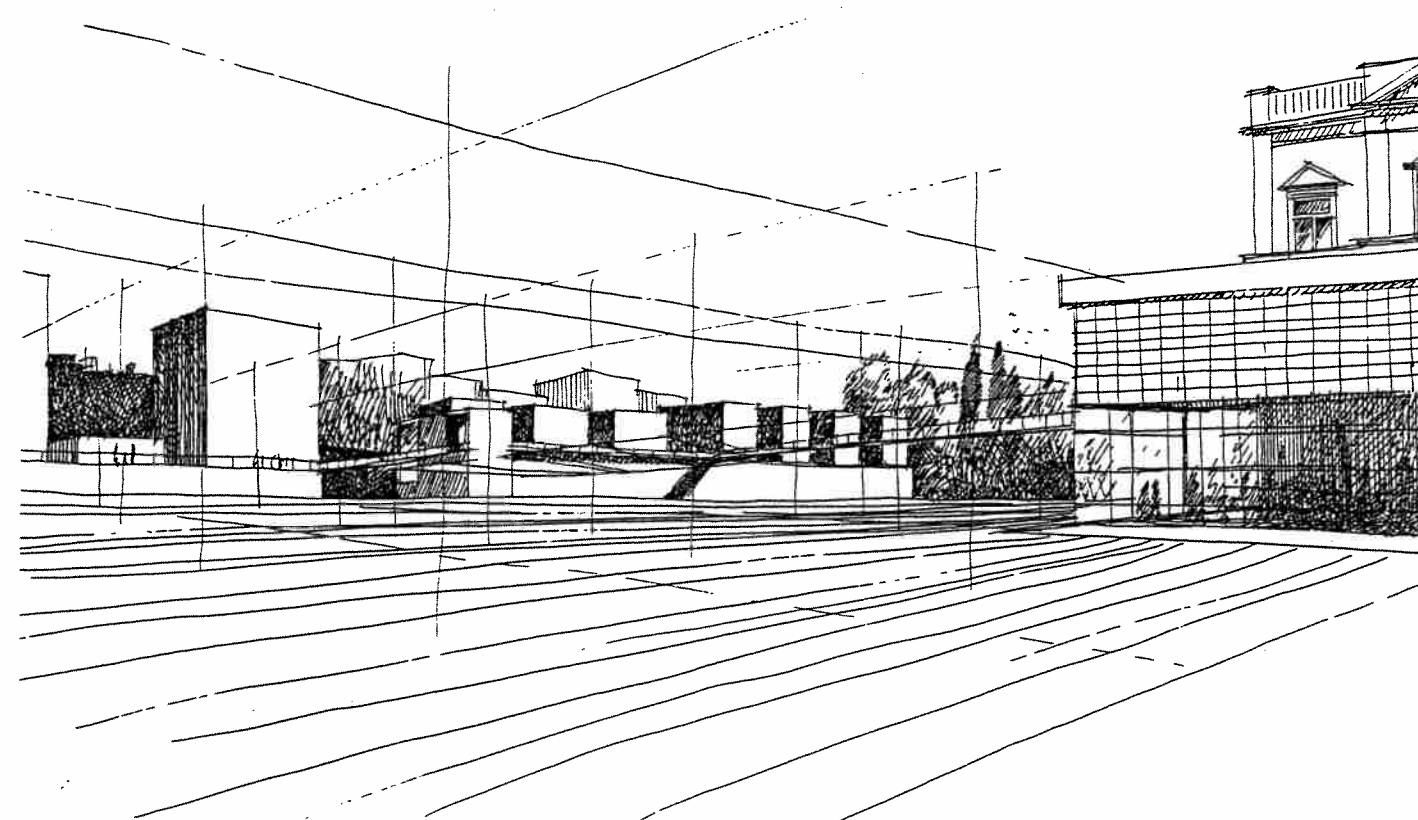
De parkeergarage is overlangs opgesplitst, waardoor een half verdiepingsniveau versprongen wordt. Dit vergemakkelijkt de interne organisatie van de parkeeraccommodatie en zorgt voor een trapvormige aansluiting met het reliëf van de Martelarenlaan. Op het dak van de garage komt een onderscheid tot stand tussen het balkon en het hoger gelegen kantoorplateau. Het laatste dient voor bediening en circulatie: het is de achtergelegen straat die aansluit bij het park, de openbare voetgangerspassage waaraan de kantoormodules grenzen. Het eerste brengt een plein tot stand dat uitkijkt op en tegengewicht vormt voor het reizigersstation. Het wordt duidelijk omgrensd: door de kantoormodules die hun hoofdgevel aan deze zijde vertonen, door het kopsgebouw naar de onderdoorgang, de keermuur van het hogergelegen kantoorplateau en de uitkragende galerij die het balkoneffect accentueert. Door die omgrenzing vormt ze een herkenbare ruimte die periodiek voor kiss & ride en daarbuiten voor passage, spel en uitzicht kan worden benut.

Bij een eventuele bebouwing van P & Q wordt bovenstaand complex met een boegvormig kantoor- en dienstengebouw op de plaats van de spoorwegbundel vervolledigd. Het vormt de aanzet van het achtergelegen woongebied, dat op deze wijze, als macro geheel, over de parkeergarage heenschuift. Beide grote stedelijke vormen worden op die manier in een soort oksel verbonden. Op het kantoorplateau zelf wordt de achtergelegen voetgangerspassage op dat moment getransformeerd tot een tweezijdig gebruikte en afgelijnde publieke ruimte, en op die wijze dubbel dienstbaar.

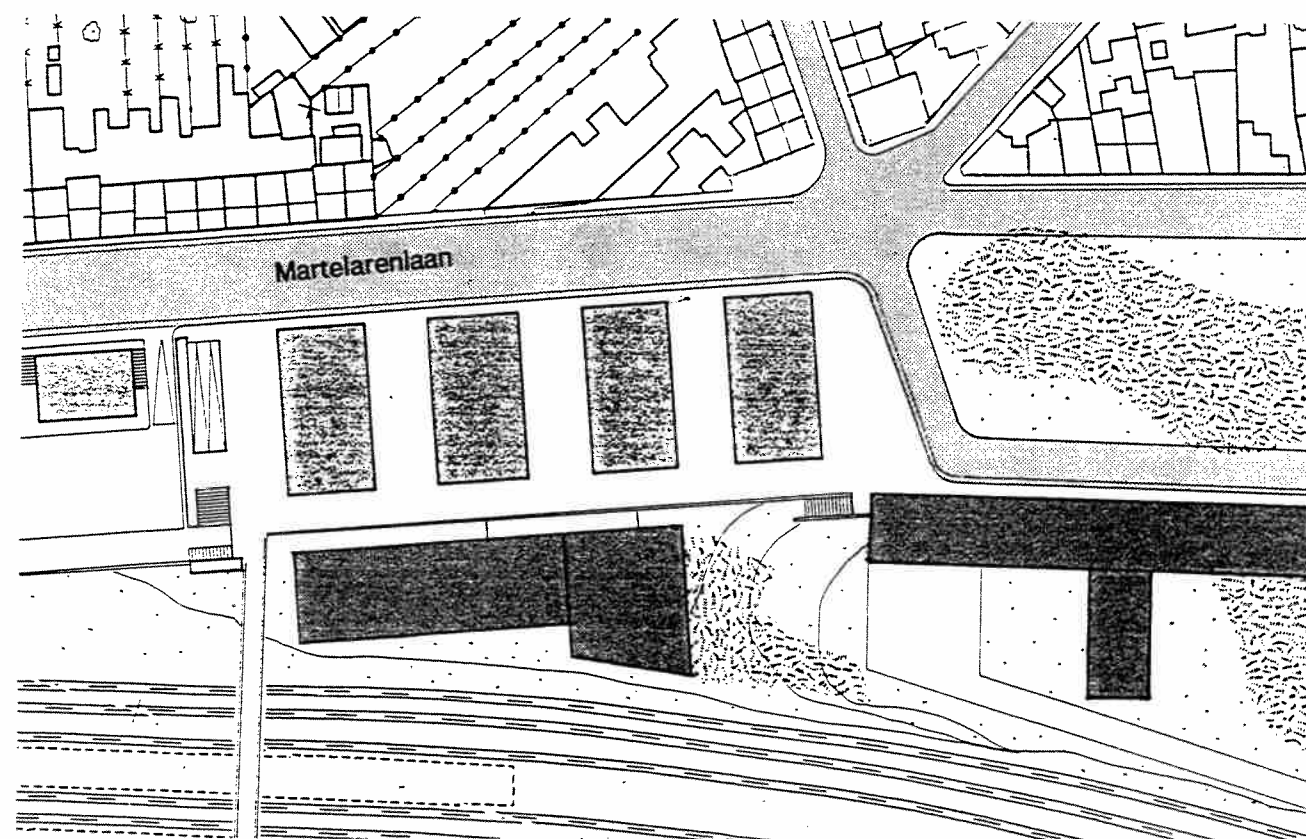




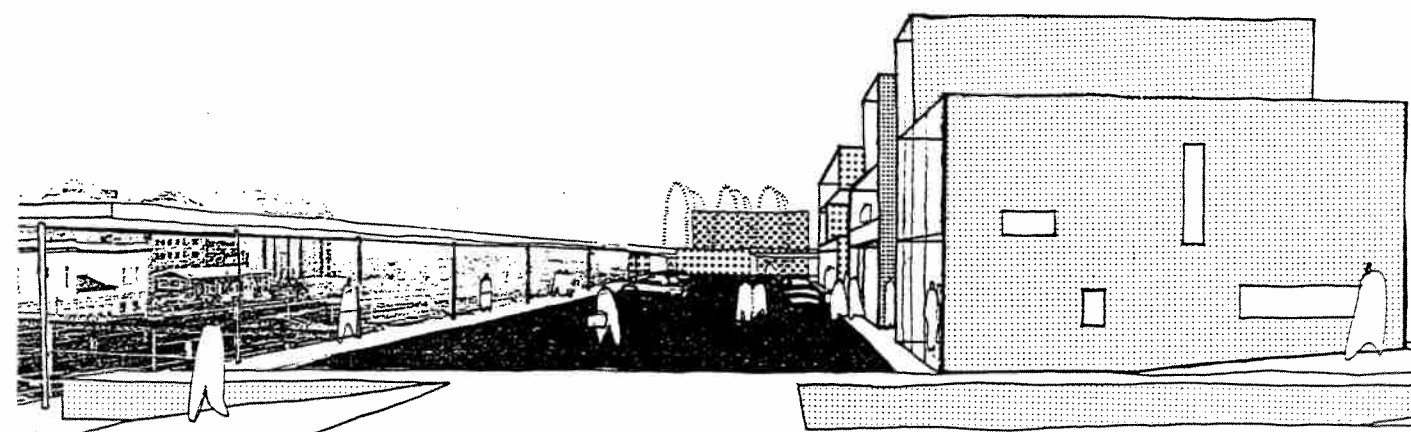
SITUATIE BIJ BEHOUD VAN P & Q



ZICHT VANAF SPOREN



SITUATIE BIJ BEBOUWING P & Q



ZICHT 'BALKON'

2.2.2. Nadere uitwerking 4 Onderdoorgang

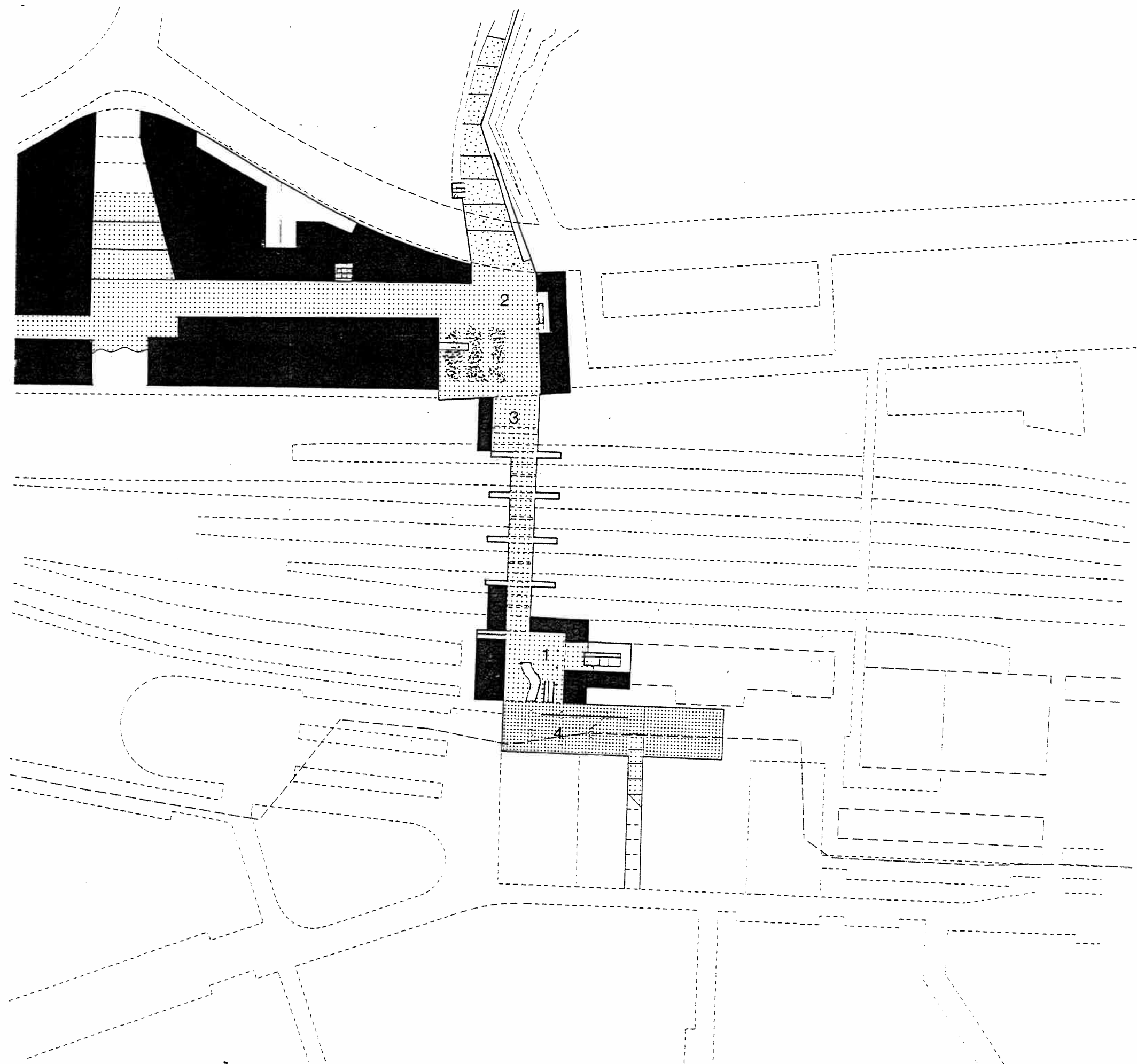
De onderdoorgang ontstaat in essentie uit een verbreding en uitdieping van de bestaande voorziening, gekoppeld aan de drastische verwijding van beide uiteinden. Deze complexe lay out, waarbij verschillende activiteiten en bewegingsstromen op eenzelfde stam worden geënt, is een noodzakelijke voorwaarde om de doorgang als straat te doen werken. Hij moet dan ook met de grootste zorg worden ontworpen.

In het voorgestelde project is gepoogd de onderdoorgang zelf zo kort mogelijk te houden. Hij vormt immers de zwakke en meest donkere schakel in de verbinding. Om die reden is door regelmatige zenithale verlichting vanuit de perrons daglicht ingebracht, en is gezorgd voor twee grote lichtputten aan de uiteinden. Aan de zijde van Kessel-Lo bestaat deze uit het verzonken plein van de 'kop' dat aan alle zijden door voetgangersattractieve voorzieningen wordt omringd: daartoe is o.a. een brede kiosk verwerkt in de aanzet van de onderdoorgang. Aan de stationszijde wordt een knooppunt van bewegingen ingericht onder een doorschijnende luifel links van het stationsgebouw. Het bestaat in essentie uit drie toekomende stromen:

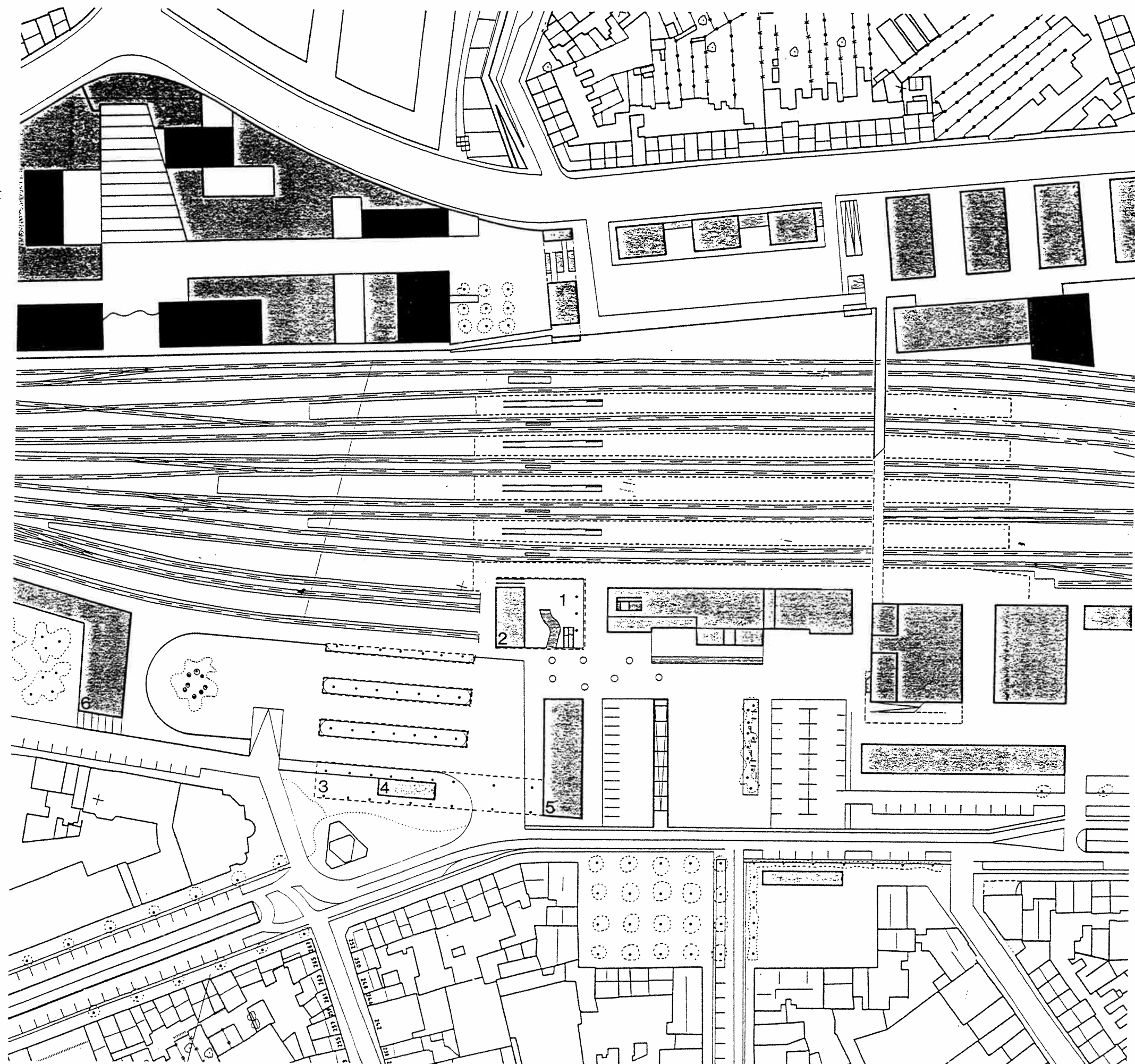
- 1° De voetgangers die vanuit het Martelarenplein en busstation langs rechtstreekse trappen in de verticale hall toestromen
- 2° De fietsers die langs een helling de fietsenbergplaats onder het Martelarenplein bereiken, en op het niveau van de onderdoorgang in de ontvangsthall toekomen.
- 3° De treinreizigers die na aankoop van hun spoorkaartje, langs een rechtstreekse trap aangebracht in de vergrote stationshall, het lager gelegen toegangsniveau bereiken

Tussen deze stromen in, is voldoende ruimte beschikbaar voor de inplanting van kiosken die op deze wijze de hele lagergelegen 'ontvangstruimte' omringen. Het stationsbuffet zelf is op twee verdiepingen uitgewerkt: een snackbar op het onderliggend niveau en een café-restaurant (met zitplaatsen) daarboven. Het nieuwe buffet ligt dus meer strategisch ingeplant en geeft uitzicht op zowel het Martelarenplein, de ontvangsthall naar de onderdoorgang als het busstation.

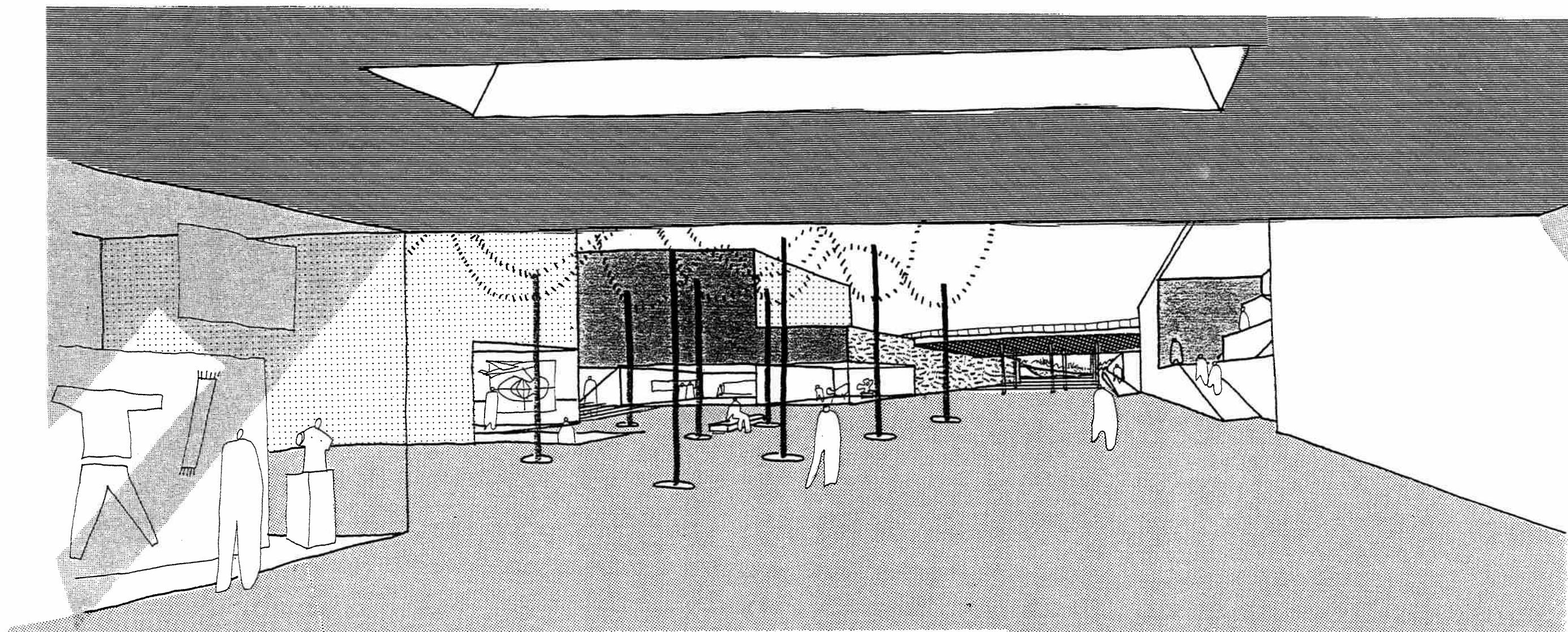
1. ontvangsthall
2. verzonken plein
3. verbrede toegang
4. fietsenbergplaats
5. kiosk
6. snackbar
7. stationsbuffet
8. winkel



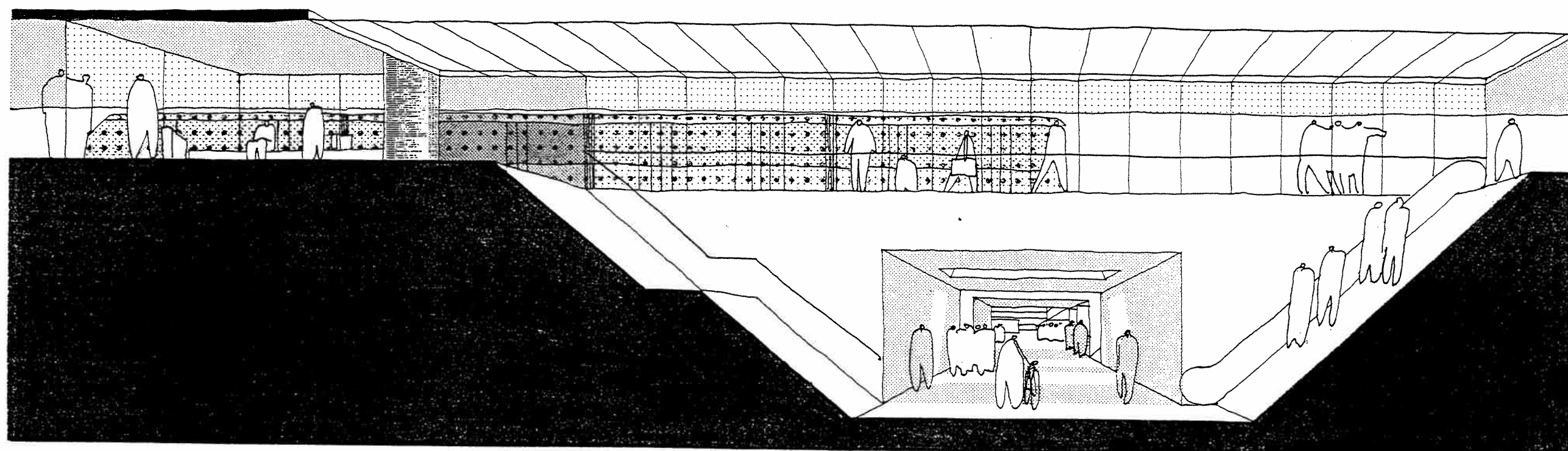
PLAN NIVEAU ONDERDOORGANG - 24.50m



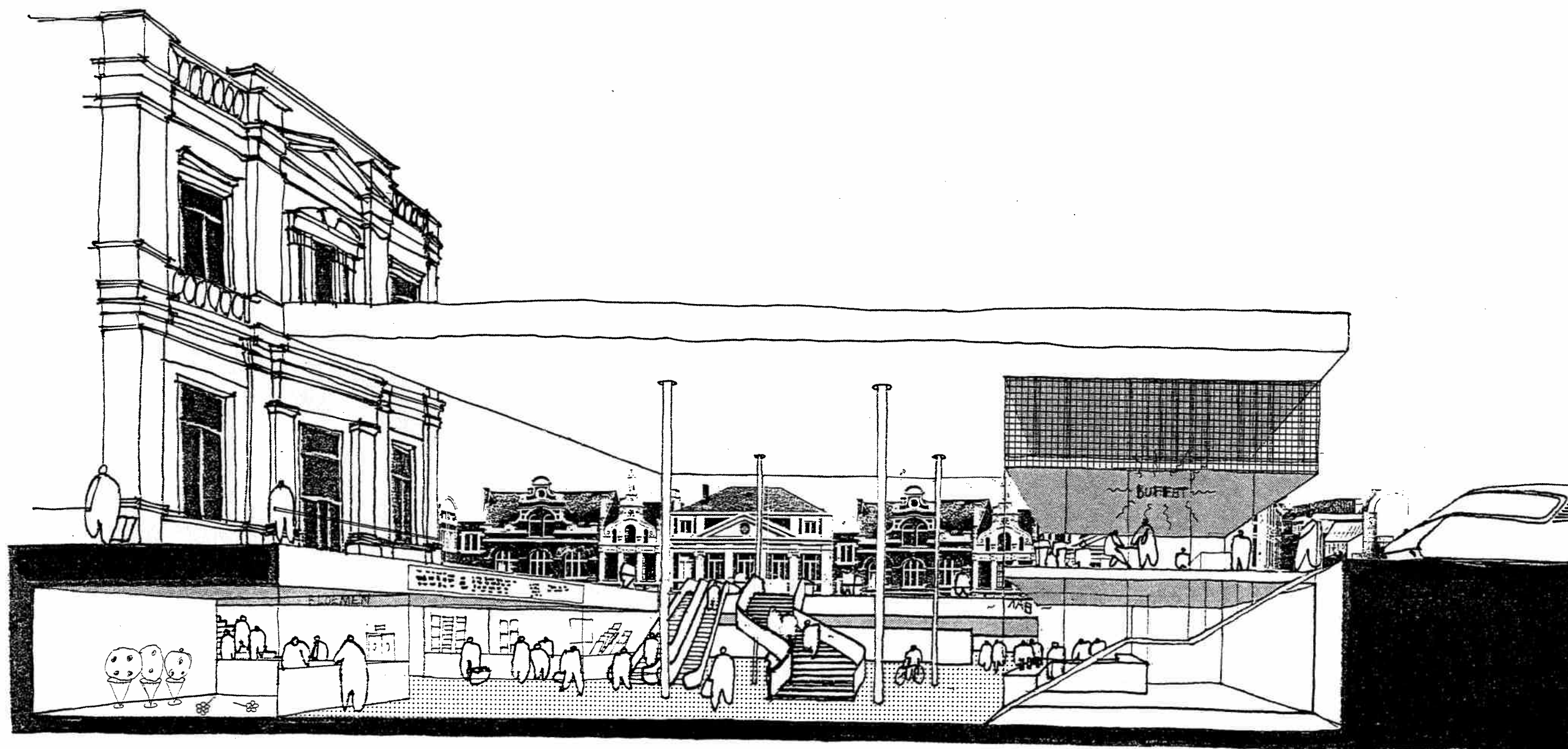
1. in - uitgang onderdoorgang
2. stationsbuffet
3. administratie De Lijn
4. loketfunctie De Lijn
5. kantoor-en dienstgebouw
6. overheidsadministratie/kantoorgebouw



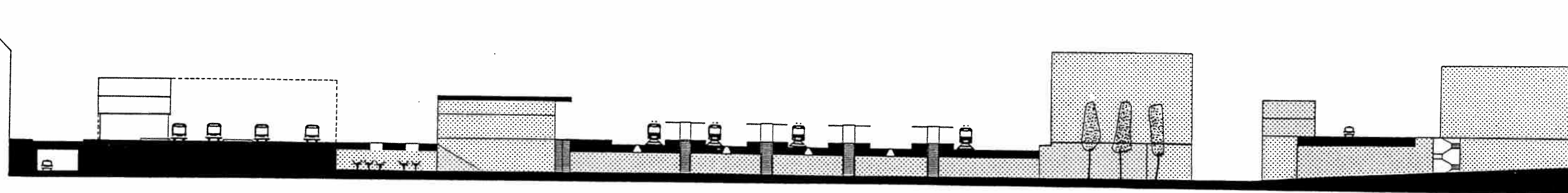
ZICHT VERZONKEN PLEIN ZIJDE KESSEL-LO



DWARSSNEDE ONDERDOORGANG



ZICHT ONTVANGSTHALL ZIJDE STATION

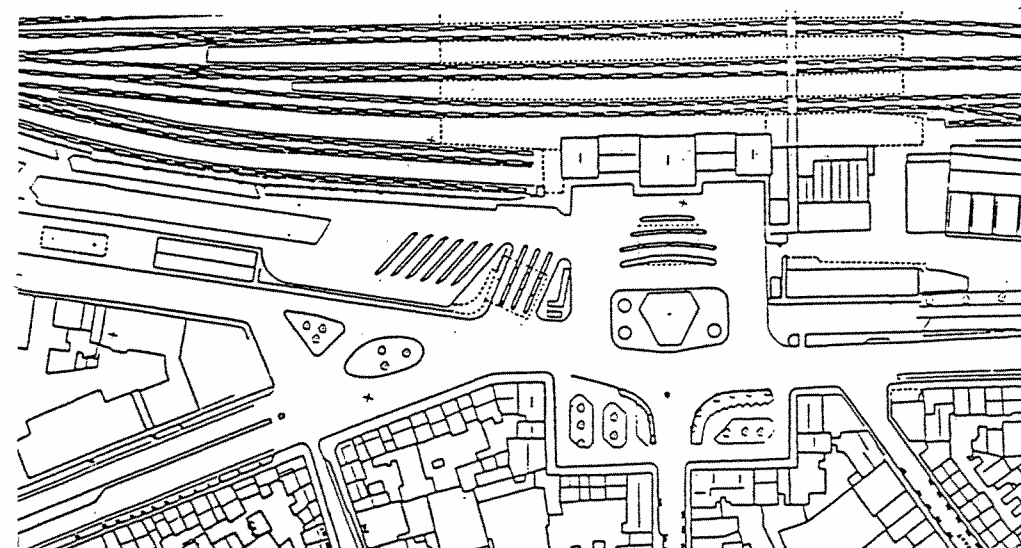


LANGSSNEDE ONDERDOORGANG

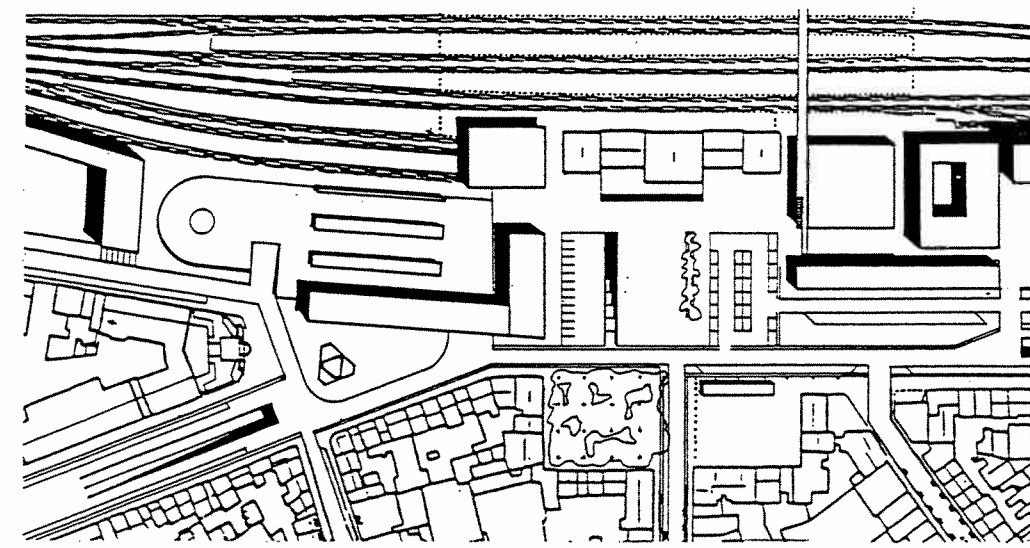
Het busstation is opgevat als grote alignering van zes doorrijperrons met aparte bufferruimte. Het is rechtstreeks toegankelijk voor treinreizigers vanuit de rol- en vaste trappen die boven komen uit de onderdoorgang. Om het omrijden te minimaliseren zijn twee in- en uitgangen voorzien. Elke toekomende en vertrekkende bus gebruikt op deze wijze de in- of uitgang die het dichtst bij haar oorsprongs- of bestemmingsrichting is gelegen. Om het niveauverschil tussen deze aansluitingen op respectievelijk Diestsevest en Diestsestraat te overbruggen, dient het busstation in zachte helling (2%) te worden gelegd en moet een 5% toegangshelling worden voorzien aan de Diestsestraat. Deze laatste bemoeilijkt enigszins de circulatie, maar geeft uit op een plaats waar nog nauwelijks verkeer zal bestaan, zodat de eventuele hinder niet mag overdreven worden.

Vooruitspringend op de rooilijn van de Diestsestraat is het bureelgebouw van De Lijn ingeplant. Het krijgt daardoor een geprivilegieerde locatie in samenhang met het busstation. De burelen bevinden zich op de verdiepingen, terwijl loket- en informatiefuncties op het gelijkvloers aansluiten op een ruime vluchtheuvel, die als voorliggend verblijfsgebied fungeert. De onbestemde ruimte tussen de Diestsevest en Diestsestraat wordt op die manier omgevormd tot een driehoekig plein dat de overloop verzorgt tussen het Martelarenplein en de verder gelegen vesten. Door de inplanting van het voorziene bureelgebouw krijgt de Diestsestraat een visuele beëindiging en wordt het verkeer uit de richting Vuurkruisenlaan als vanzelfsprekend afgeleid langs de randen van het nieuwe plein.

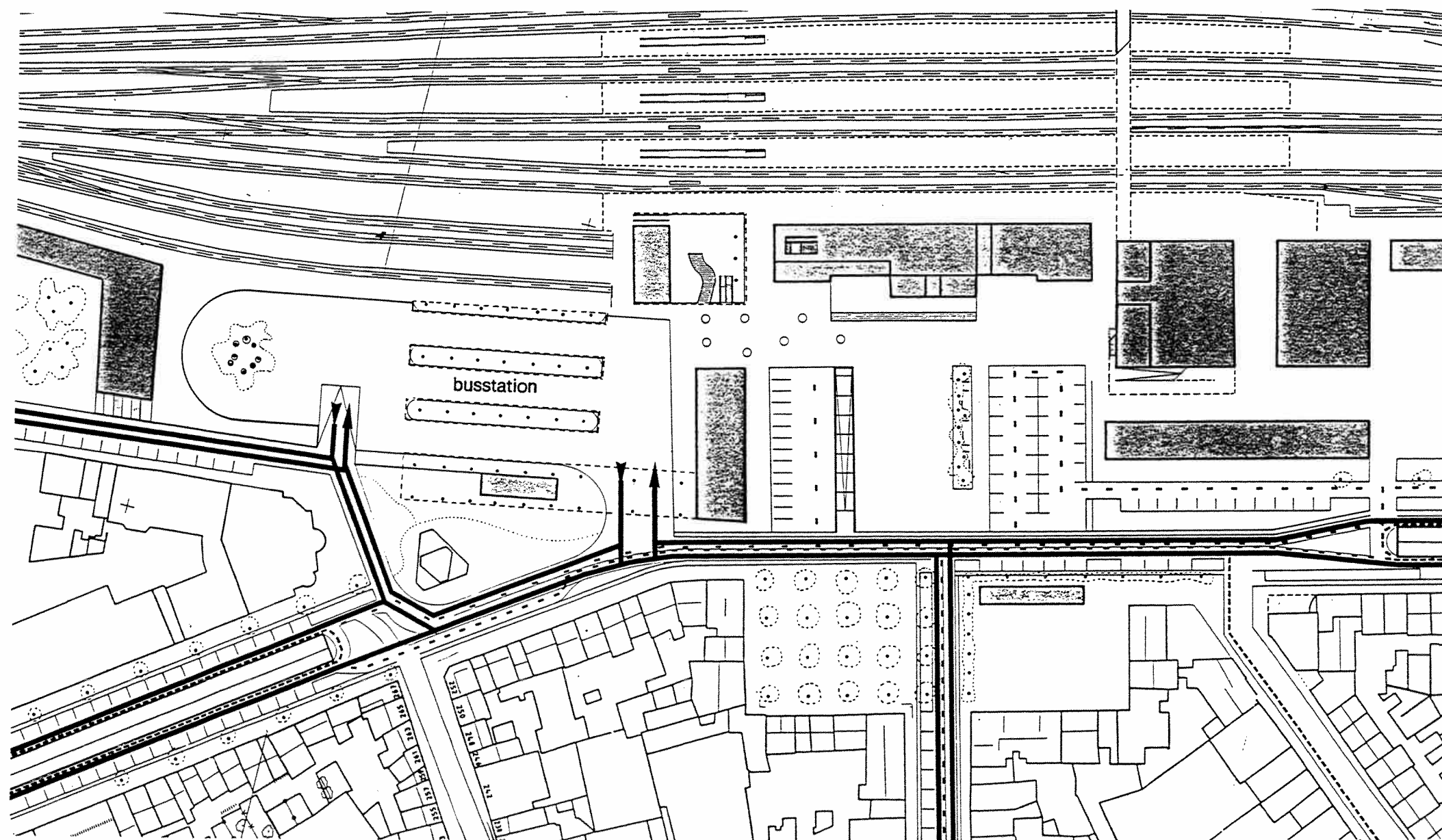
Het busstation zelf ligt op die manier aan alle zijden begrensd. Zoals op de tekeningen wordt verduidelijkt, zal dit ongetwijfeld zijn voorkomen als stedelijke bestemming ten goede komen.



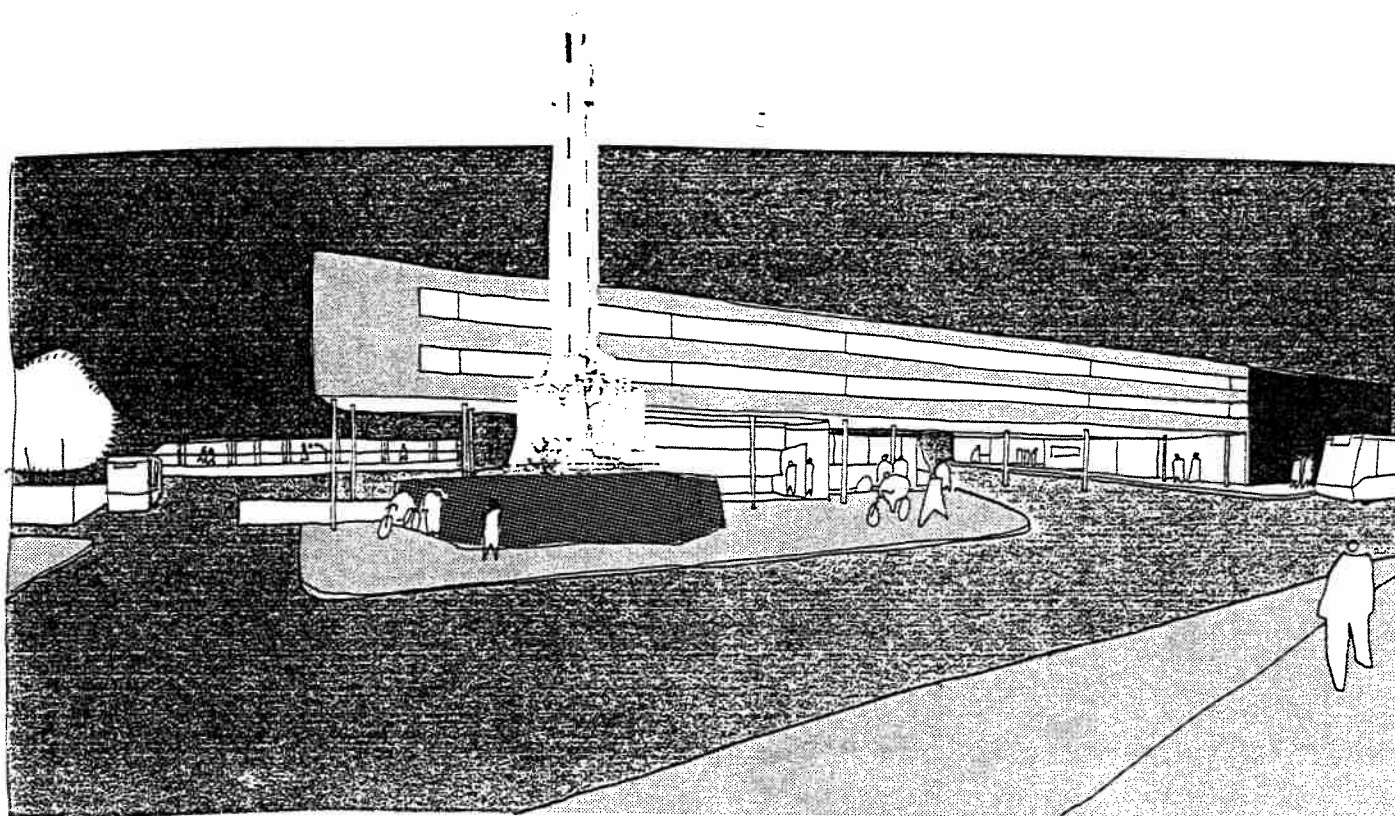
BESTAANDE TOESTAND



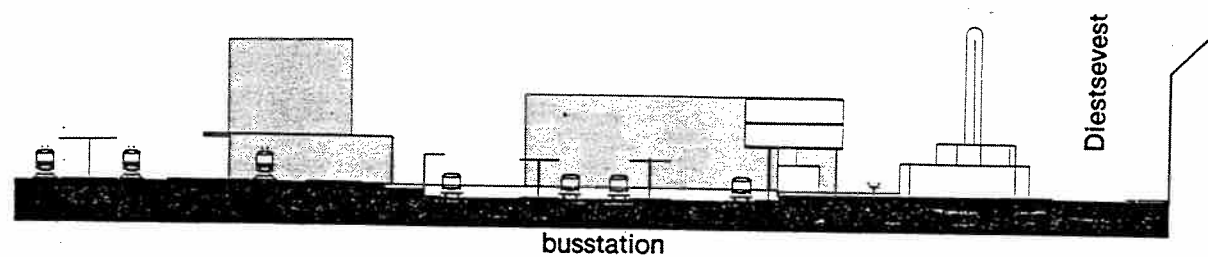
NIEUWE TOESTAND



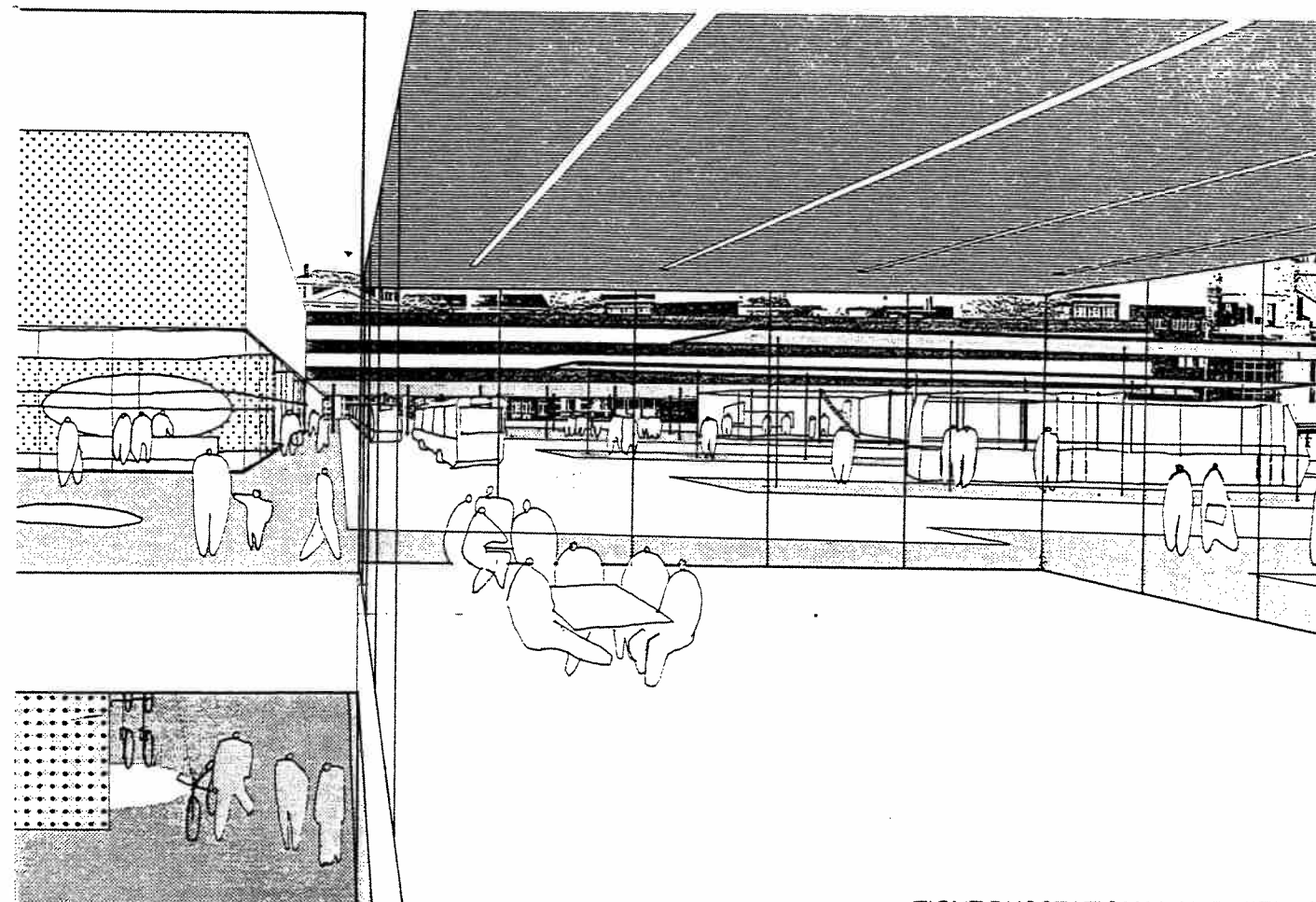
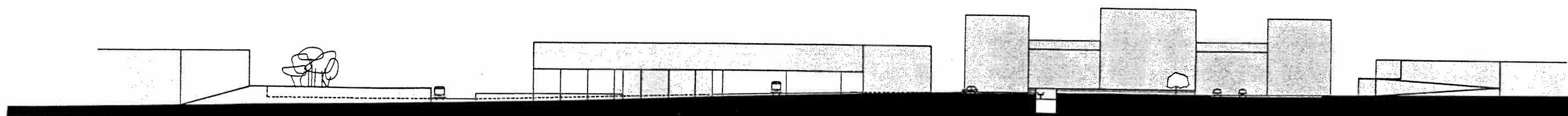
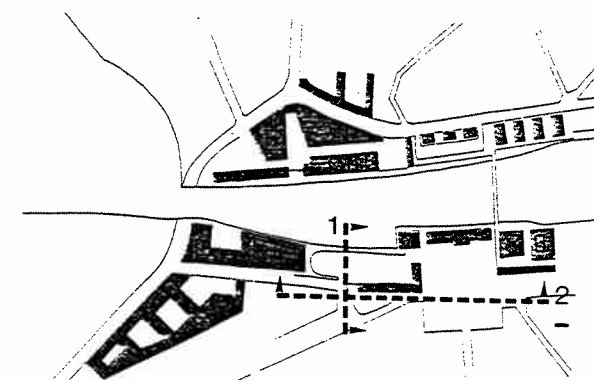
PLAN NIVEAU MARTELARENPLEIN 29.00m



ZICHT BUSSTATION VANAF DIESTSEVEST



DWARSSNEDE 1

ZICHT BUSSTATION VANAF NIEUW
STATIONSBUFFET

busstation

Martelarenplein

LANGSSNEDE 2

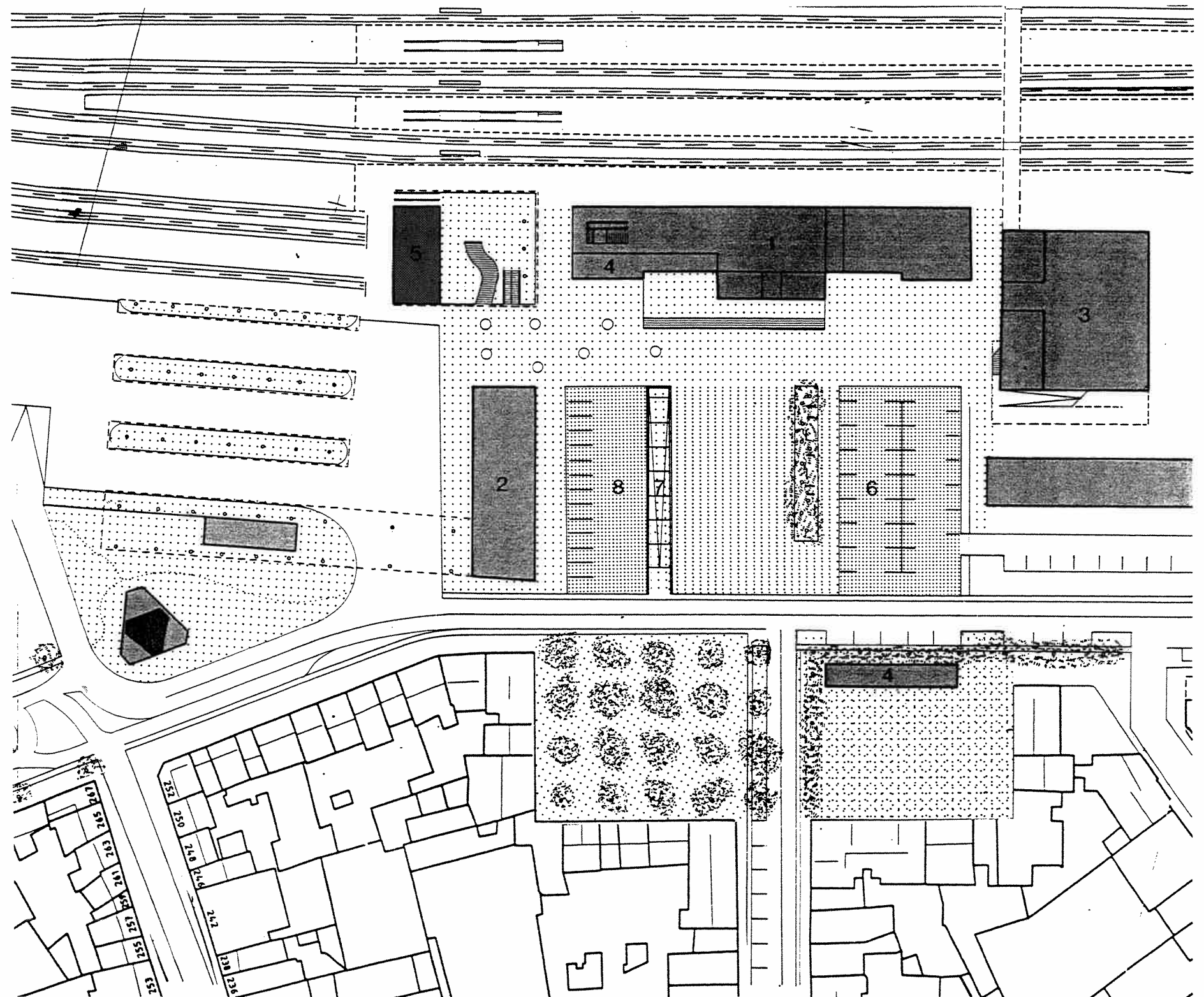
Het Martelarenplein bestaat essentieel uit drie gedeelten: de beide voorportalen links en rechts van de Bondgenotenlaan en het eigenlijk stationsplein. Deze driedeling blijft in het ontwerpvoorstel behouden.

Ondanks de reductie van het bovengronds verkeer na aanleg van de tunnel en omlegging van de toevoerrichtingen uit Tiensevest, M. Theresia- en Diestsestraat, is de tweestrooksrijweg in het verlengde van de Vesten ontworpen. Men kan hem, ook zonder lichten, gemakkelijk oversteken. Hij zorgt echter voor een visuele afscheiding, die de maat van de drie pleingedeelten ten goede komt

Beide uitloopleintjes aan de stadszijde kunnen tot op zekere hoogte anders worden ingericht: ze verschillen inderdaad in oppervlakte en aard van hun omringende bebouwing en moeten daarop worden afgestemd. In het ene geval werd gekozen voor een uniforme begroeiing met volwassen bomen, in het andere voor een afbakening aan de omtrek en een meer besloten gebruik in het verlengde van de wanden.

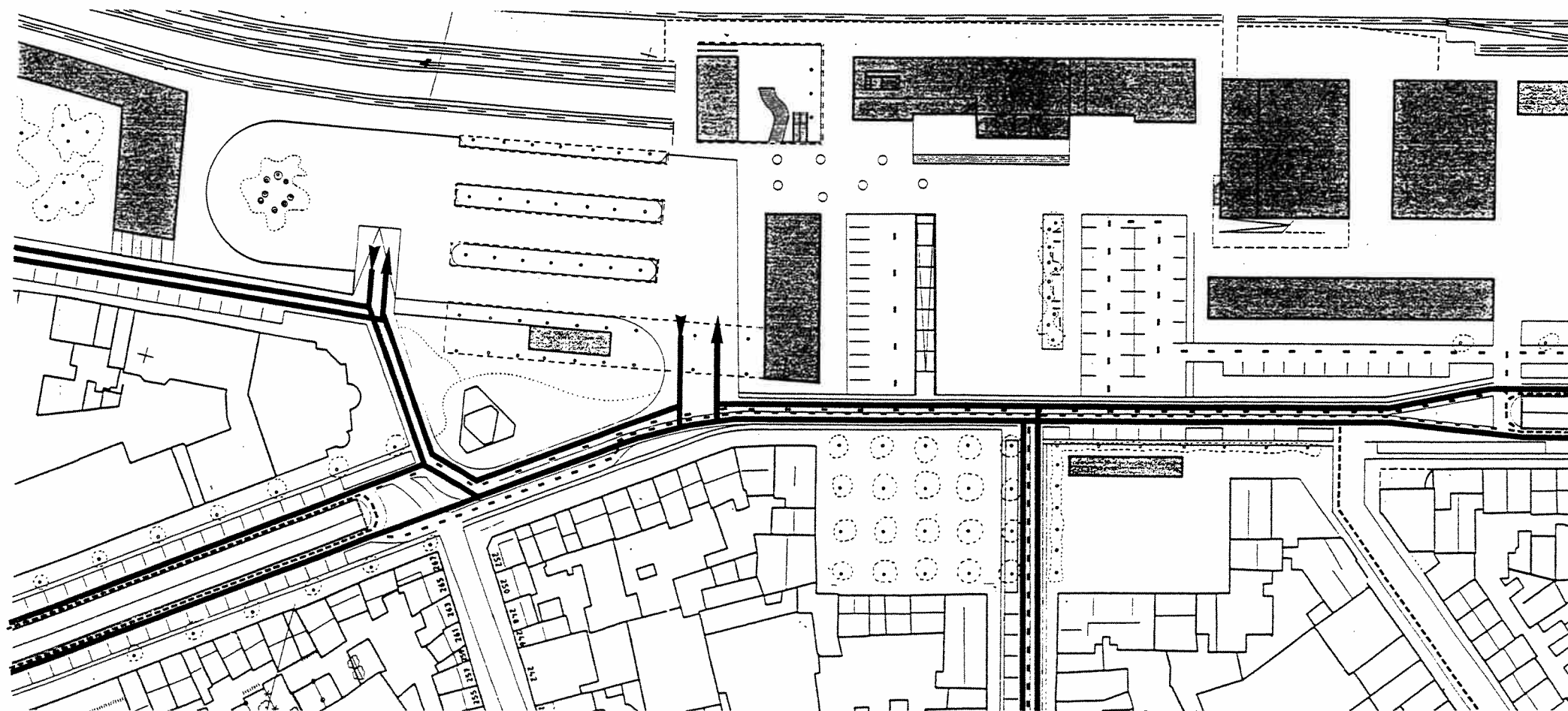
Het stationsplein zelf herneemt - hoewel niet dogmatisch - de opbouw van het stationsgebouw. De geleding ervan is parallel met de Bondgenotenlaan getraceerd. Een zone voor het ophalen van reizigers, een leirichting van de voetgangers met behulp van bomen, de helling van de fietsenbergplaats, een wachtplaats voor taxi's en het kantoor- en dienstgebouw ter afsluiting van de noordkant. Tussen deze inrichtingen dringt een uitgebreid 'parvis' tot aan de rijweg door. Voor het station zelf verwijdt het tot een evenwijdige strook die van noord naar zuid het voetgangerskarakter van het plein beklemtoont. Hij leent zich voor terrassen en andere openluchtinrichtingen in de oksels en markeert de toegang tot de nieuwe verbingsstraat tussen Kessel-Lo onder de sporen.

1. stationsgebouw
2. kantoor - en dienstgebouw
3. seinhuis
4. kiosk, café, winkel
5. stationsbuffet
6. wachtplaats voor kiss & ride
7. toegangshelling fietsenstalling
8. wachtplaats taxi's



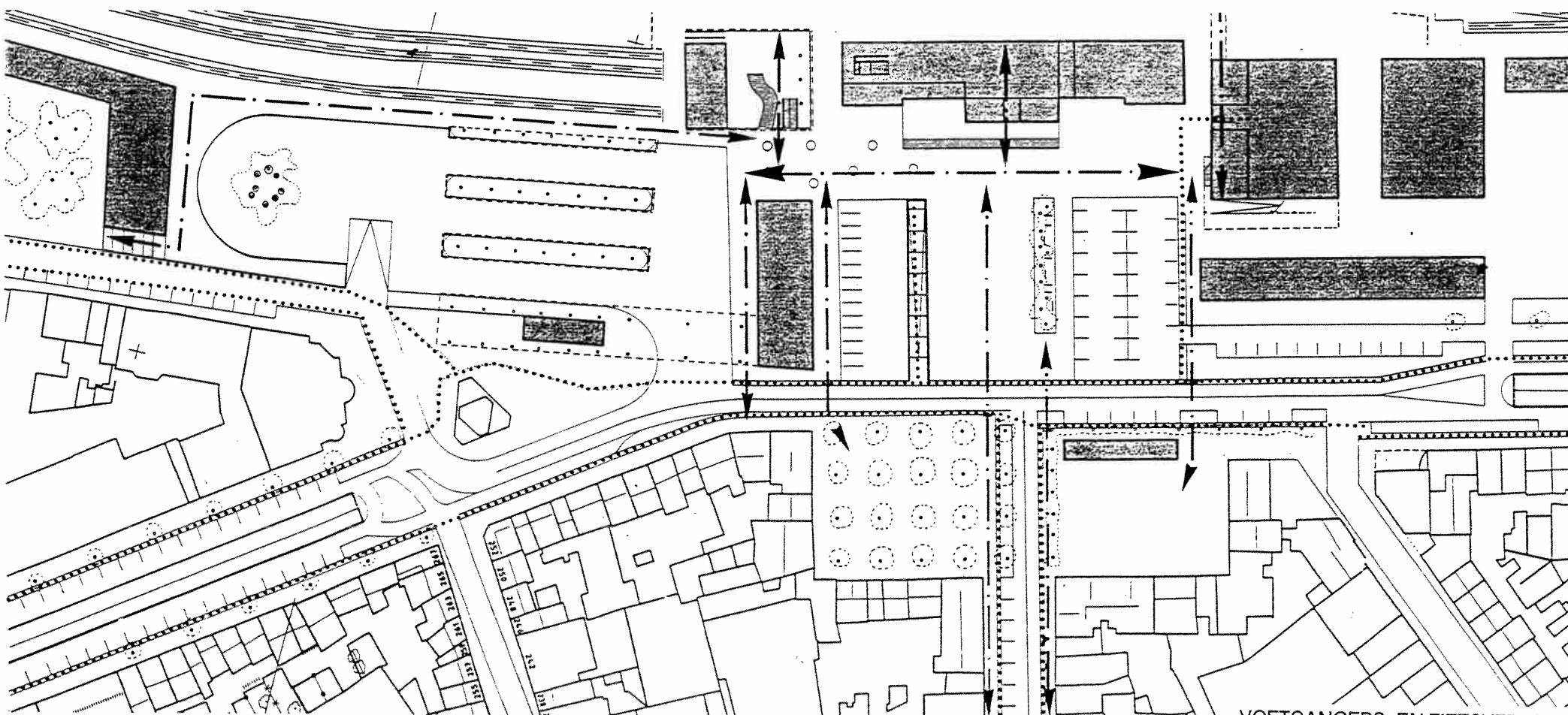
NIEUWE AANLEG MARTELARENPLEIN

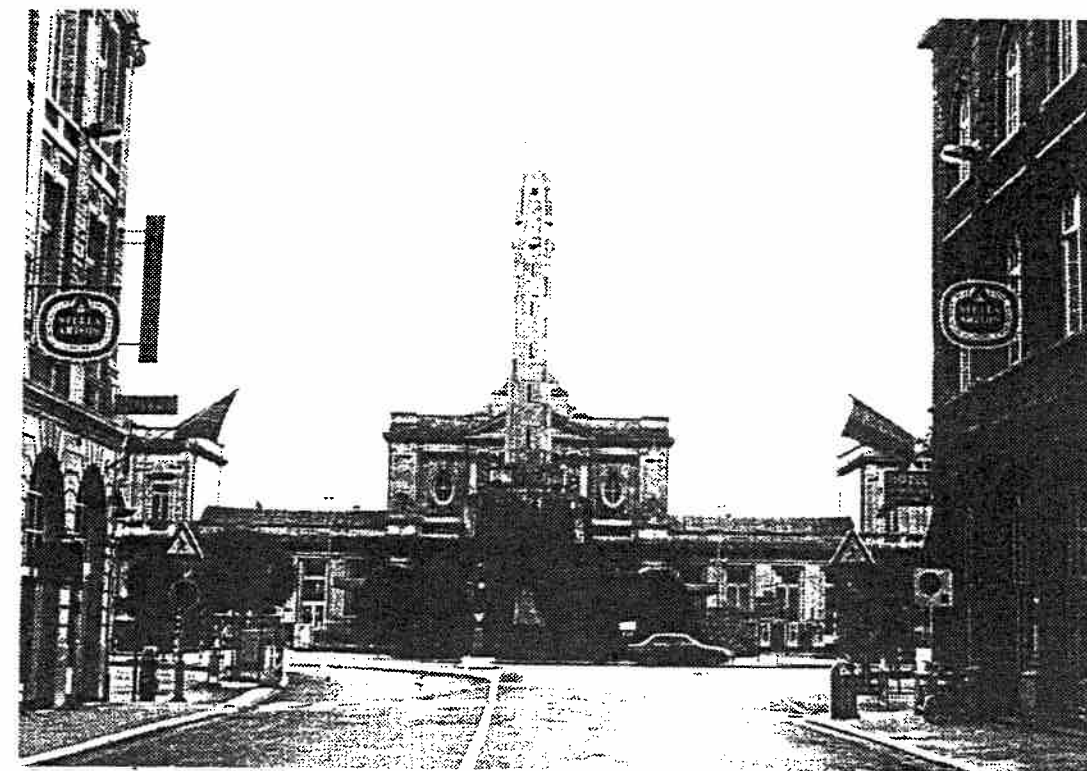
— bussen
 - - - auto's



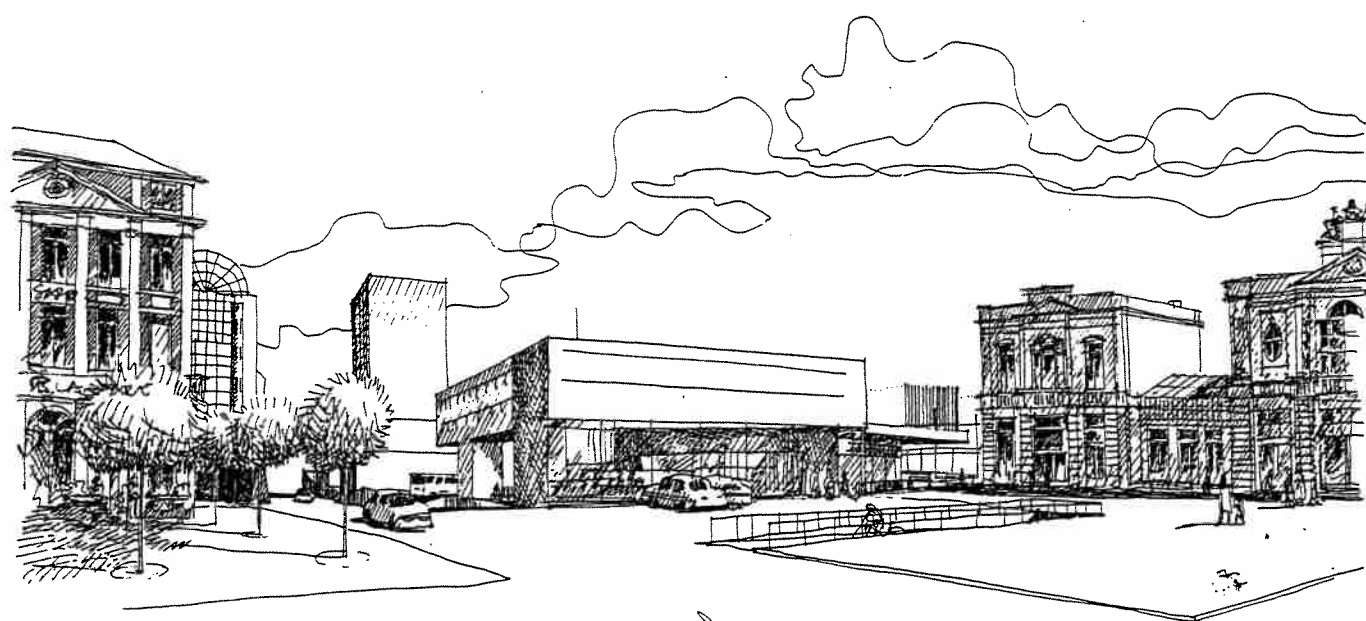
BUS- EN AUTOVERKEER MARTELARENPLEIN

..... fietsers
 — voetgangers

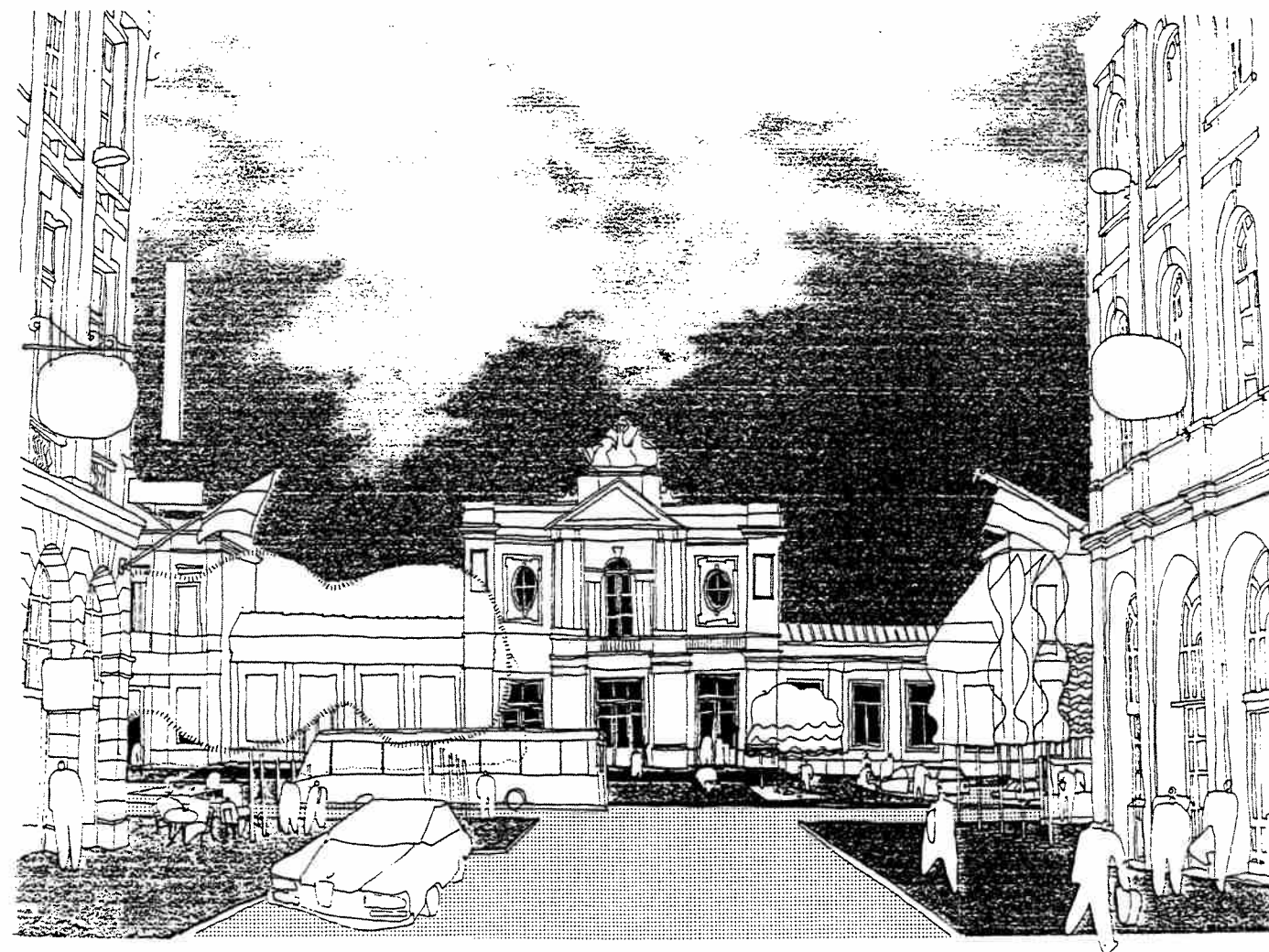
VOETGANGERS- EN FIETSVRKEER
MARTELARENPLEIN



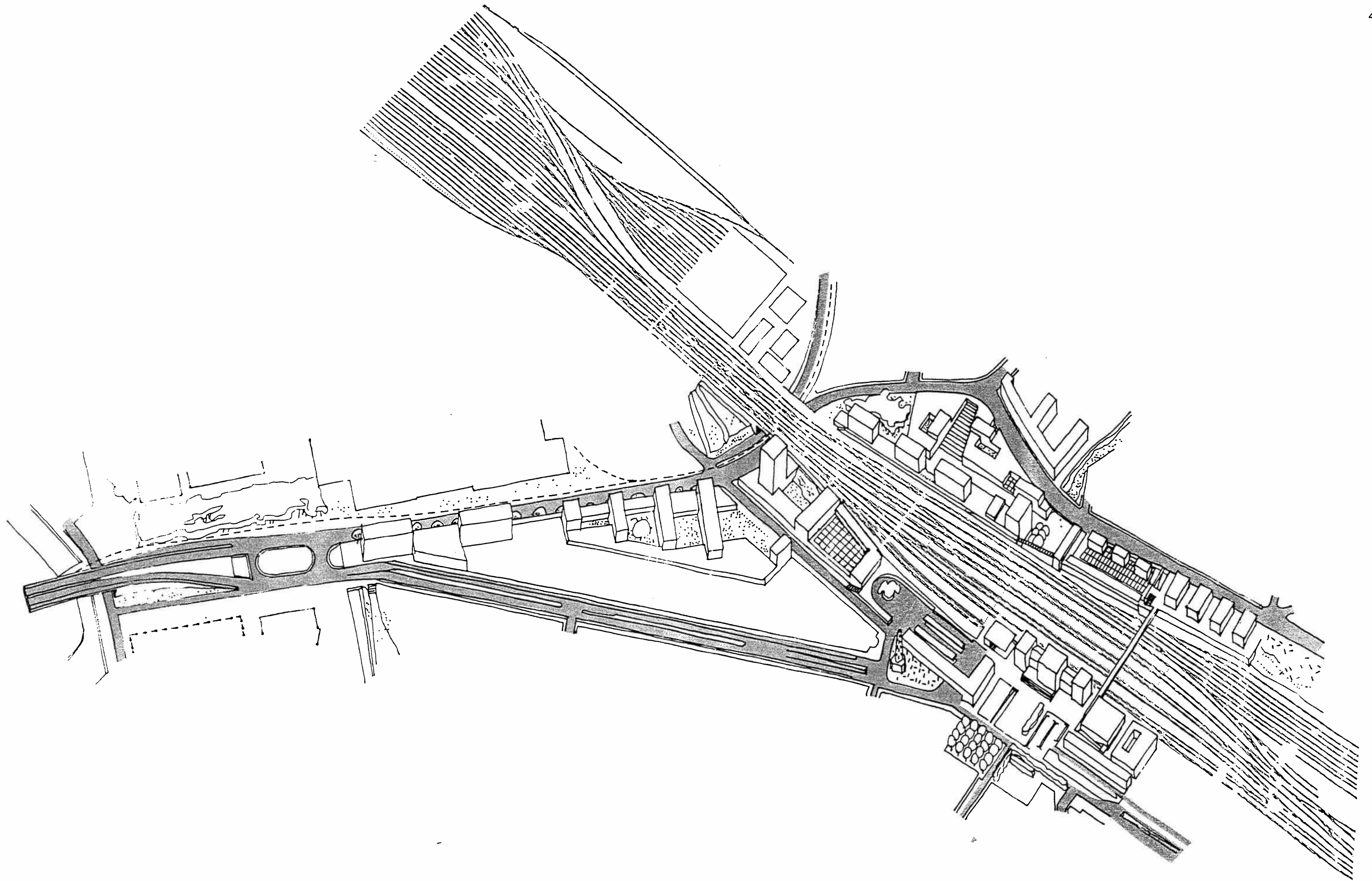
BESTAANDE TOESTAND



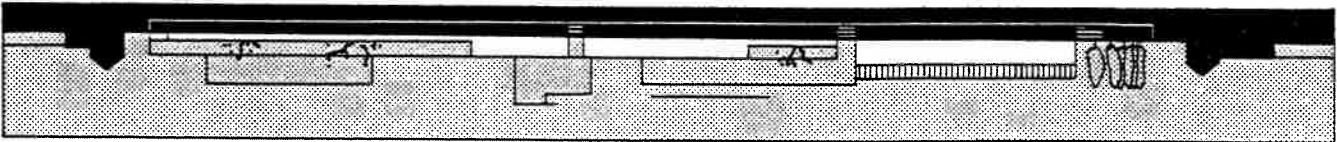
ZICHT VANAF HOEK TIENSEVEST



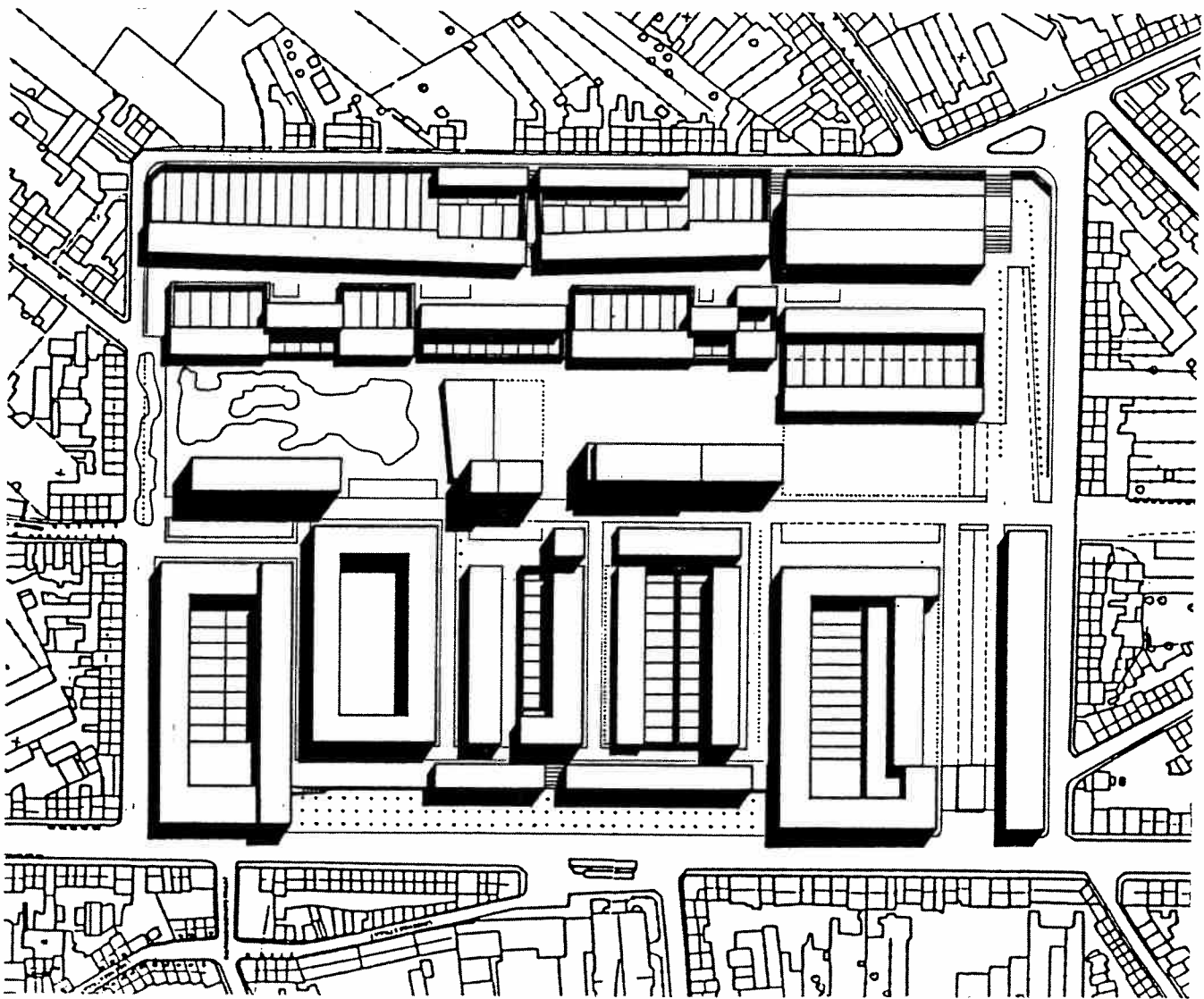
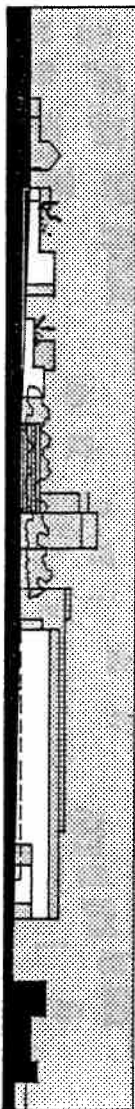
ZICHT VANUIT BONDGENOTENLAAN



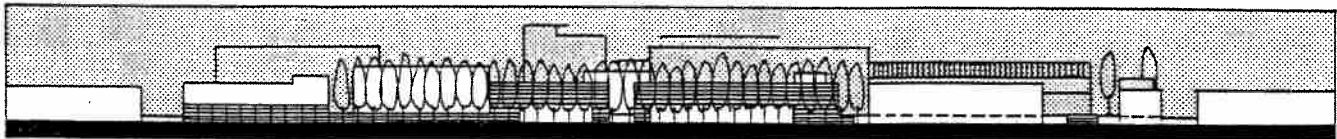
aanzicht Schuurmansstraat



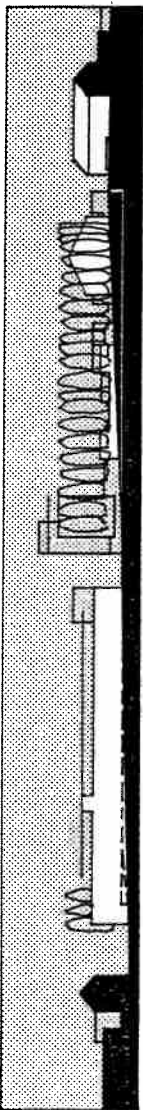
aanzicht Smidsestraat



aanzicht Diestsesteenweg

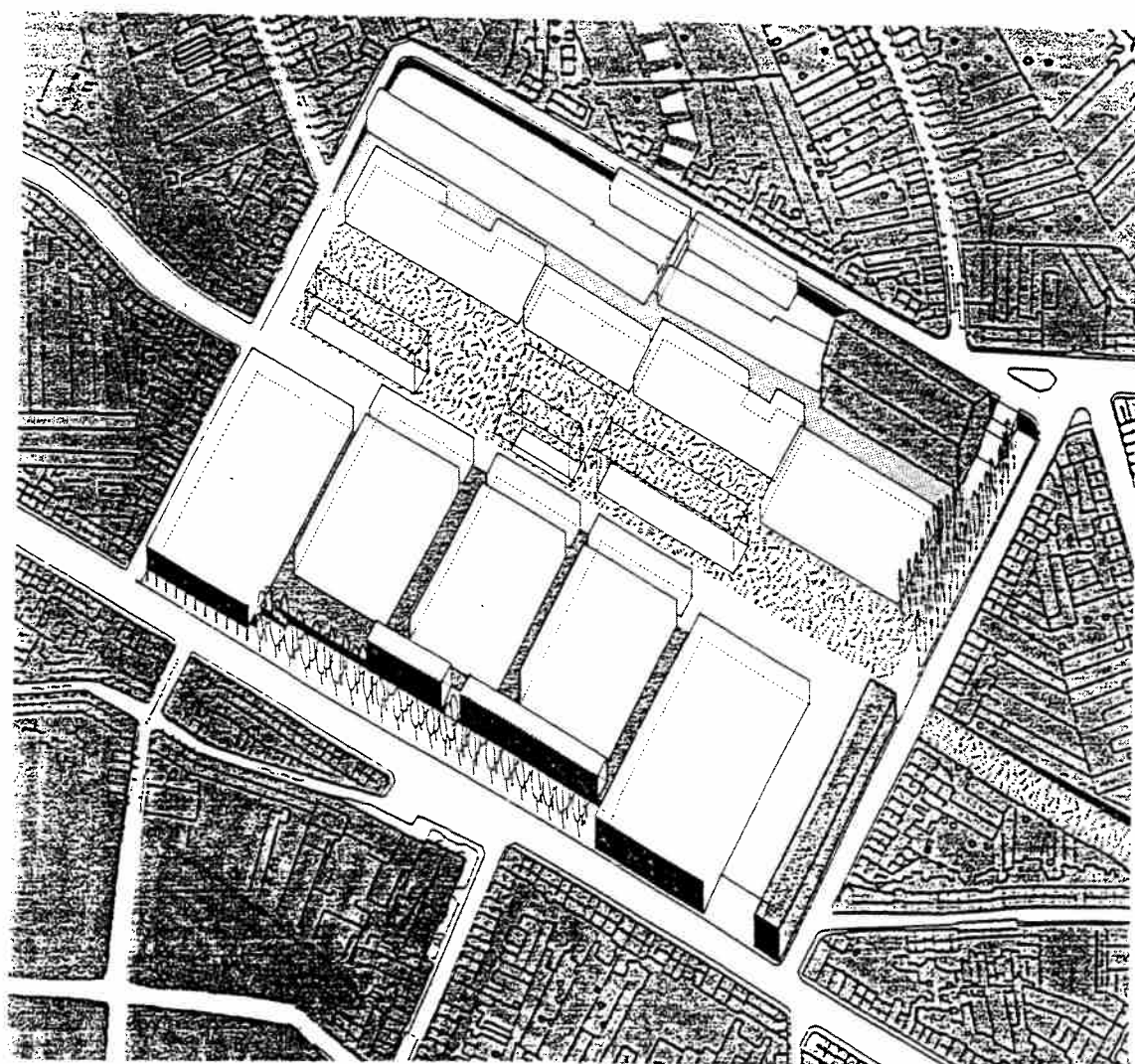
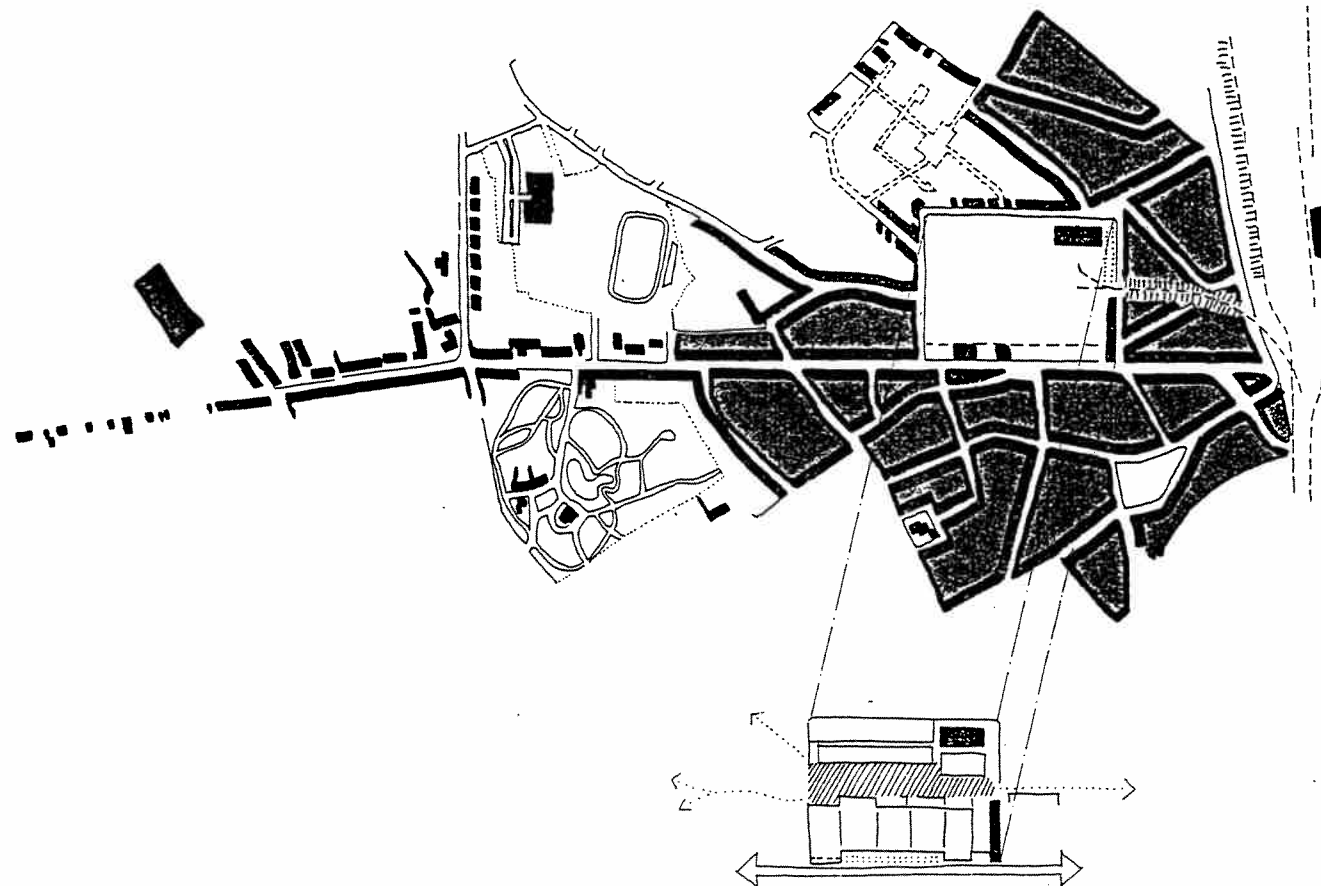


aanzicht Werkhuizenstraat

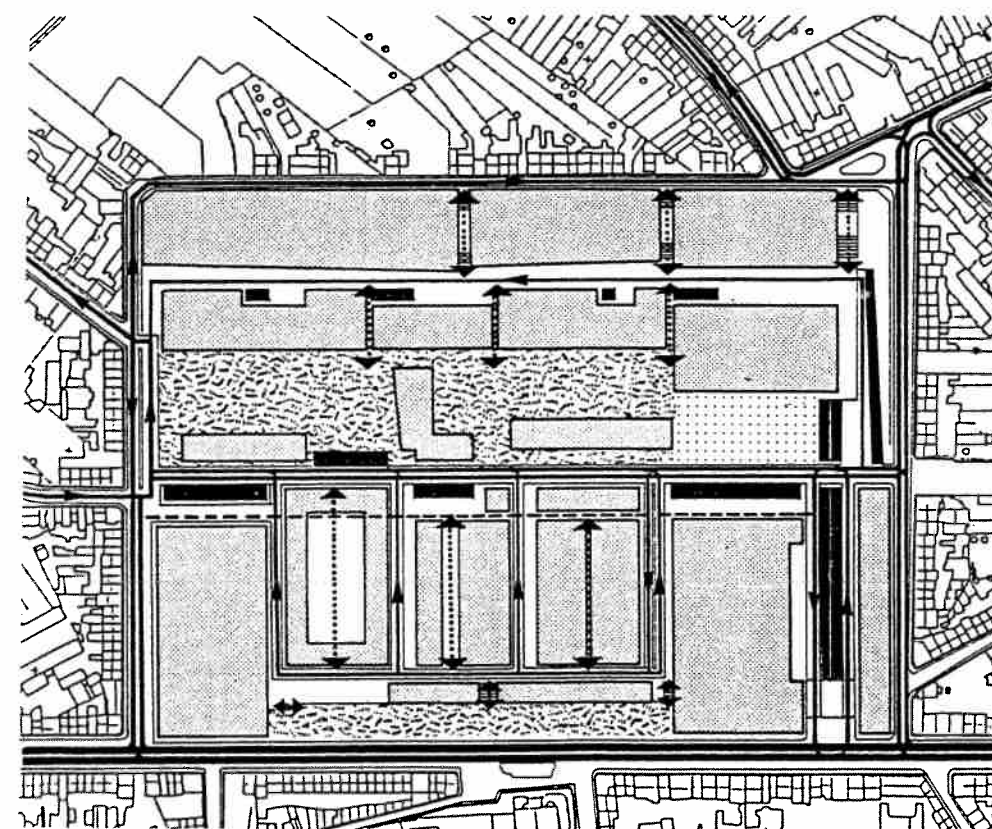


a. Concept

Om de reminiscentie van wat geweest is overeind te houden, wordt de horizontale uitsnijding en de fundamentele driedeling van het terrein behouden. Het bebouwingsvoorstel wordt opgedeeld in drie stroken met verschillend karakter en dichtheid: de eerste als bouwblokkenstructuur loodrecht op de Diestsesteenweg, de tweede als een open strook met vrijstaande bebouwing, de derde als langsgesichte verkaveling omheen een continue woonstraat. Deze hoofdstructuur knoopt aan bij zowel het formele traject aan de Diestsesteenweg, als het informele traject vanuit de Valvekensstraat naar het station. Het laat toe de hoofdontsluiting in het middendeel te concentreren, de passende voorzieningen af te stemmen op de relevante gebruikerstrajecten en de vorm van de bebouwing in overeenkomst te brengen met het karakter van de omgevende randen.



BASISSTRUCTUUR



- gemotoriseerd verkeer
- voetgangers
- parkeren

VERKEERSSCHEMA

b. Beschrijving

In de strook langs de Diestsesteenweg is de rooilijn over het middendeel teruggetrokken tot aan de bestaande sokkel. Op die manier wordt de monotonie van de smalle steenweg doorbroken, en wordt het centrale deel van het project - ter hoogte van het buurtcentrum aan de overkant - als bijzondere toegangsruimte gemarkeerd. Tegelijk ontstaat een geprivilegieerde plaats voor voorzieningen afgestemd op passanten. Voor hun inrichting kan gebruik worden gemaakt van het sokkelniveau om een tweelagige winkelinrichting half in te graven en een etalage effect te bekomen dat ook vanop de Diestsesteenweg aanspreekt. Het niveauverschil van de sokkel zelf, komt tot uiting in zijn gedeeltelijke uitsparing als 'kade' en de trapvormige toegangen tot de achterliggende straten. Het middendeel zelf wordt aan beiden zijden beëindigd door vooruitspringende bouwblokken, die door het prononceren van de hoeken, de begrenzing van het projectgebied markeren.

De eerste bebouwingsstrook is opgevat als een alignering van vijf nagenoeg even diepe bouwblokken loodrecht op de Diestsesteenweg. Hun afmeting is zo gekozen dat ze verschillende types van

randbebouwing mogelijk maakt. In de tekening is bv. een simulatie uitgevoerd die deze uiteenlopende vormen van aanwending illustreert: ze bevat o.a. rijwoningen met privé-tuin, inrijwoningen met carport, gestapelde maisonnettes (met galerij of portieken) rond collectief binnengebied, gestapelde maisonnettes met tweezijdige oriëntatie, penthouses en flats. Afhankelijk van het bebouwingstype kan ook de rooilijn worden teruggetrokken. Door het verschil in gevelopbouw en straatbreedte ontstaat een diversificatie van de straatvorm. Deze wordt nog geaccentueerd door het verschil in straatlengte tussen de uiterste en middenste straatjes, en de andere beëindiging die men aan de uiteinden aantreft. Binnen hetzelfde thema zorgt de keuze van de invulling op die manier voor de nodige variatie. Langs de Werkhuizenstraat tenslotte werd het bestaande kantoorgebouw behouden. Het is bouwtechnisch in goede staat en past kwa ligging en vorm in het concept. Gelegen aan een afgeboord parkeerplein zou het kunnen worden omgevormd tot gelijkvloerse commerciële oppervlakken met bovenliggende kantoor- of dienstruimte(s) en penthouses.

De middenstrook in het verlengde van de Valvekensstraat en de toegangsroute naar het station is in hoofdzaak vrij gehouden als ontsluitingsweg en

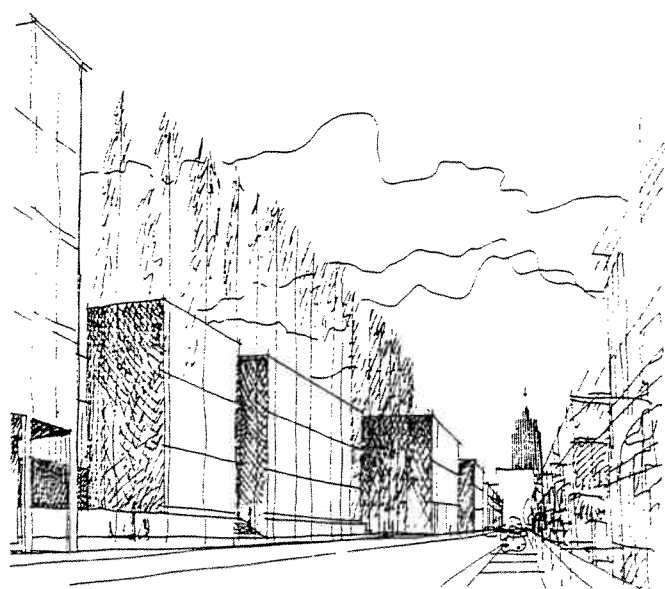
bijbehorend parkgebied. Om structuur en indeling te geven is de rijweg afgeschermd van de aanplantingszone met losstaande volumes. Bij wijze van indicatie zijn deze laatste op verschillende manieren uitgewerkt: als enkelzijdige bejaardenflats rond een centrale gang met verzonken parkeerniveau in open lucht onder het hoofdvolume, als dubbelflats rond een gemeenschappelijke lift boven een gemeenschapsvoorziening (bv. kinderverblijf) op het gelijkvloers, als dubbelzijdige flatwoningen met regelmatige trap- en liftkokers op halfverheven toegangsniveau. Een feestzaal is voorzien tegenover de bejaardenflats. Een verhard plein sluit het open gebied af aan zijn westelijk uiteinde.

De derde bebouwingsstrook tenslotte, is over de hele lengte gestructureerd volgens een oost-west georiënteerde bedieningsstraat. Aan weerszijden daarvan vindt men eengezinswoningen van verschillende types: smalle drielagige rijwoningen, bel-étagewoningen, brede tweelagige rijwoningen, patiowoningen met voortuin, tweelagige maisonnettes met bovenliggende flats.

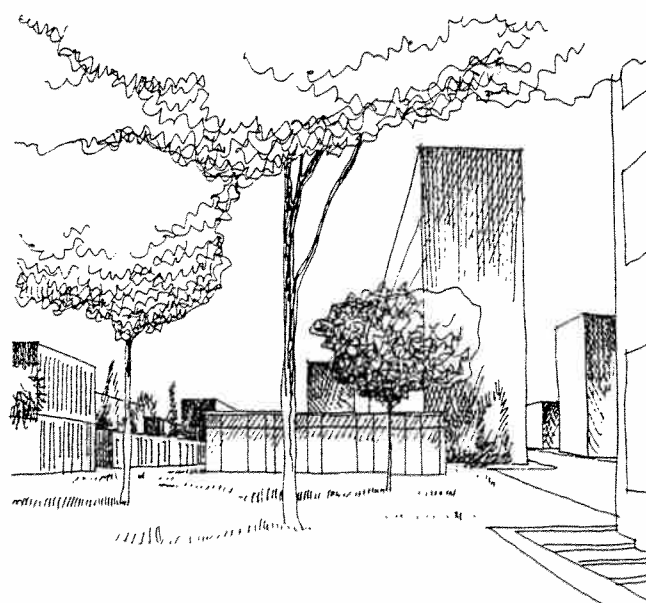
Het probleem van de bezonning in noord-zuid gerichte kavels wordt opgevangen door de situering van de woning binnen het perceel: aan de zuidelijke straatzijde levert dit een aangesloten rijbebouwing op

met zuidgerichte tuinen. Aan de noordelijke straatzijde is gekozen voor ofwel zuidgerichte (afgesloten) voortuinen, ofwel voor het terugtrekken van het bouwvolume, zodat een zuidgericht voorplein de noordgerichte achtertuinen compenseert. Deze schakeling levert een reeks inhammen en tuinmuren op die het informeel karakter van de woonstraat versterken.

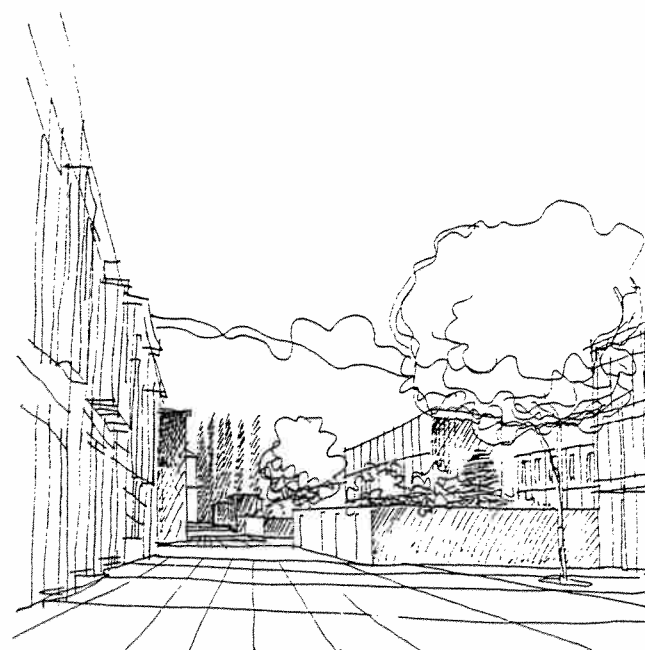
Aan het westelijk uiteinde zijn twee varianten geconstrueerd: één waarbij de bestaande montagehall als nader te bepalen gemeenschapsfunctie is ingericht, de ander waarbij deze vervangen wordt door een flatgebouw dat verzonken ten opzichte van de Schurmansstraat staat opgesteld. Voor de bebouwing langs deze laatste straat is gebruik gemaakt van het niveauverschil t.o.v. het maaiveld in het projectgebied. Aan de straatzijde kan de bebouwing op die manier tot twee lagen beperkt blijven, hoewel 3 lagen vrijkomen aan de tuinzijde. Het dubbel gebruik van de kavels met de grootste diepte (ter hoogte van de knik in de langse verbindingsstraat) wordt op deze wijze mogelijk. De Schurmansstraat wordt maar over een deel van haar lengte bebouwd, terwijl het overige deel door achtergevels en tuinmuren wordt vervolledigd. Het informele karakter van 'achterkant' blijft in deze straat op die manier bewaard.



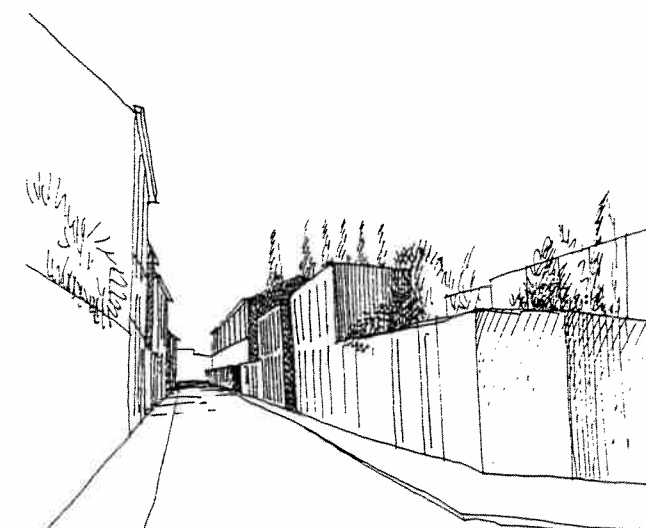
ZICHT DIESTSESTEENWEG



ZICHT PARKZONE



ZICHT WOONSTRAAT



ZICHT SCHURMANSSTRAAT

c. Programma:

Strook langsheen Diestsesteenweg

Commerciële voorzieningen	2.575 m ²
Flats	1.800 m ²

Strook haaks op Diestsesteenweg

Rijwoningen met privé-tuin	7.200 m ²
Inrijwoningen met carport	3.300 m ²
Gestapelde maisonnettes (collectief binnengebied)	7.100 m ²
Gestapelde maisonnettes (tweezijdige oriëntatie)	3.600 m ²
Flats	5.400 m ²
Studio's	500 m ²
Penthouses	750 m ²

Totaal woonruimte
(eventueel anders in te delen) 27.850 m²

Feestzaal	900 m ²
Superette (+ magazijn)	1.000 m ²
Groothandel	1.450 m ²
Kantoorruimte (ook mogelijk als woonruimte in te richten)	1.550 m ²

Middenstrook

Flats	4.480 m ²
Bejaardenflats (inclusief gemeenschappelijke lokalen)	4.650 m ²
Maisonnettes	1.200 m ²
Gemeenschapsuitrusting (kinderdagverblijf)	650 m ²

Strook Schurmansstraat

Rijwoningen (3 lagen)	6.120 m ²
Rijwoningen (2 lagen)	2.800 m ²
Bel-étagewoningen	3.120 m ²
Patiowoningen met voortuin	2.240 m ²
Maisonnettes	1.260 m ²
Flats	650 m ²
Gemeenschapsfunctie in montagehall (of nieuw woongebouw)	2.000 m ²

Totaal:

Woonruimte	56.270-58.270 m ² (494-518) eenheden
Commerciële voorzieningen	6.575 m ²
Gemeenschapsvoorziening	1.550-3.550 m ²
Parkeerruimte:	200 in open lucht 150 in parkeergarage 180 inpandig

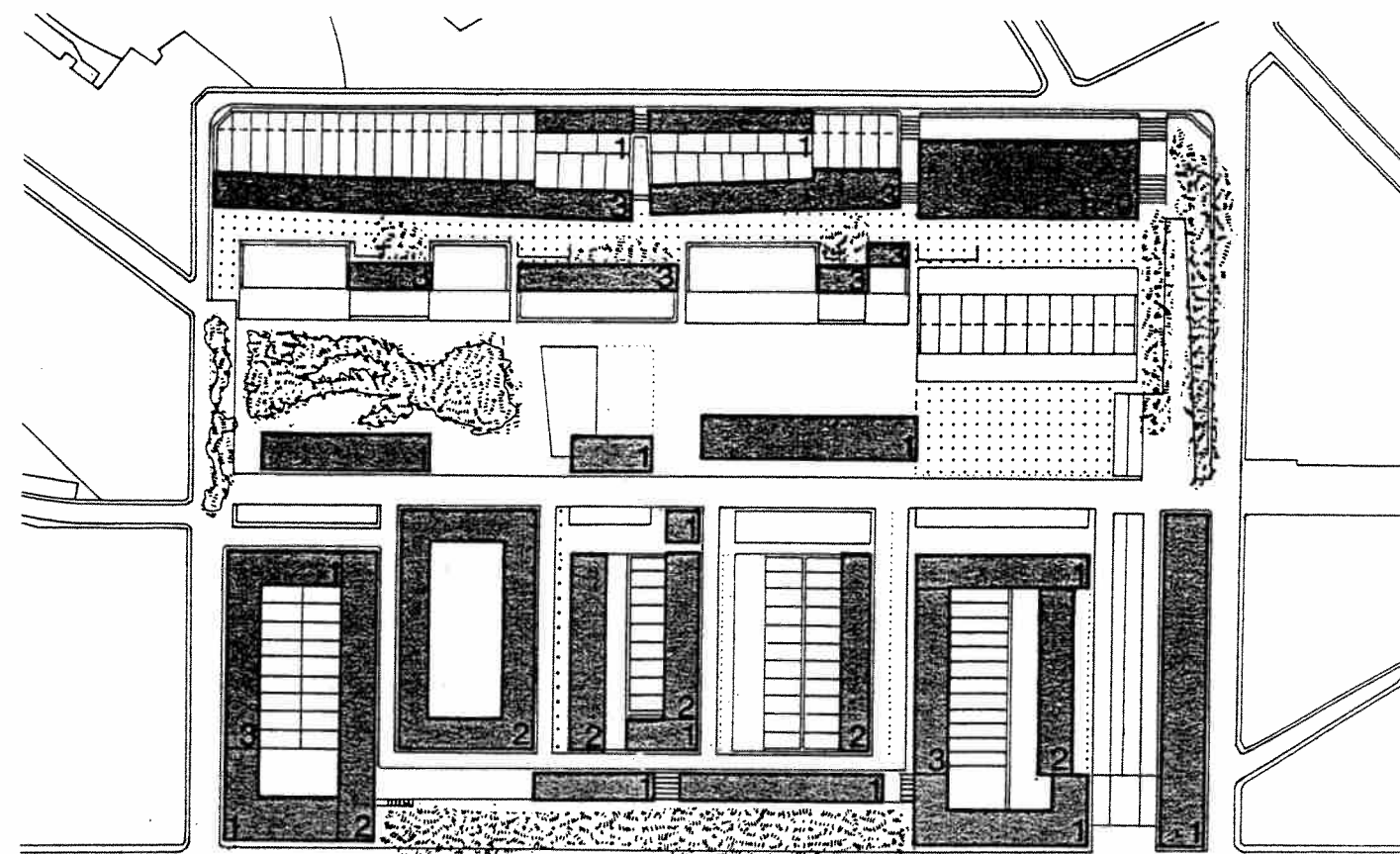
Globale V/T: 0,85

d. Fazering:

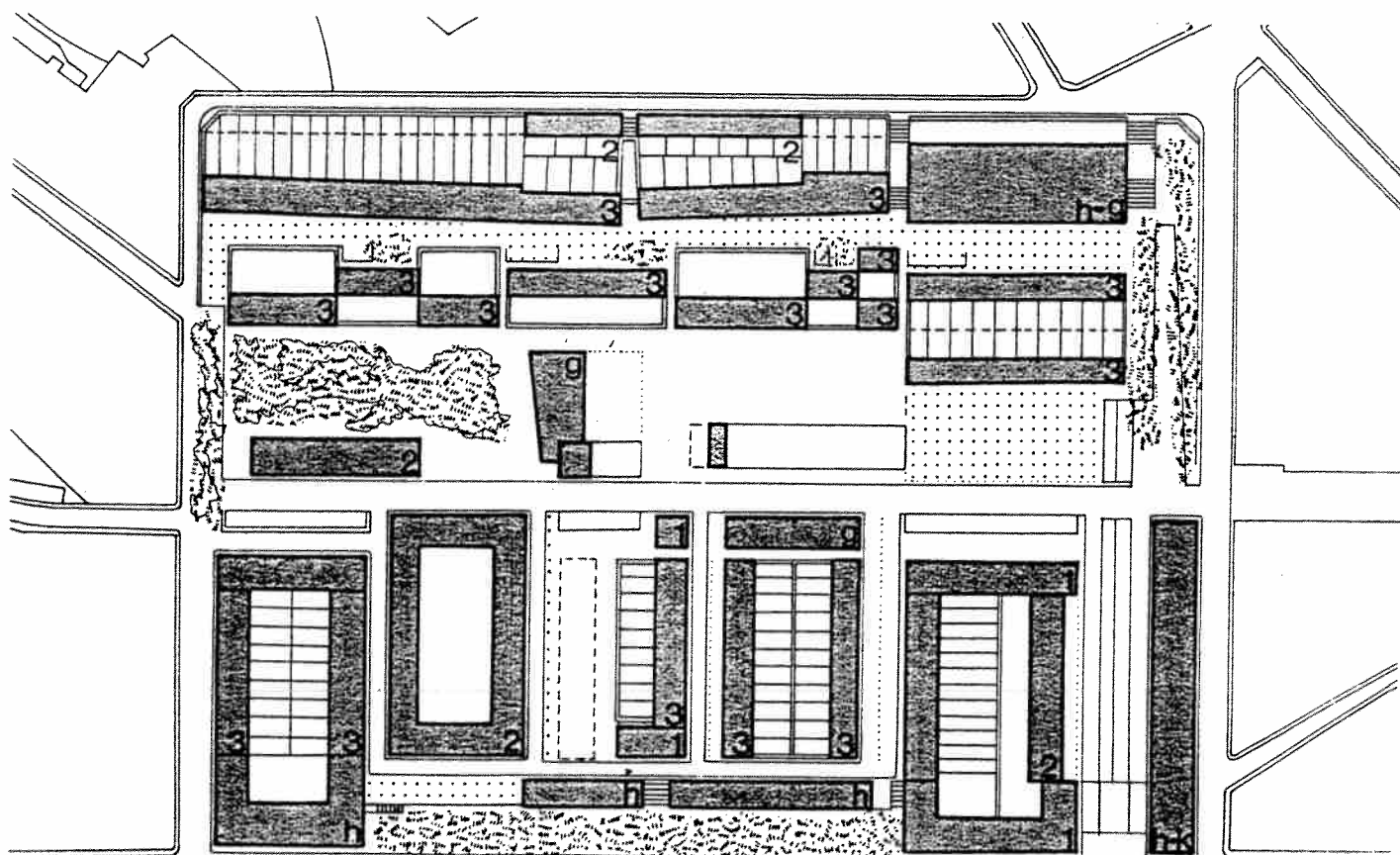
De algemene principes aangegeven onder 1.2.5., moeten in een concreet uitvoeringsproject verder worden gepreciseerd.

Toch kan reeds worden opgemerkt dat:

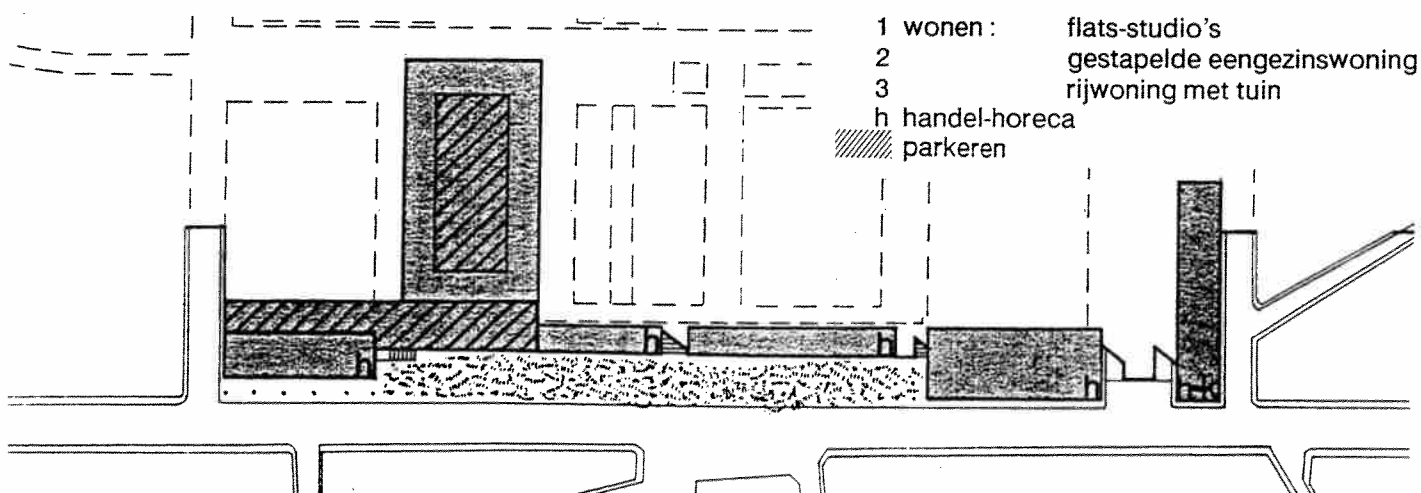
- 1° de lineaire ontwikkeling in drie stroken ook de stapsgewijze opbouw en gelijktijdige voltooiing van infrastructuur en bebouwing sterk vergemakkelijkt.
- 2° de afwisseling van vrijstaande flatbebouwing in de middenstrook, gestapelde eengezinswoningen in de strook Diestsesteenweg en gealigneerde kavels in de strook Schurmansstraat een keuzevrijheid oplevert die toelaat op een gediversifieerde woningvraag in te spelen.
- 3° de flexibele invulling van de woonblokken loodrecht op de Diestsesteenweg aanpasbaarheid binnen eenzelfde basisschema garandeert.



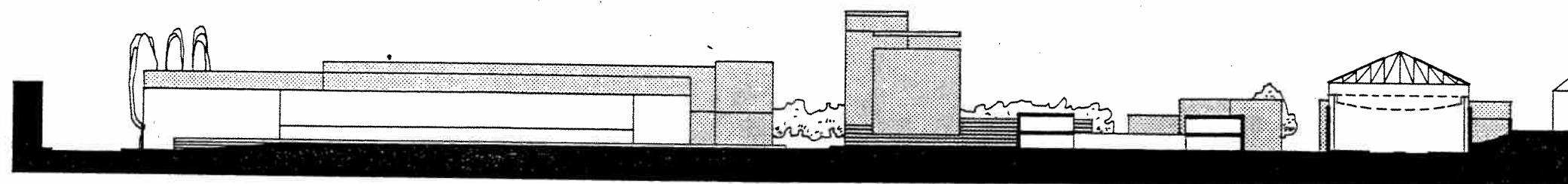
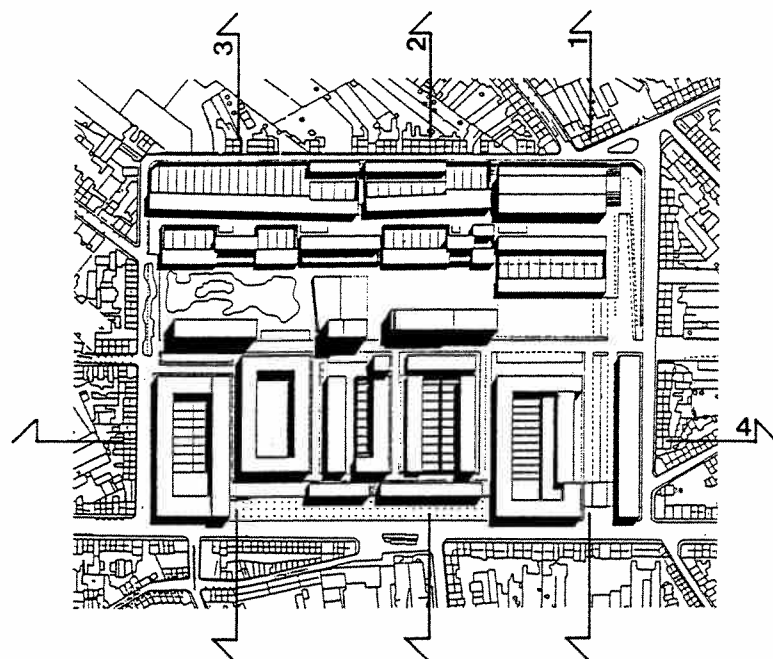
PLAN NIVEAU +2



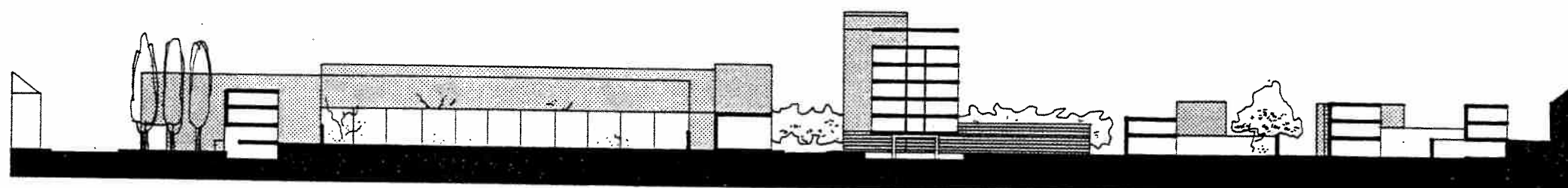
PLAN NIVEAU 0, (bestaande terreinhoogte centrale werkplaatsen)



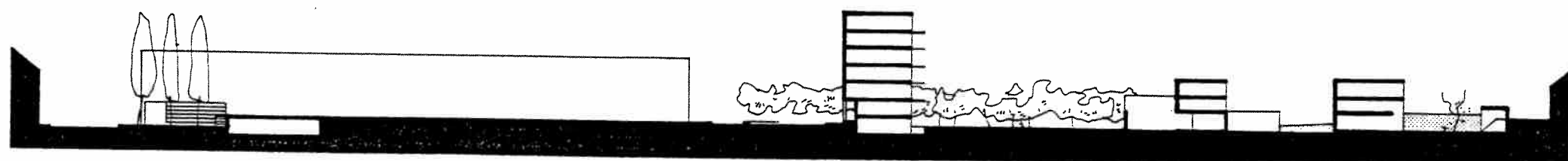
PLAN NIVEAU -1



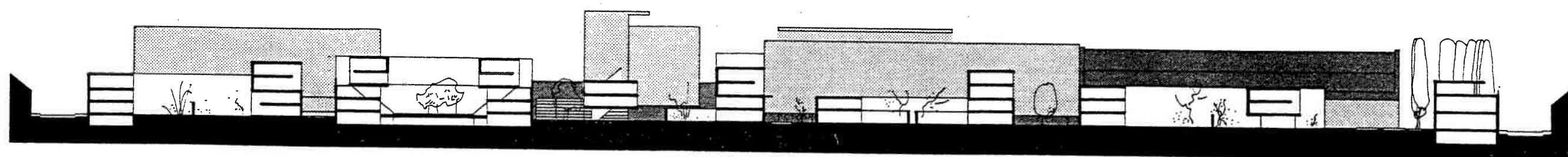
DWARSDOORSNEDE 1



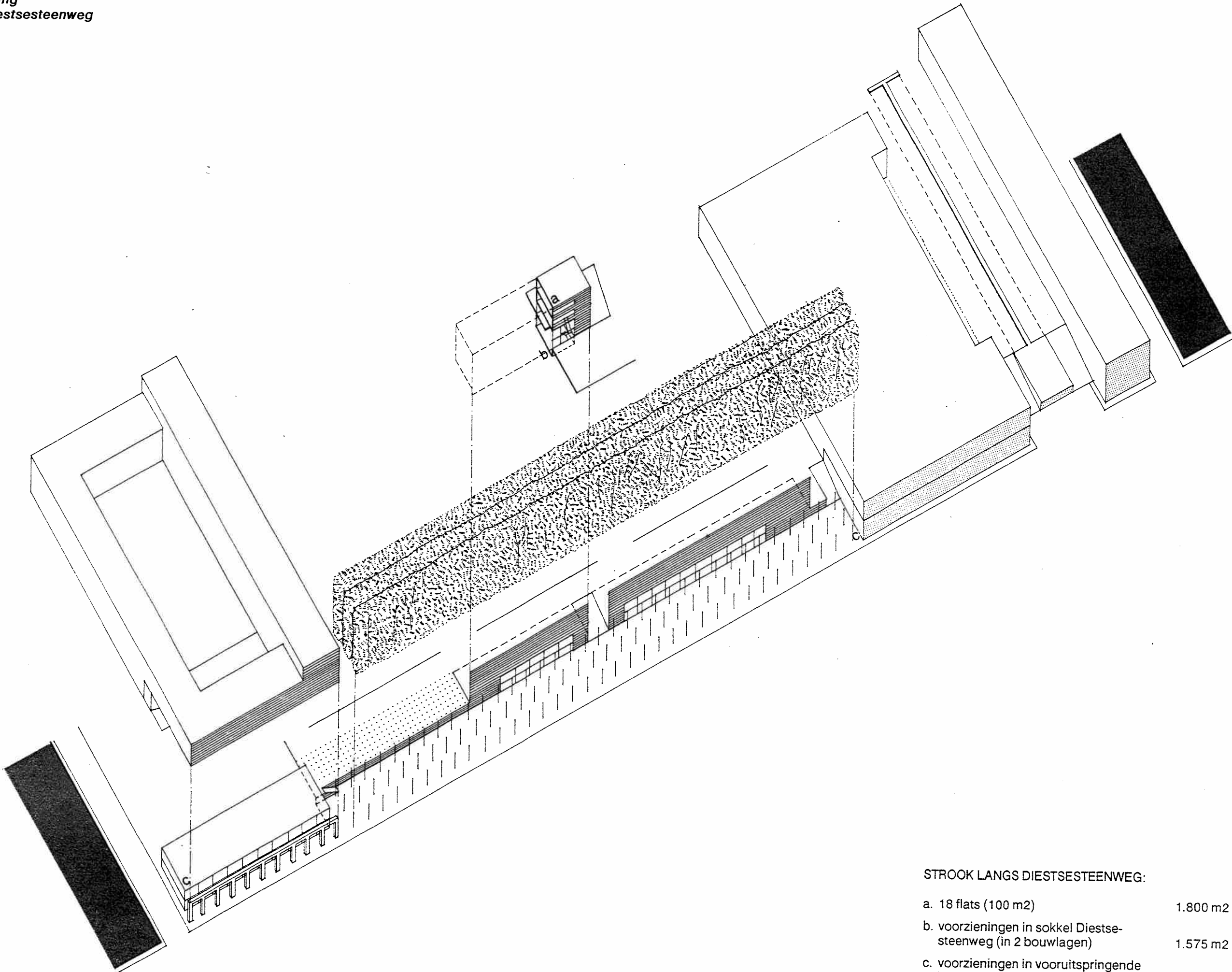
DWARSDOORSNEDE 2



DWARSDOORSNEDE 3

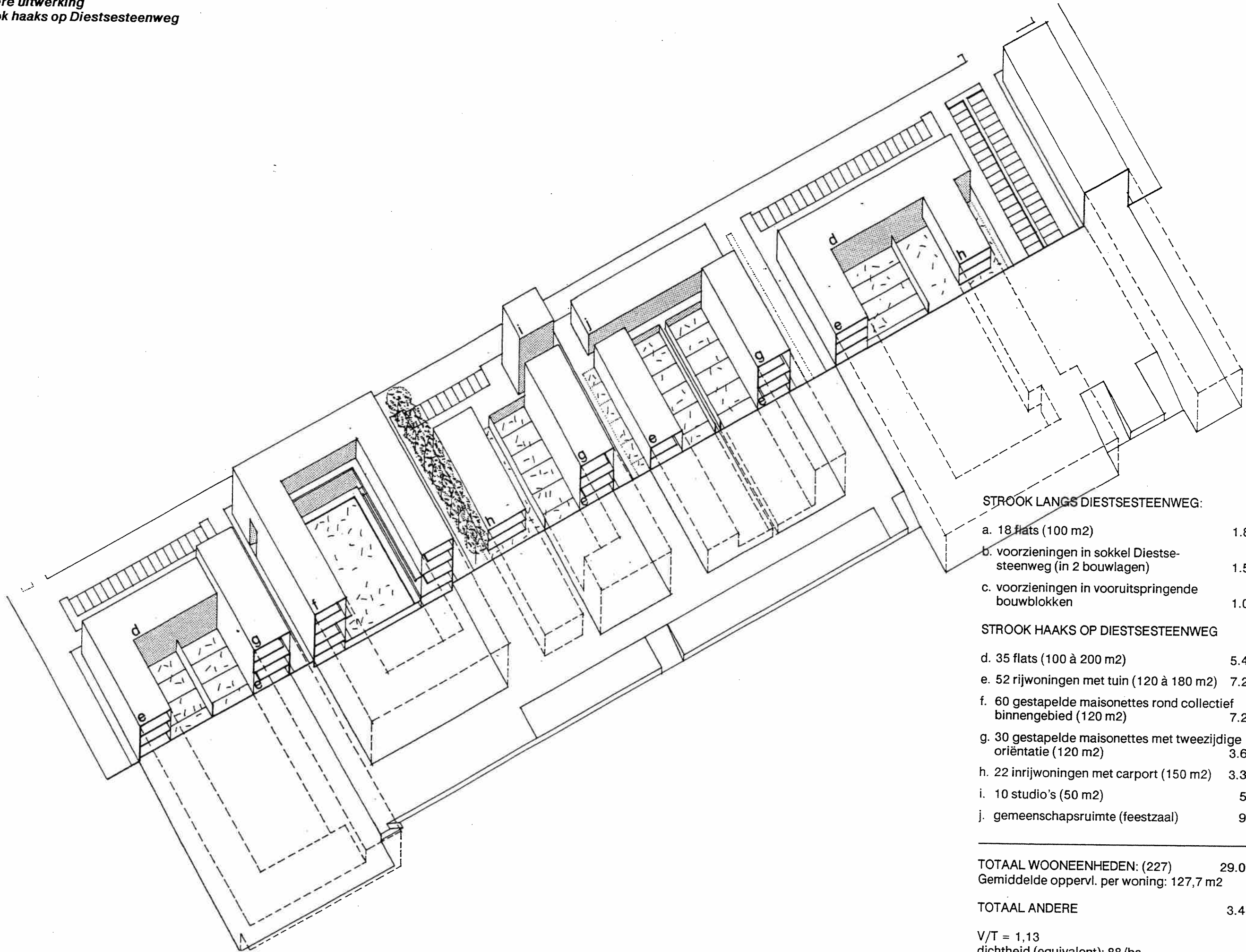


LANGSDOORSNEDE 4



STROOK LANGS DIESTSESTEENWEG:

a. 18 flats (100 m2)	1.800 m2
b. voorzieningen in sokkel Diestse- steenweg (in 2 bouwlagen)	1.575 m2
c. voorzieningen in vooruitspringende bouwblokken	1.000 m2



STROOK LANGS DIESTSESTEENWEG:

a. 18 flats (100 m2)	1.800 m2
b. voorzieningen in sokkel Diestsesteenweg (in 2 bouwlagen)	1.575 m2
c. voorzieningen in vooruitspringende bouwblokken	1.000 m2

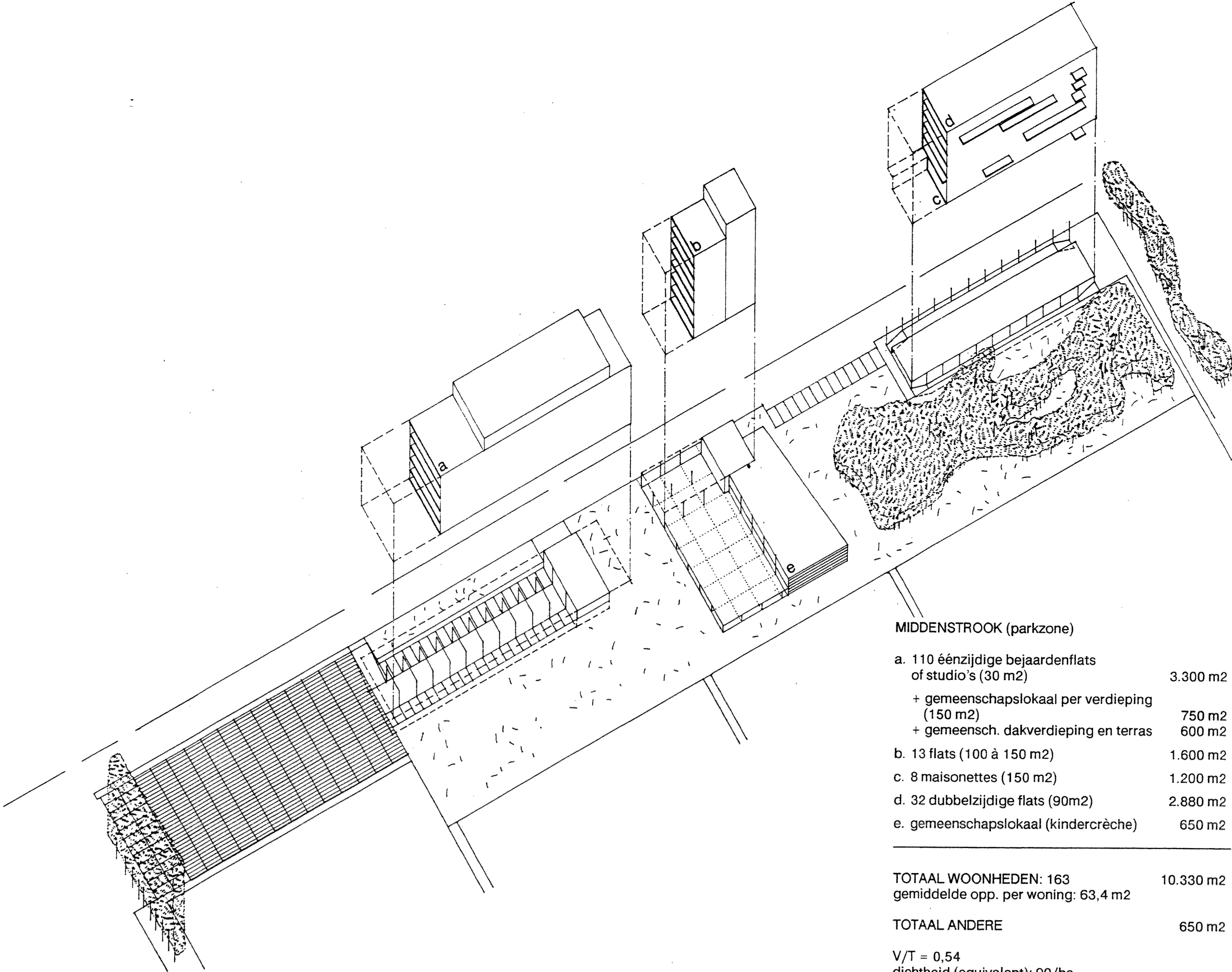
STROOK HAAKS OP DIESTSESTEENWEG

d. 35 flats (100 à 200 m2)	5.400 m2
e. 52 rijwoningen met tuin (120 à 180 m2)	7.200 m2
f. 60 gestapelde maisonettes rond collectief binnengebied (120 m2)	7.200 m2
g. 30 gestapelde maisonettes met tweezijdige oriëntatie (120 m2)	3.600 m2
h. 22 inrijwoningen met carport (150 m2)	3.300 m2
i. 10 studio's (50 m2)	500 m2
j. gemeenschapsruimte (feestzaal)	900 m2

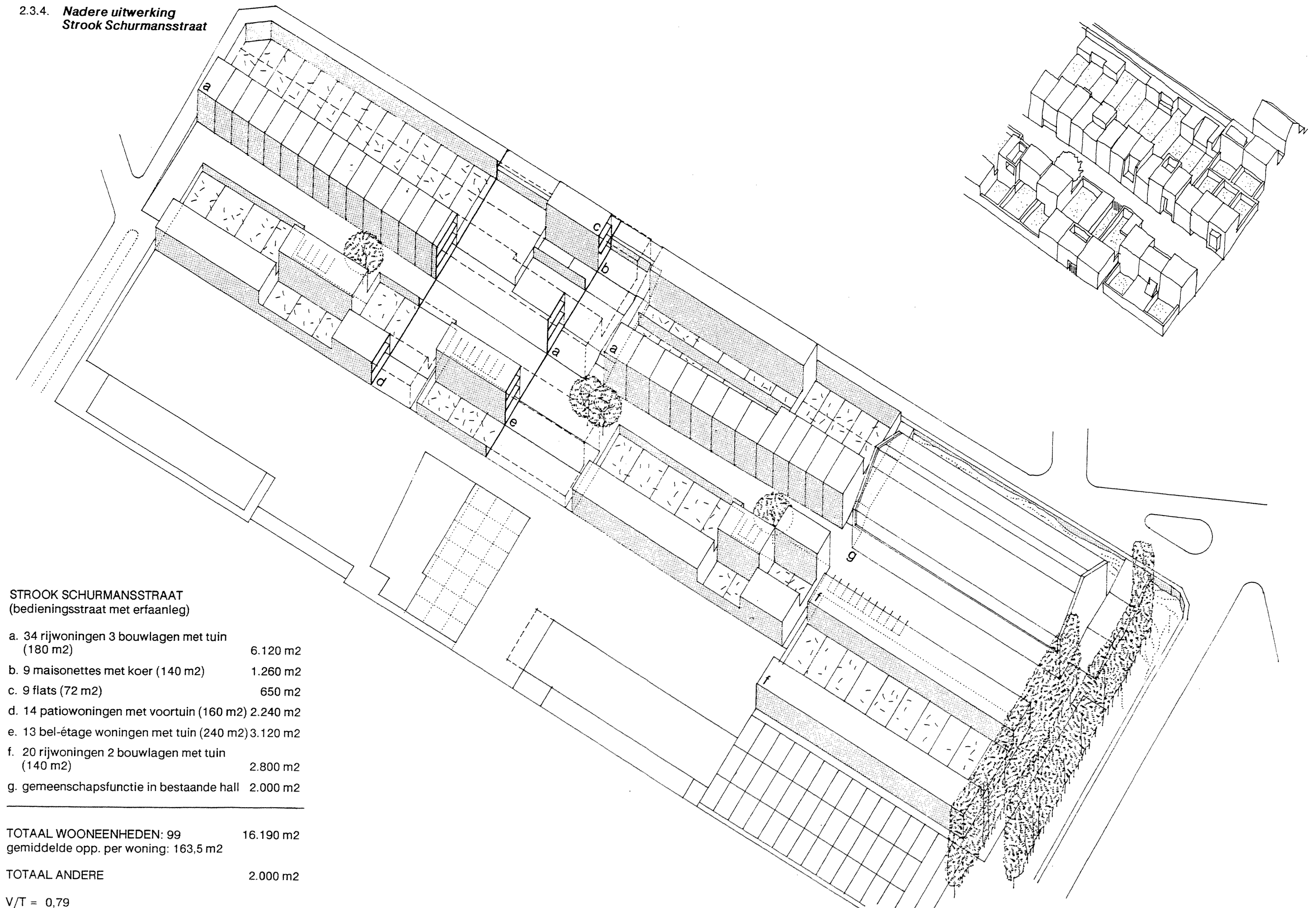
TOTAAL WOONEENHEDEN: (227) 29.000 m2
Gemiddelde oppervl. per woning: 127,7 m2

TOTAAL ANDERE 3.475 m2

V/T = 1,13
dichtheid (equivalent): 88/ha



MIDDENSTROOK (parkzone)		
a. 110 éézijdige bejaardenflats of studio's (30 m2)		3.300 m2
+ gemeenschapslokaal per verdieping (150 m2)		750 m2
+ gemeensch. dakverdieping en terras		600 m2
b. 13 flats (100 à 150 m2)		1.600 m2
c. 8 maisonettes (150 m2)		1.200 m2
d. 32 dubbelzijdige flats (90m2)		2.880 m2
e. gemeenschapslokaal (kindercrèche)		650 m2
TOTAAL WOONHEDEN: 163		10.330 m2
gemiddelde opp. per woning: 63,4 m2		
TOTAAL ANDERE		650 m2
V/T = 0,54		
dichtheid (equivalent): 90/ha		



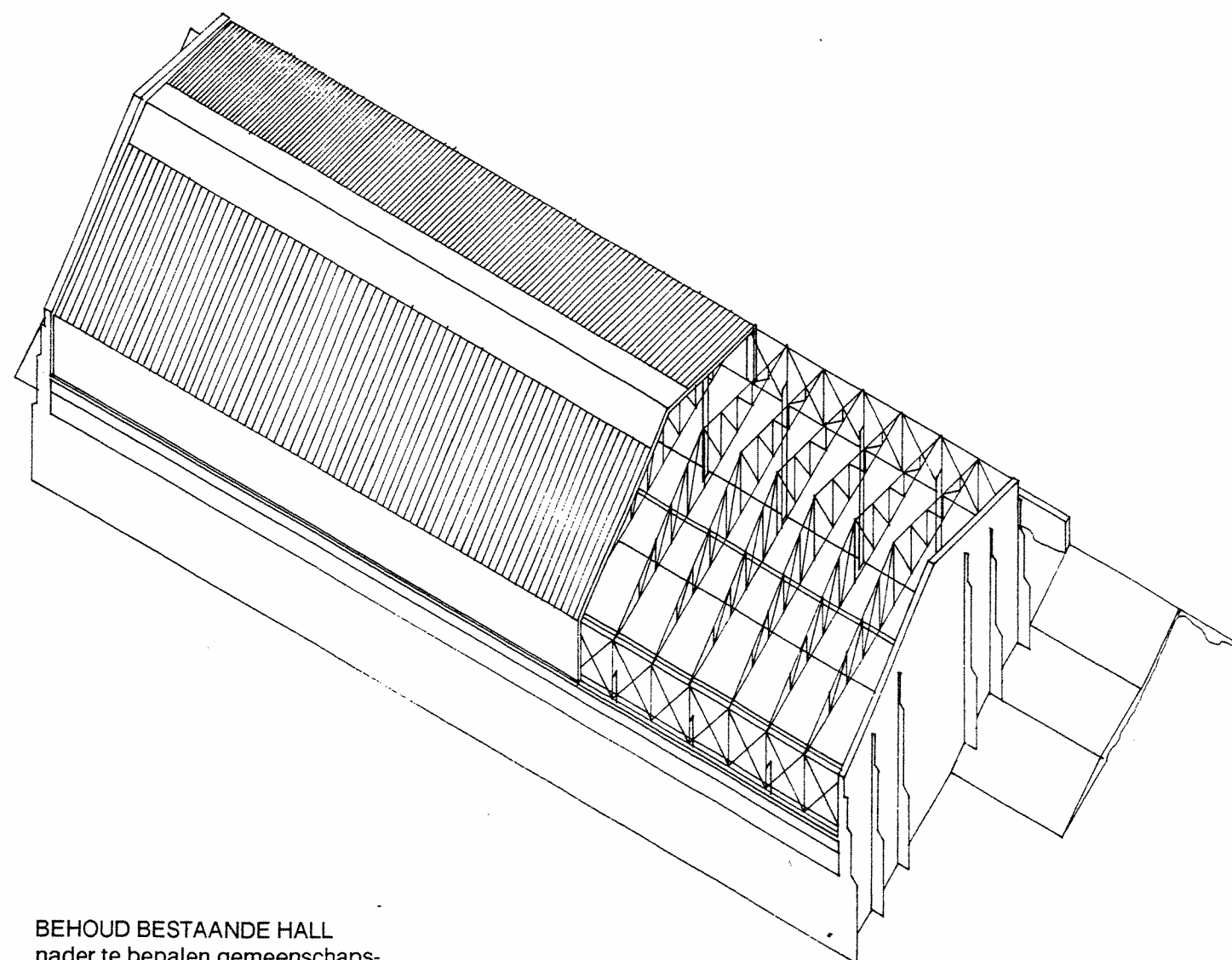
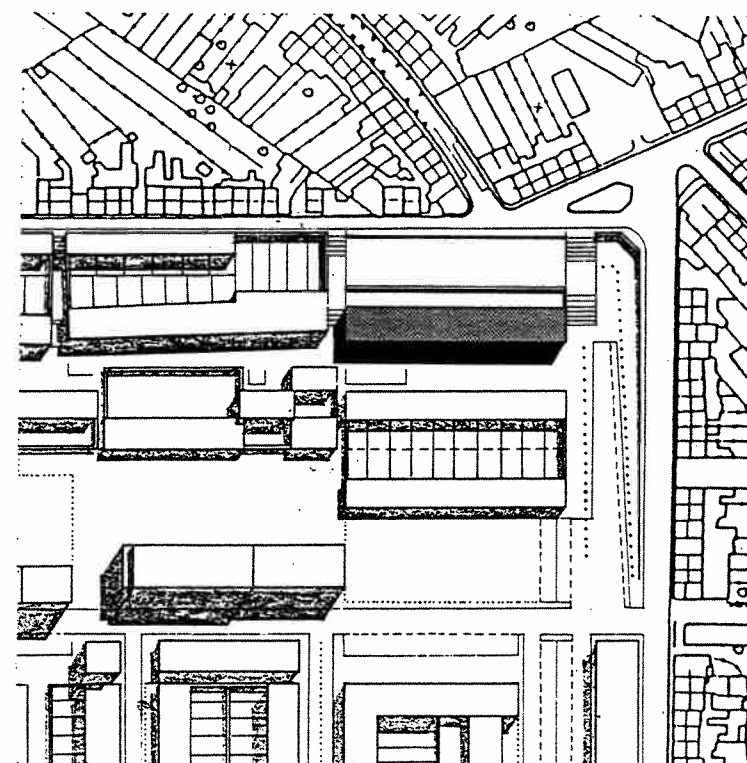
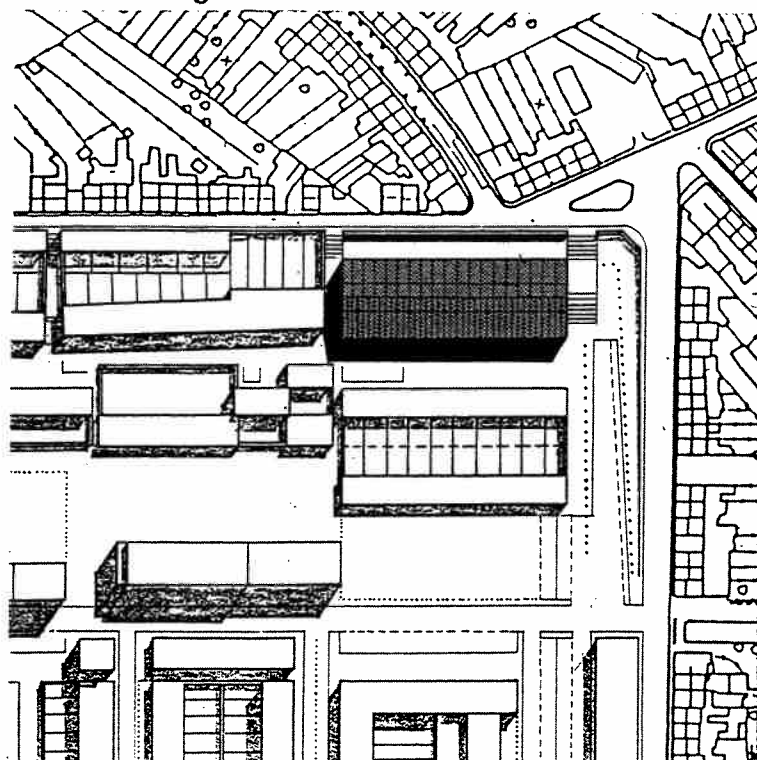
STROOK SCHURMANSSTRAAT
 (bedieningsstraat met erfaanleg)

a. 34 rijwoningen 3 bouwlagen met tuin (180 m ²)	6.120 m ²
b. 9 maisonettes met koer (140 m ²)	1.260 m ²
c. 9 flats (72 m ²)	650 m ²
d. 14 patiowoningen met voortuin (160 m ²)	2.240 m ²
e. 13 bel-étage woningen met tuin (240 m ²)	3.120 m ²
f. 20 rijwoningen 2 bouwlagen met tuin (140 m ²)	2.800 m ²
g. gemeenschapsfunctie in bestaande hall	2.000 m ²

TOTAAL WOONEENHEDEN: 99 16.190 m²
 gemiddelde opp. per woning: 163,5 m²

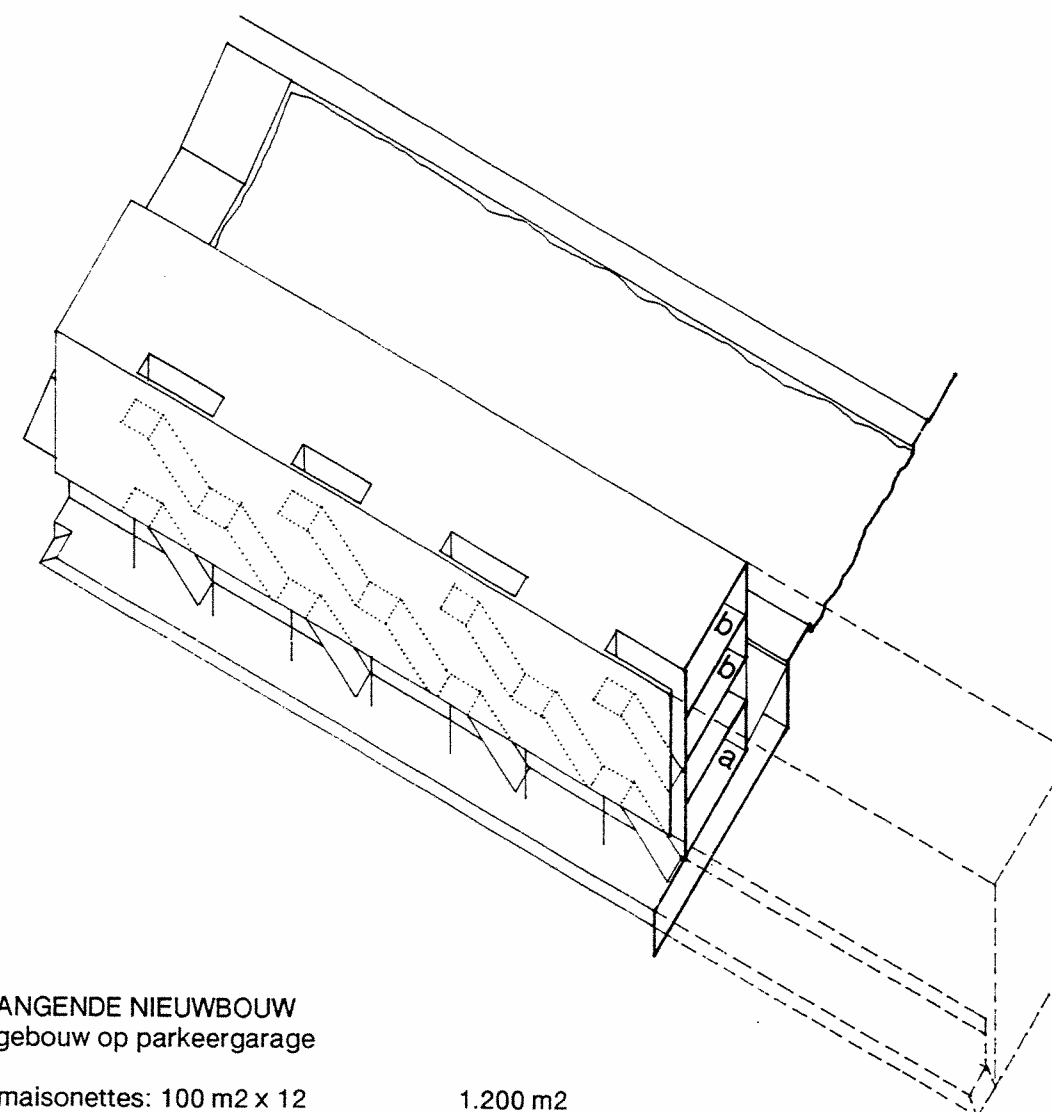
TOTAAL ANDERE 2.000 m²

V/T = 0,79
 dichtheid (equivalent): 48/ha



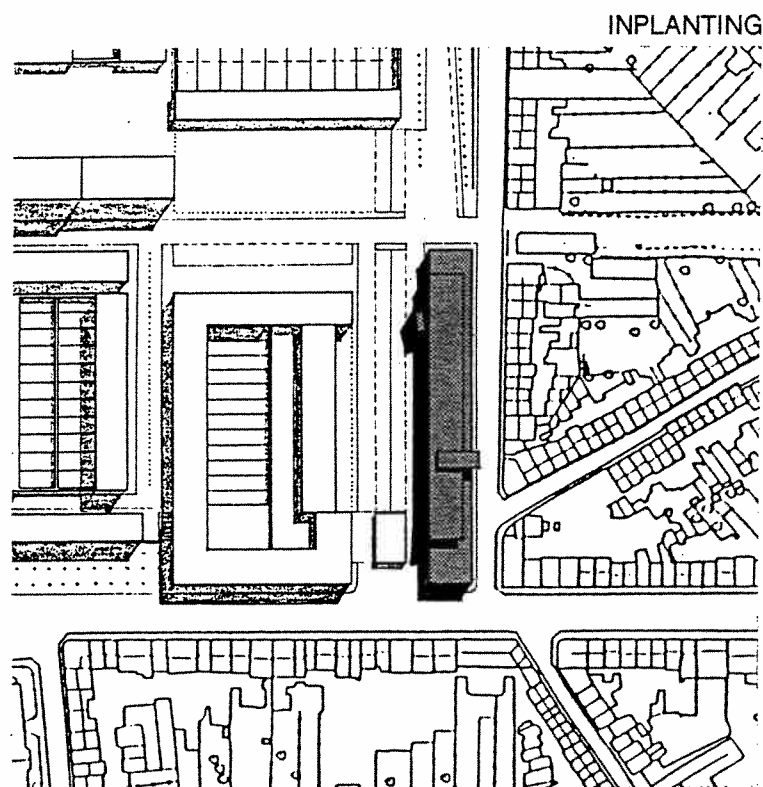
BEHOUD BESTAANDE HALL
nader te bepalen gemeenschaps-
functie

2.000 m²

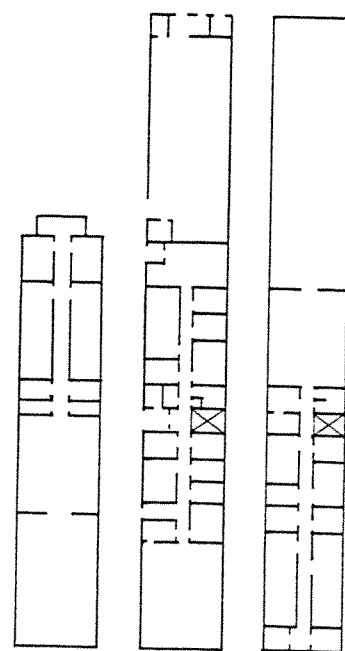


VERVANGENDE NIEUWBOUW
woongebouw op parkeergarage

a. 12 maisonnettes: 100 m ² x 12	1.200 m ²
b. 12 flats : 100 m ² x 12	1.200 m ²

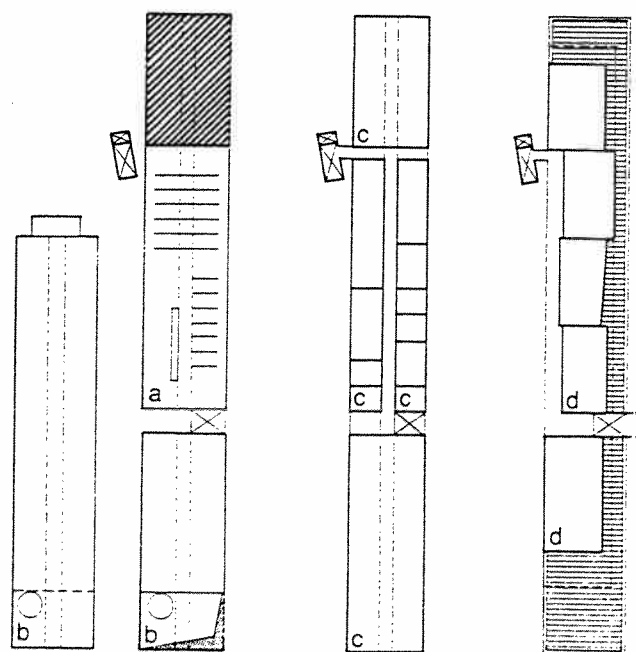


PLANNEN BESTAAND GEBOUW



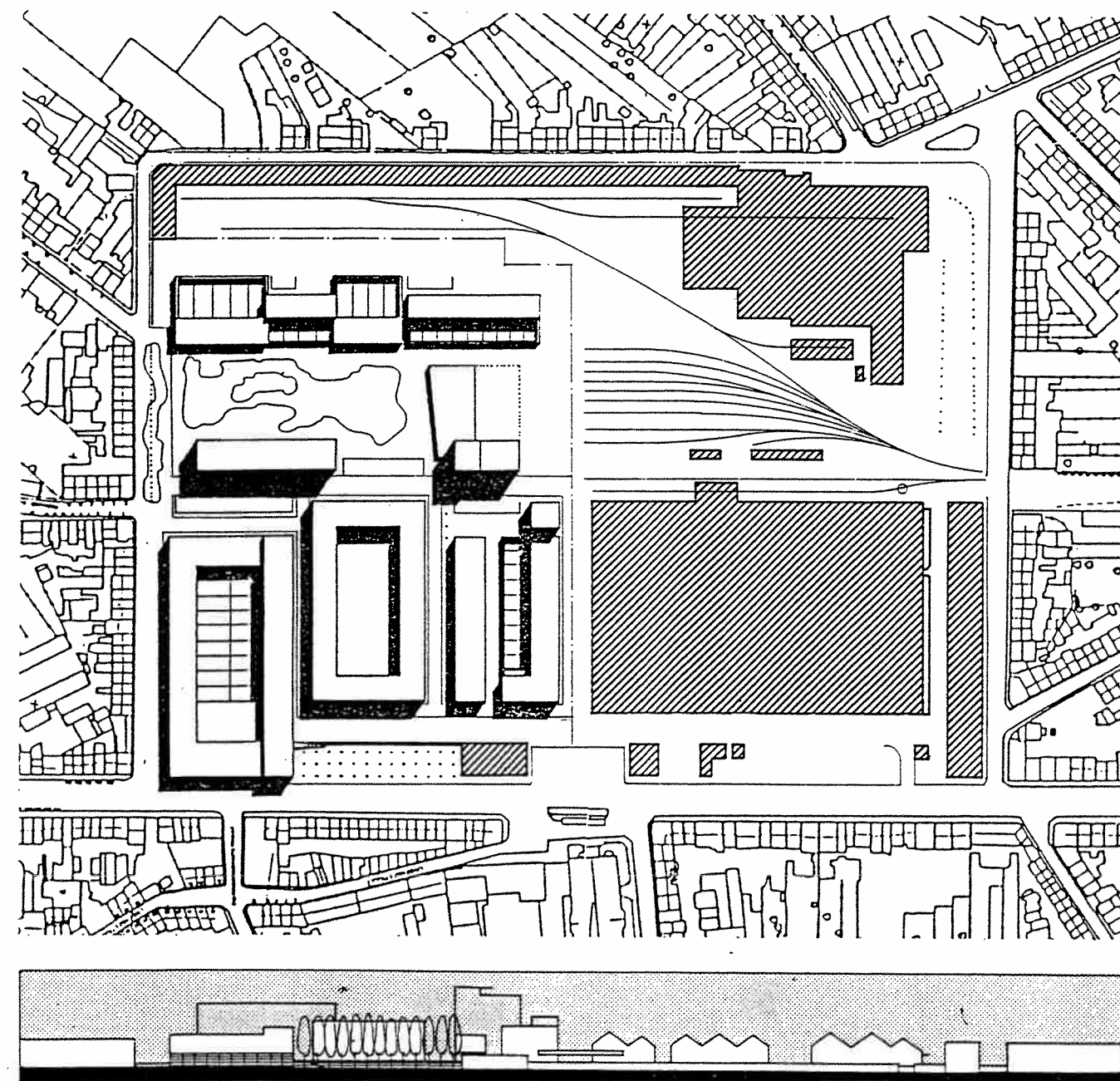
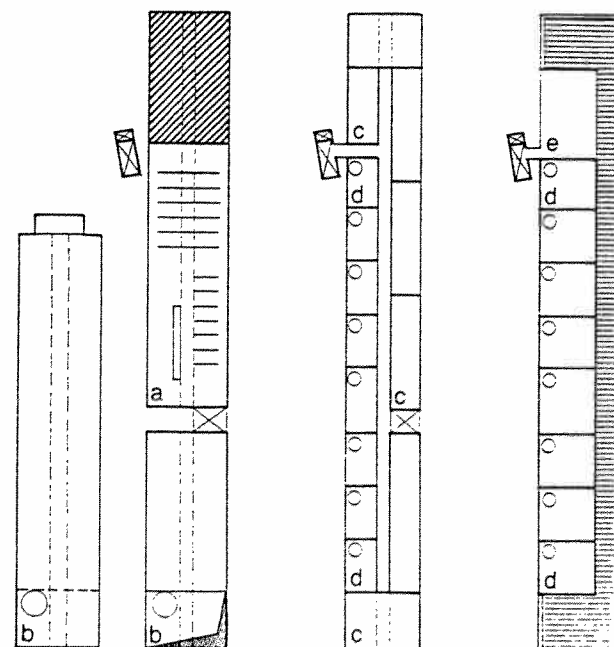
VARIANTE 1

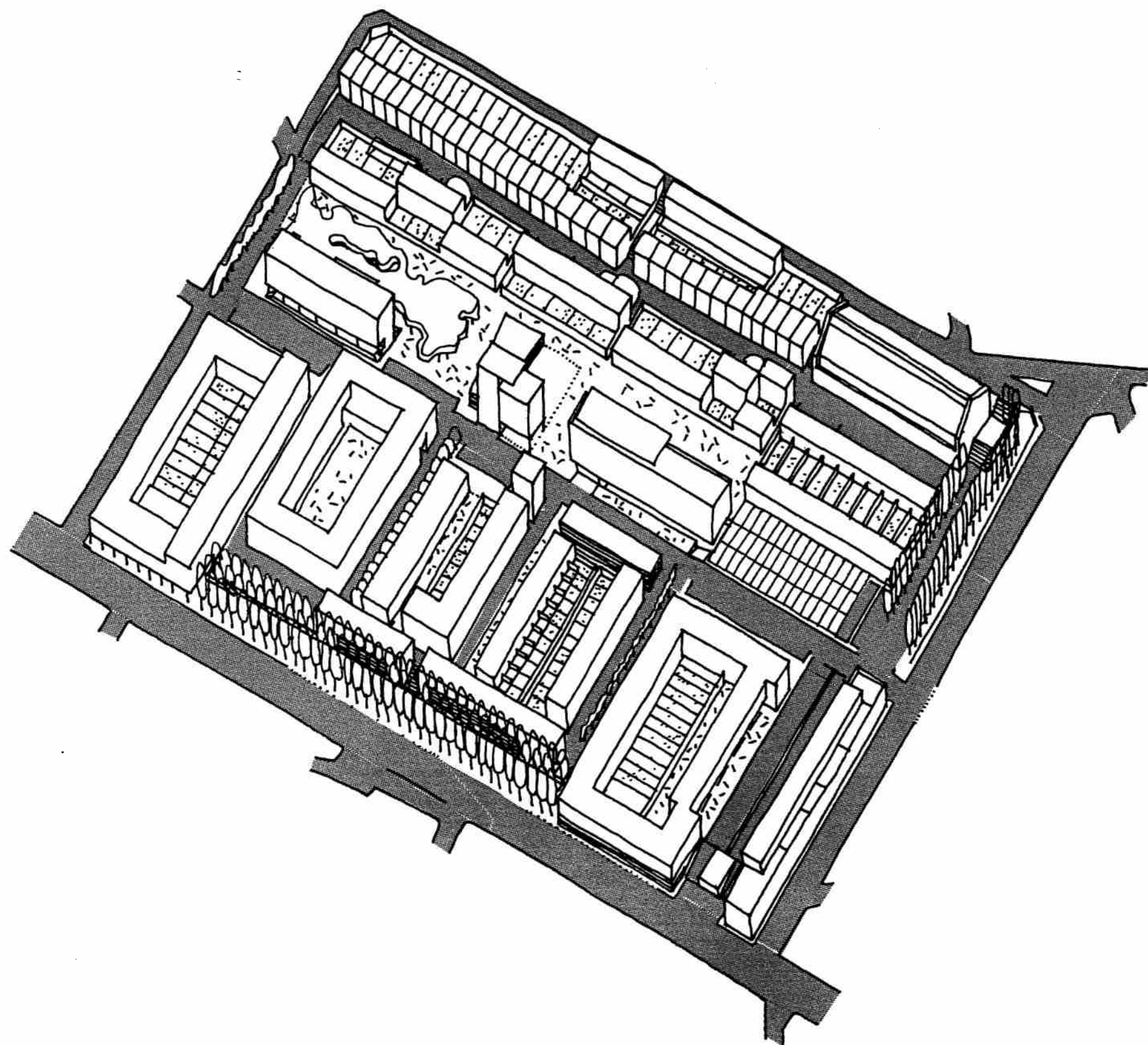
- | | |
|--|----------------------|
| a. superette met magazijn | 1.000 m ² |
| b. handelsruimte met uitbreiding naar kelderniveau (groothandel) | 1.450 m ² |
| c. vrij indeelbare kantoorunits (30m ² à 550 m ²) | 1.550 m ² |
| d. 5 penthouses met terras (150 m ²) | 750 m ² |



VARIANTE 2

- | | |
|---|----------------------|
| a. superette met magazijn | 1.000 m ² |
| b. handelsruimte of kantoorruimte met uitbreiding naar kelderniveau | 1.450 m ² |
| c. 7 flats (135 m ²) | 950 m ² |
| d. 8 duplex met terras (150 m ²) | 1.200 m ² |
| e. gemeenschappelijke ruimte met terras | 150 m ² |



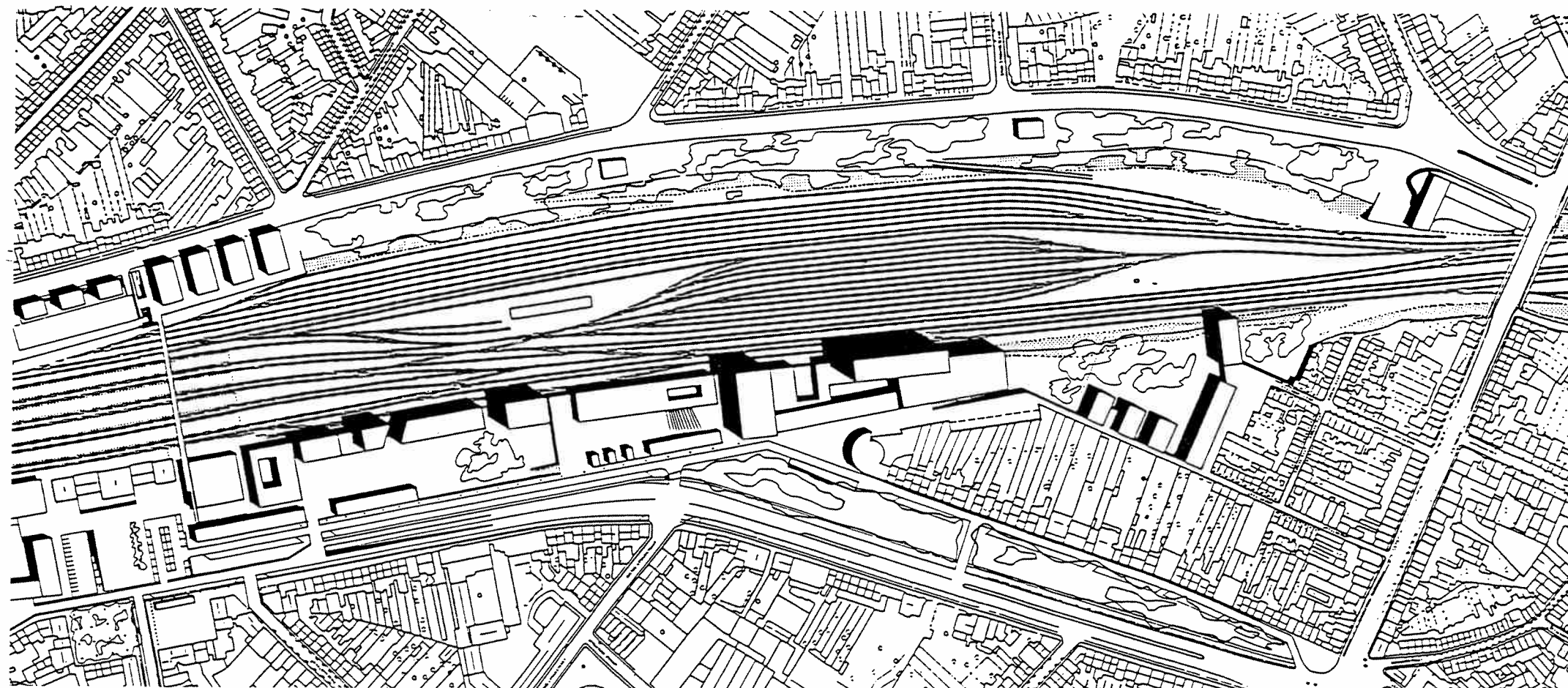


2.4. De staart als samenspel van lineaire ontwikkelingen.

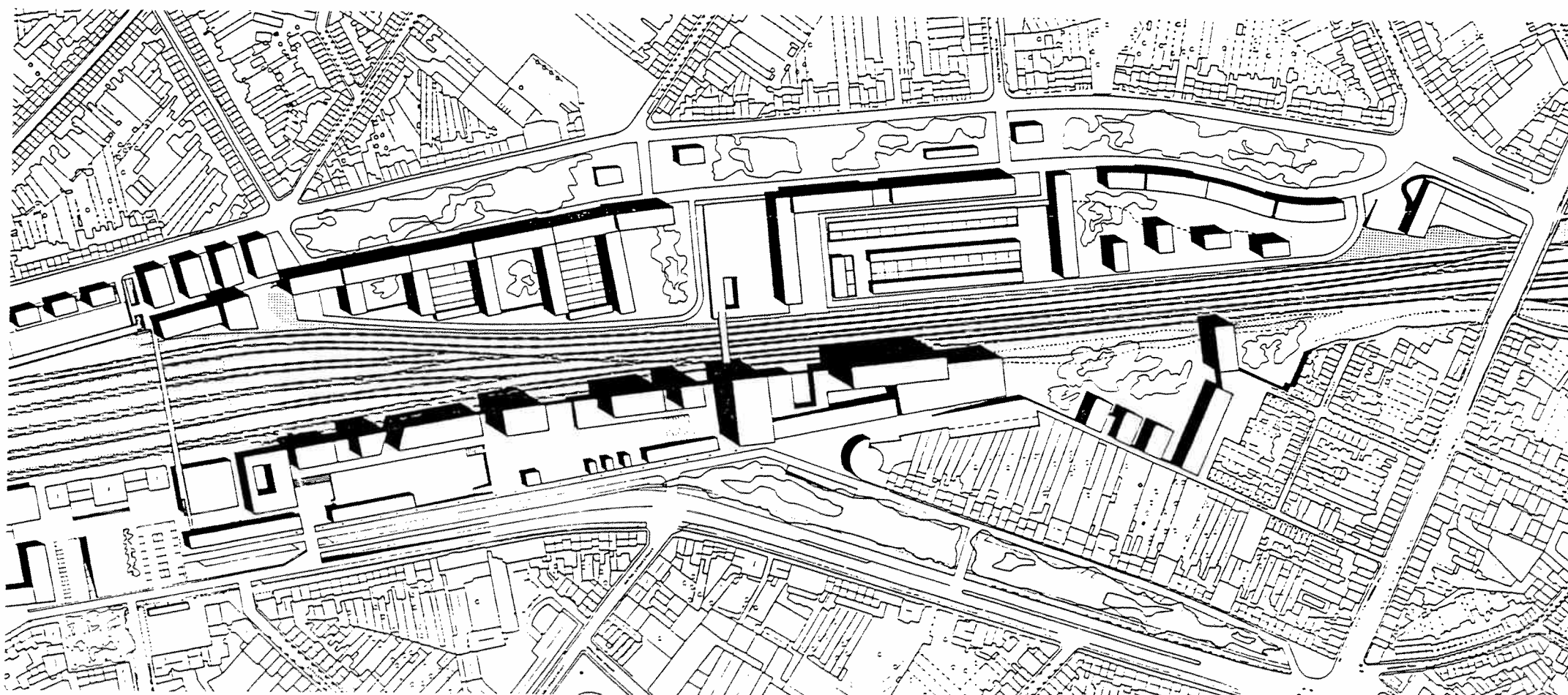
De lineaire ontwikkeling van elk van beide grondstukken langsheen de Tiense Vest en de Martelarenlaan vloeit voort uit de langgerekte basisvorm van de beschikbare terreinen. Ze zijn lintvormig, slechts aan één kant ontsloten en liggen ten minste over een belangrijk deel van hun potentiële bouwdiepte op een lager niveau dan de bestaande ontsluitingsweg. Ze zijn niet homogeen in langse richting, aangezien men zich in zuidwaartse richting meer en meer van het station verwijdt, terwijl er nauwelijks sprake is van enige aansluiting op de Tiensesteenweg.

Elk van deze lineaire ontwikkelingen heeft twee zijden: de ene naar de bestaande stads- of voorstadsrand, de andere naar het spoor en de ontwikkelingen aan de tegenoverliggende zijde. Aan beide kanten moet dus telkens worden ingespeeld op het weefsel aan de 'overzijde'. In het project komt dit tot uiting in:

- 1° het terugtrekken naar de spoorzijde van de geplande bebouwing aan de Tiense Vest, om de kenmerkende open ruimte vrij te laten tussen weg en bebouwing, die typisch is voor de Leuvense vestenstructuur.
- 2° de trapsgewijze aanpassing van het circulatieniveau in de ontwikkeling langsheen de Tiense Vest aan het niveau van de langsegelegen ontsluitingsweg.
- 3° de opdeling van de geplande bebouwing aan de Tiense Vest in drie onderscheiden hoofdstructuren: een lineair groei-model langs de ontsluitingsweg, een samenhangend complex op het achtergelegen terrein, en een incidentele invulling ter voltooiing van de bestaande woonbuurt.
- 4° het uitsparen van een lineair park langs de Martelarenlaan, dat ofwel het uitzicht over de binnenstad vrijwaart, ofwel voldoende afstand bewaart tussen de bestaande en nieuwe bebouwing.
- 5° het creëren van een longitudinaal front in geval van bebouwing langsheen de Martelarenlaan. Het zorgt voor een stedelijk herkenbare vorm, zonder de conceptuele vrijheid van het achterliggend woongebied in gedrang te brengen.
- 6° de opdeling van het achterliggend woongebied aan de Martelarenlaan in drie grote onderdelen die telkens refereren naar de drie onderdelen aan de zijde van de Tiense Vest.



ONTWIKKELING MET BEHOUD ONDERHOUDSBUNDELS P & Q



MAXIMALE ONTWIKKELING

2.4.1. De strook langsheen en achter de Tiense Vest.

a. Concept.

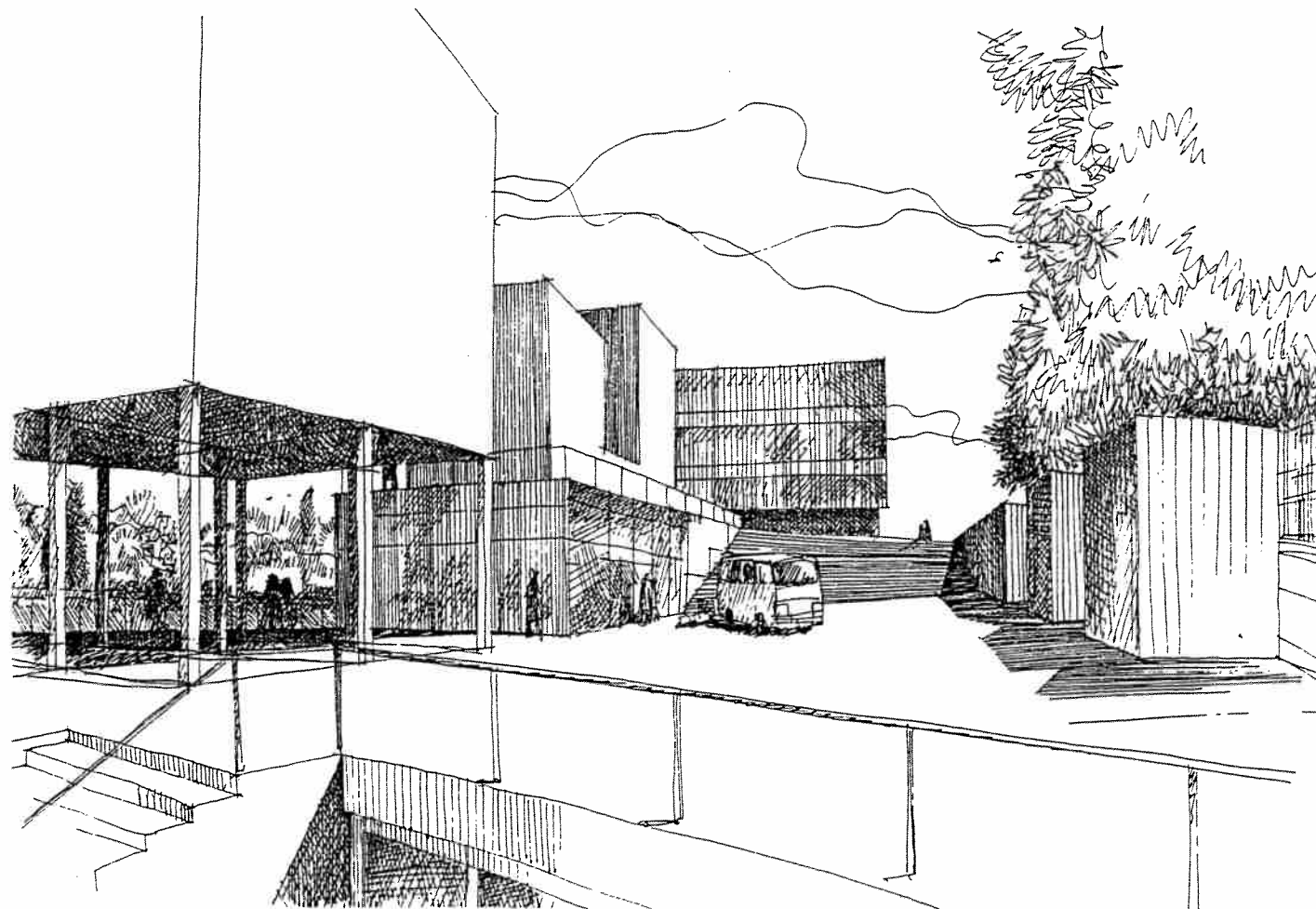
Samenhang wordt in dit geval tot stand gebracht door het accentueren van de doorslaggevende lineariteit. Aan de spoorzijde is de rooilijn op de richting van het spoortracé gebaseerd. Aan de stadszijde is de richting van de Tiense Vest in het achtergelegen gebouwencomplex en het bijbehorend parkgebied doorgetrokken. De drie grote onderdelen behouden een zekere zelfstandigheid, maar worden tegelijk door de hoofdrichting en de oriëntatie aanwezig in het terrein als consecutieve eenheden op eenzelfde stam geënt.

b. Groeimodel.

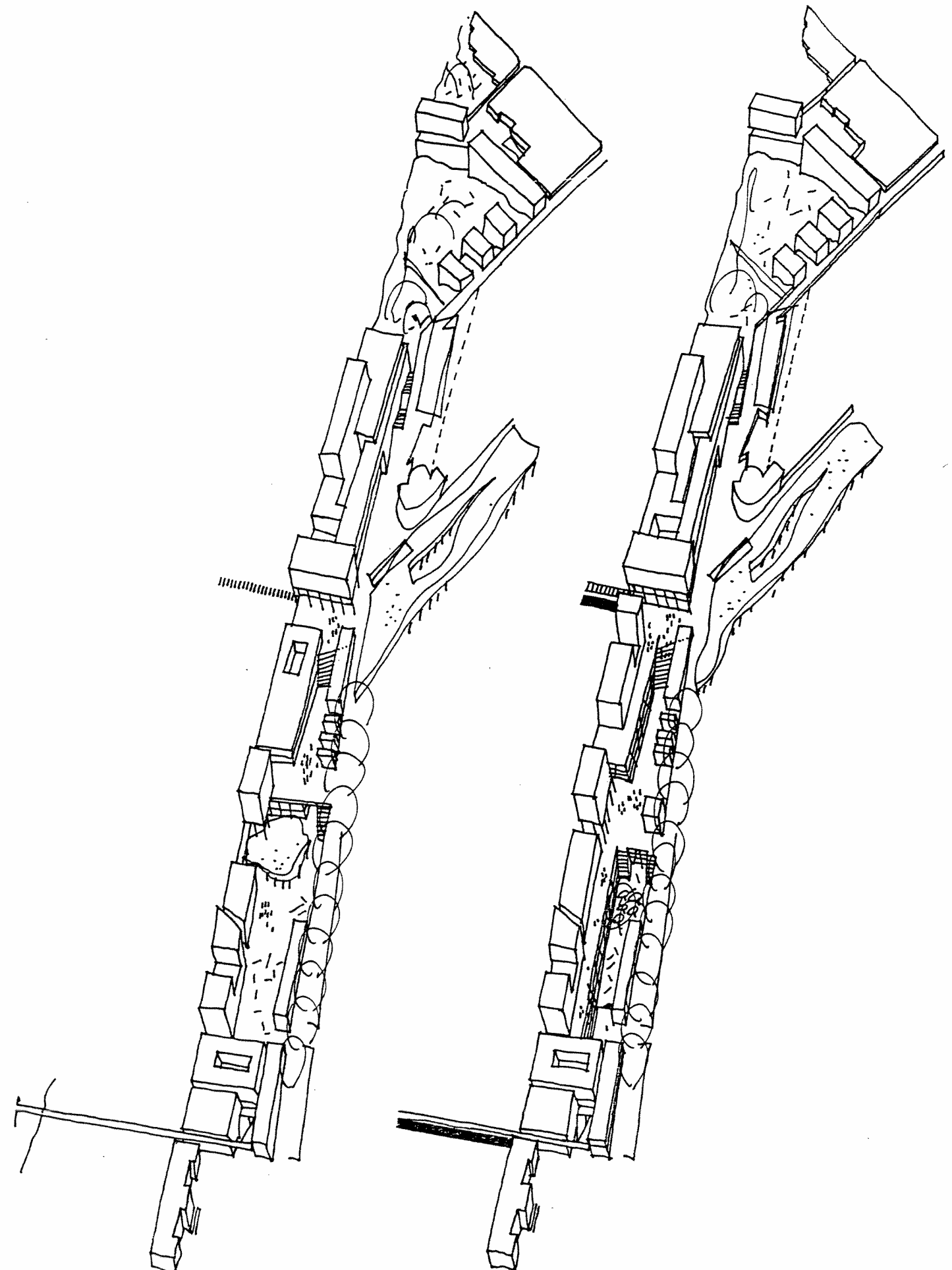
Het niveauverschil tussen de horizontaal uitgegraven spoorweggronden en de uitgesproken helling van het omliggend terrein in de richting van de Tiensepoort is ook hier van determinerende invloed. Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het niveau van de Tiense Vest en al te grote niveauverschillen - die het beeld van een 'put' zouden oproepen - te vermijden, wordt voorgesteld de beschikbare ingraving met grote trapvormige volumes op te vullen. Deze werkwijze heeft verschillende voordelen:

- 1° Ze levert een gelijkvloerse aansluiting op zowel aan het Martelarenplein, als halverwege het bouwblok tussen M. Theresiastraat en Lipsiusstraat, als aan het uiteinde van de Lipsiusstraat (het begin van de oostelijke woningrij van de Tiense Vest).
- 2° tussen deze aansluitingspunten in, van waaruit de bediening wordt georganiseerd, blijft een geleidelijk toenemend niveauverschil tussen de vest en de nieuwe ontwikkeling bestaan, zodat de herinnering aan de vroegere ingraving en de historische aanwezigheid van de spoorwegen gaaf blijft.
- 3° door het overbouwen komt een sokkel onder het straatniveau beschikbaar die zich als vanzelfsprekend leent voor parkeren. De trapvormige ontwikkeling levert op die manier een vorm van ondergronds parkeren op zonder verdere graafwerken.

Afhankelijk van de ingenomen breedte en van de omvang van de bovenliggende bebouwing, kunnen deze trapvormige volumes sterk verschillende gedaanten aannemen. Op die manier ontstaat een aanzienlijke marge ten aanzien van het noodzakelijk ruimtegebruik en kan worden ingespeeld op de moeilijk in te schatten vraag. In concreto hangt de omvang van het totaal gebouwde volume langsheen



ZICHT OP SOKKEL NAAR PROVINCIEHUIS



MINIMALE VARIANT

MAXIMALE VARIANT

de Tiense Vest voornamelijk af van de omvang die de sokkel inneemt. In de bijbehorende tekeningen wordt duidelijk gemaakt hoe deze laatste in vorm en oppervlakte kan schommelen.

Op de sokkel - of op de begane grond waar hij niet wordt aangelegd - kunnen aan de spoorzijde een reeks smalle volumes van diverse hoogte en vorm worden opgericht. Ook deze gevarieerde alignering komt tegemoet aan een uiteenlopende en moeilijk te voorspelbare vraag. De voorgestelde volumes kunnen worden ingenomen door uiteenlopende functies. Zelfs de bebouwingsvorm is in zekere mate vrij: hij moet alleen voldoende tussenruimte laten ten opzichte van de weg om een parkachtig tussengebied tot stand te brengen, en door de opgelegde hoogtebeperking in bepaalde secties van de lineaire ontwikkeling 'kijkaten' overlaten om het panorama van de binnenstad tot aan de overkant van de sporen te laten doordringen. Hetzelfde model biedt dus de mogelijkheid om uit te groeien tot verschillende programma's, terwijl de kwaliteit van de stedelijke ruimte in elke variant gegarandeerd blijft.

c. Beschrijving

Aan de noordkant van het seinhuis (met betalende fietsenstalling op het gelijkvloers) wordt de spoorwegoverbrugging voor voetgangers met een directe trappartij, voor fietsers met een uitgesponnen helling, naar het stationsplein geleid. Onder deze terrasvormige route is ruimte vrij voor kiosken die het plein verlevendigen.

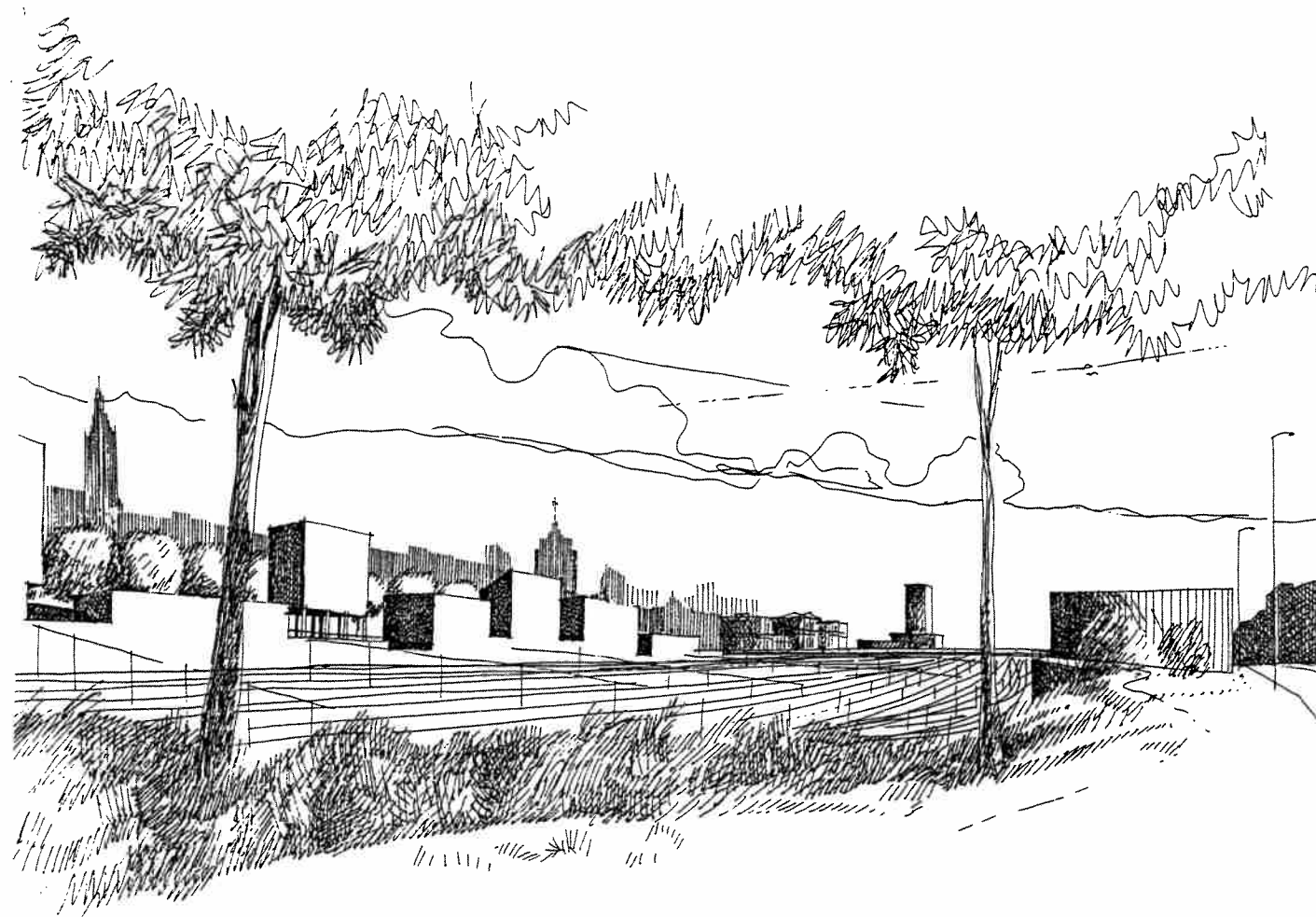
Rondom het seinhuis zijn twee volumes ingeplant die als afzonderlijke kantoren of als samenhangend kantoorcomplex kunnen worden ingericht. Ze accentueren de hoek van het plein en zorgen voor een afsluiting, zowel aan de zijde van het plein als aan de kant van het meer zuidwaarts gelegen verzonken voetgangersgebied. Een passage naar dit gebied is uitgespaard tussen beide volumes.

Het lineaire groeimodel voor gemengde invulling aan de Tiense Vest is in de tekeningen uitgewerkt voor een maximale en een minimale variant. In het eerste geval is de sokkel aanzienlijk groter en de zone voor

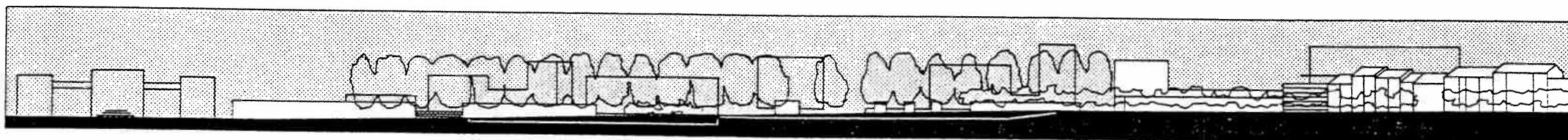
langsbebouwing aanzienlijk meer benut. Het oorspronkelijk niveau is er herleid tot een verzonken patio. In het tweede geval is de sokkel gereduceerd tot een minimaal toegangsplatform en blijft een groot gedeelte van het oorspronkelijk terrein als open ruimte beschikbaar. De invulling is verwisselbaar, met dien verstande dat bezoekersgerichte functies bij voorkeur op het gelijkvloers- of sokkelniveau worden gelokaliseerd, terwijl kantoor- en dienstfuncties, woningen, onderwijs- of vergader ruimten, enz. in de bovenliggende bebouwing zullen worden ondergebracht.

Een homogeen complex, zetel voor een publieke of bedrijfsadministratie, beëindigt de vorige sekvens aan de zuidkant. Het kopgebouw van dit complex vormt een markant herkenningspunt, zowel aan de Vesten, de J. Lipsiusstraat, de lineaire ontwikkeling langs Tiense Vest, als de Martelarenlaan. Het complex bevat hogergelegen kantoorruimten die uitsteken boven een basis met vergader-, ontvangst- en dienst ruimten. Parkeergelegenheid is voorzien in de sokkel onder het gebouw en toegankelijk vanuit een inrit aan de oostzijde van de Tiense Vest. Door zijn opvallende ligging, zijn aansluiting met een (ten dele geprivatiseerd) park en zijn omvang zou de site o.a. in aanmerking komen voor de vestiging van het provinciehuis van de toekomstige provincie Vlaams-Brabant.

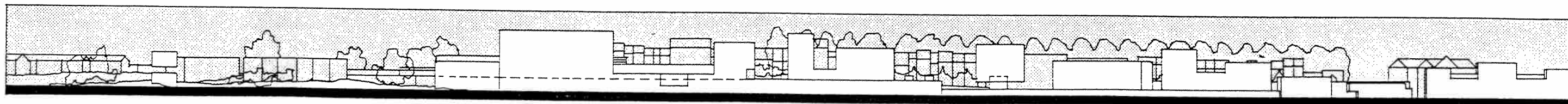
Een woongebied dat uitgaat op het vernoemde parkgebied en afgeschermd wordt van de spoorweg door een aarden wal zorgt voor een beëindiging van de woonwijk tussen Tienessesteenweg en Tiense Vest, waarvan de straten momenteel worden afgebroken aan het talud naar het spoorwegterrein. Het voorgestelde project maakt gebruik van dit niveauverschil door een route uit te sparen aan de achterkanten van de bestaande tuinen en de nieuwe bebouwing volgens het talud in te planten.



ZICHT VANAF MARTELARENLAAN NAAR STADSZIJD



aanzicht vesten



aanzicht sporen

d. Programma

Aansluiting Martelarenplein

Kantoor zuidkant seinhuis	2.800 m ²
Dienstgebouw/Kantoor met loketfunctie westkant seinhuis	1.200 m ²

Gemengd tussengebied langs Tiense Vest

<i>Minimale variant:</i>	19.900 totaal m ² 190 parkeerplaatsen
--------------------------	---

waarvan bv.:	
commerciële/horeca/dienstfunctie	4.950 m ²
kantoorruimte	8.850 m ²
woonruimte	3.600 m ²
vergader ruimte/feestzaal/onderwijs	2.500 m ²

<i>Maximale variant:</i>	27.350 totaal m ² 280 parkeerplaatsen
--------------------------	---

waarvan bv.:	
commerciële/horeca/dienstfunctie	5.750 m ²
kantoorruimte	14.250 m ²
woonruimte	3.600 m ²
vergader ruimte/feestzaal/ publieke nutsvoorziening/onderwijs	3.750 m ²

Hoekperceel Tiense Vest

Hotel (40 kamers) of flatgebouw	1.500 m ²
------------------------------------	----------------------

Administratief complex (achterkant Tiense Vest)

kantoorruimte	14.000 m ²
vergader/ontvangst/representatie	13.000 m ²
	480 parkeerplaatsen

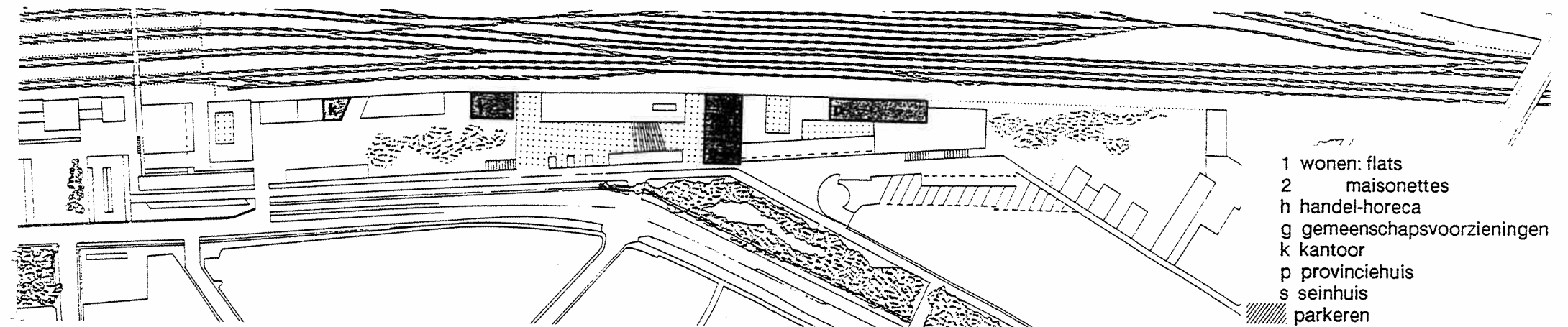
Woongebied (achterkant Tiense Vest)

oppervlakte woonruimte (45 eenheden waarvan bv. 25 flats, 20 maisonnettes)	6.200 m ²
	60 parkeerplaatsen

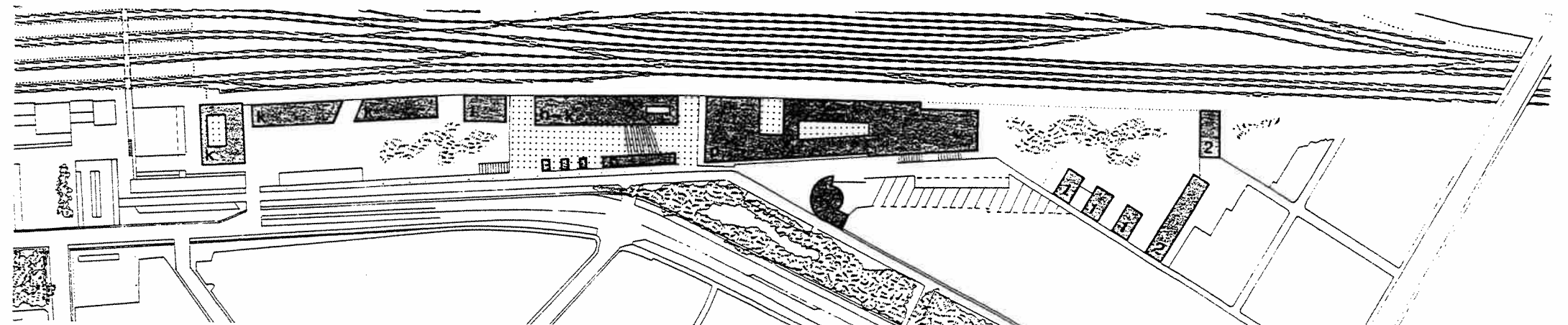
e. Fazering

Aan de kant van het stationsplein kan de ontwikkeling rondom het seinhuis nagenoeg onmiddellijk worden aangezet nadat de postdiensten zijn gerelokaliseerd. Het administratief complex achter de Tiense Vest hangt in principe alleen af van het vinden van de juiste bouwheer. Het moet voorzien in zijn eigen parkeerterrein en parkaanleg. Het woongebied achter de Tiense Vest is afhankelijk van de nieuwe ontsluitingsweg, waarvoor een strook moet onteigend worden aan de achterzijde van de (zeer diepe) tuinen aan de Tiense Vest.

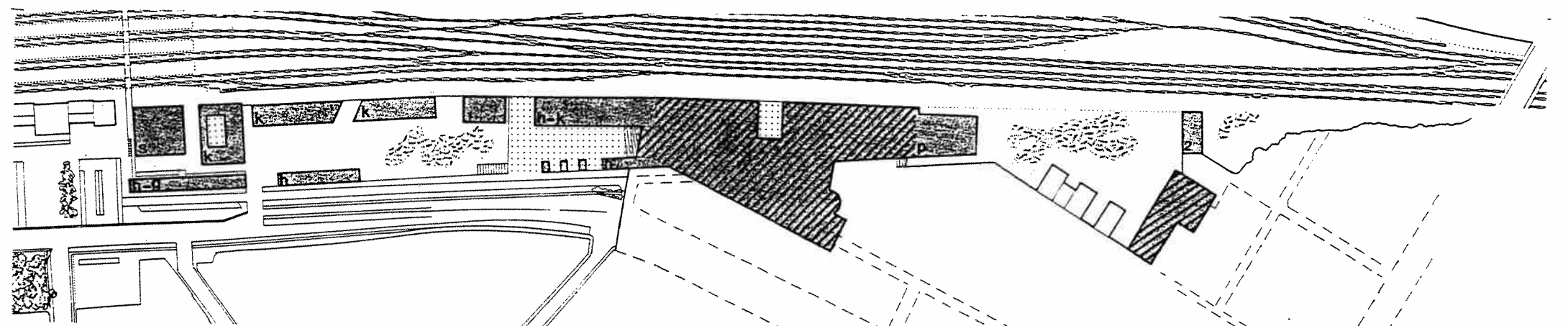
De fazering van het tussengebied hangt af van de evolutie van de markt. Om deze van nabij te kunnen volgen zal de ontwikkeling moeten worden aangevat aan de zuidkant. Op deze wijze kan de beslissing over de grootte van het sokkelniveau inderdaad worden uitgesteld in functie van de marktperspectieven. Alleen vanuit deze zijde kan de sokkel inderdaad geleidelijk worden uitgebreid in samenhang met wat gebouwd wordt.



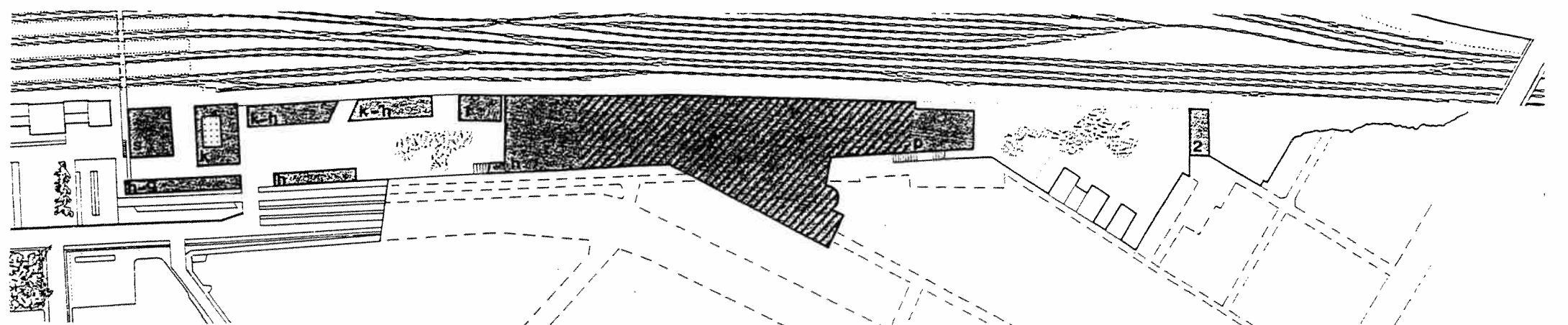
MINIMALE VARIANT: NIVEAU +6



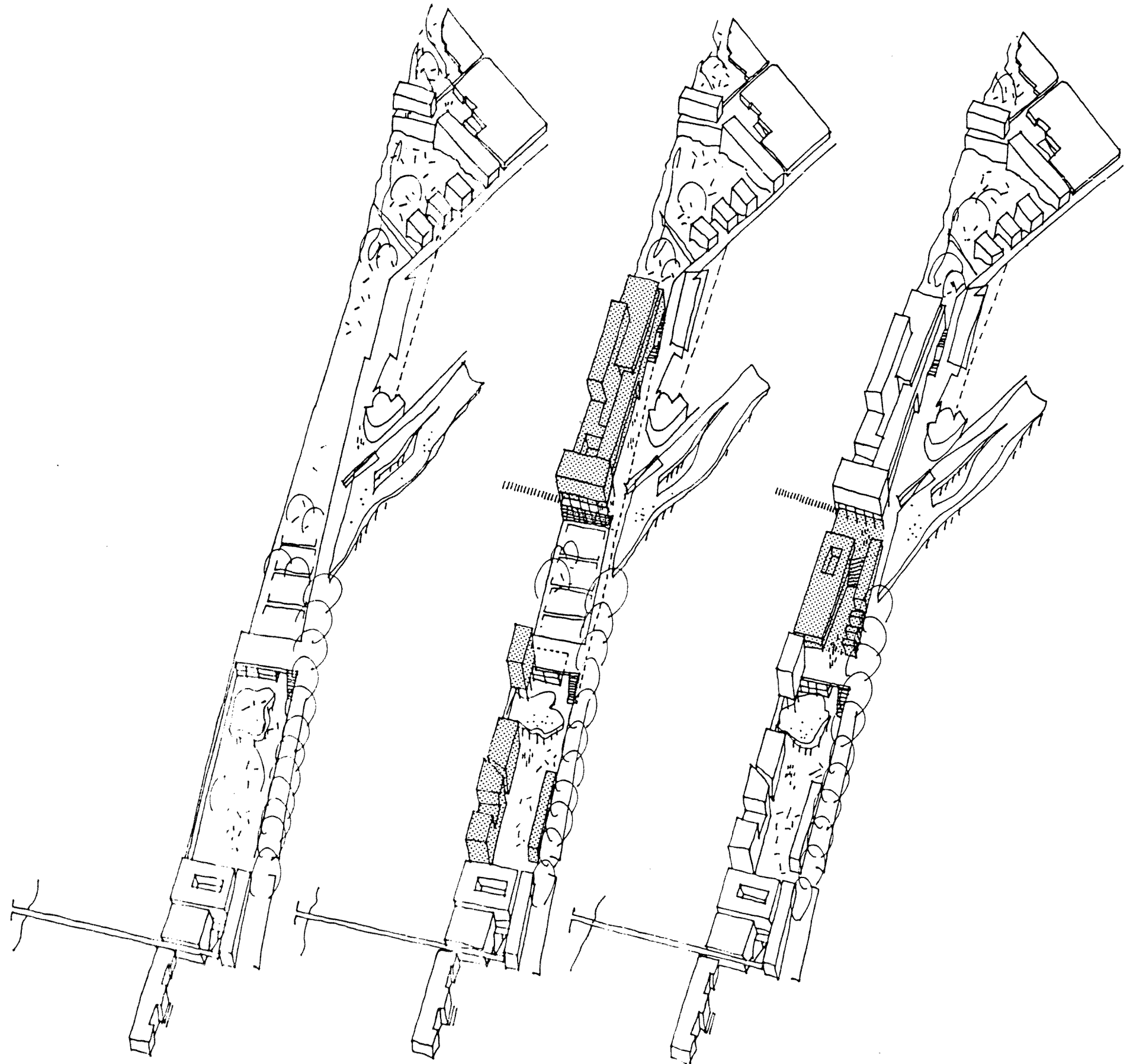
MINIMALE VARIANT: NIVEAU +2

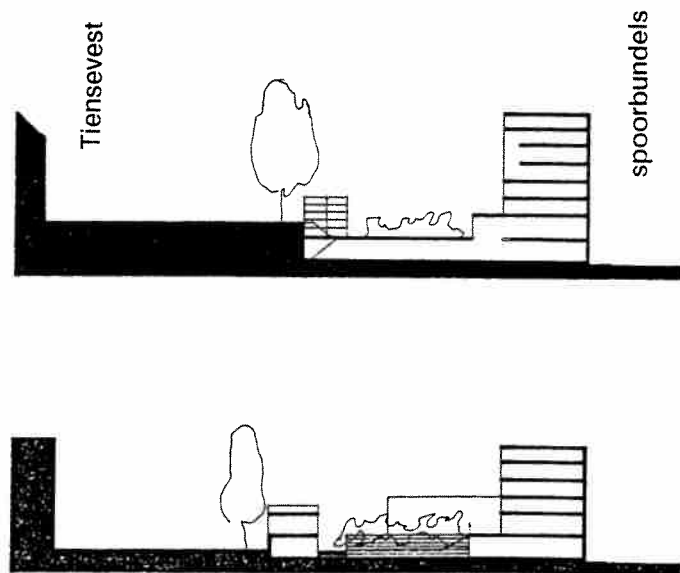
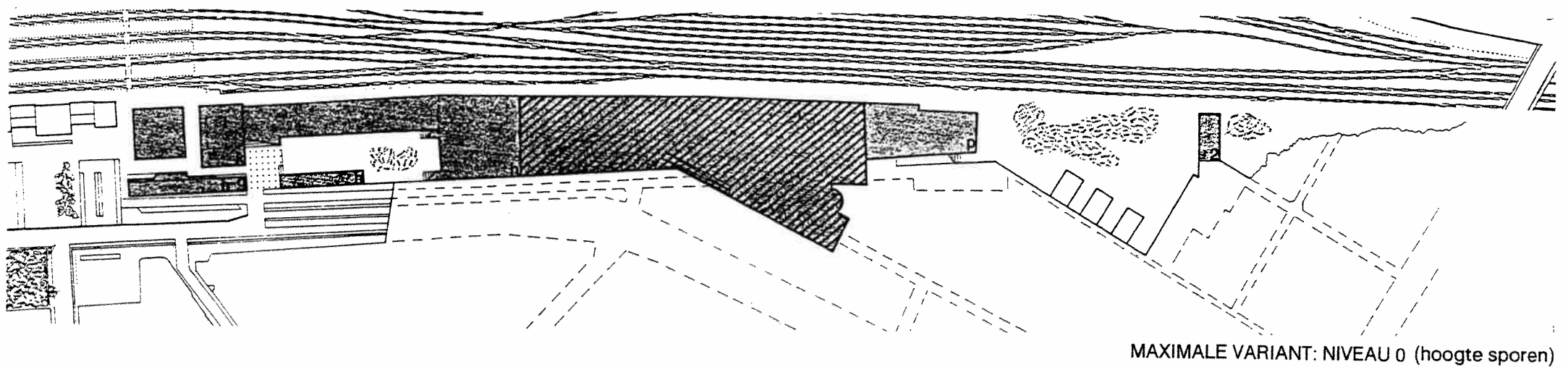
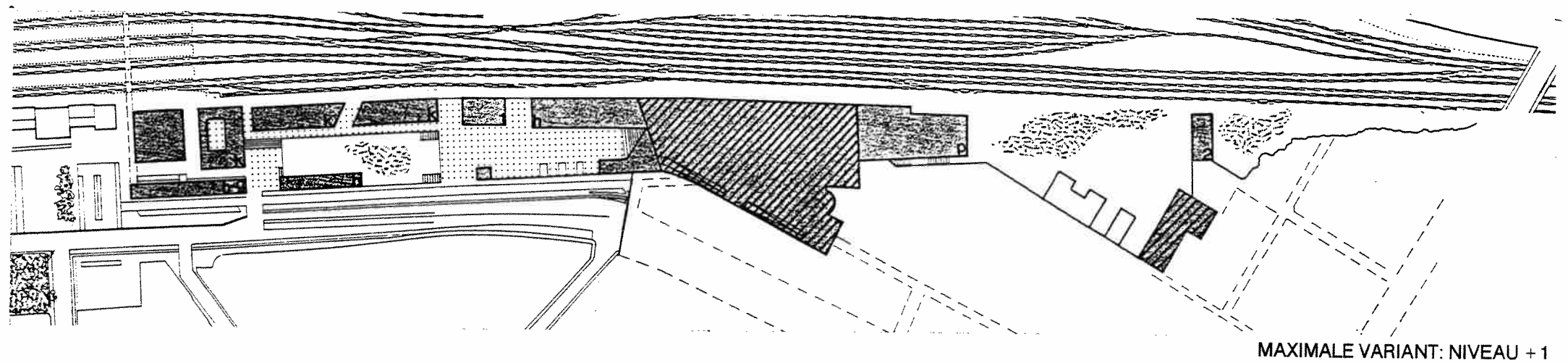
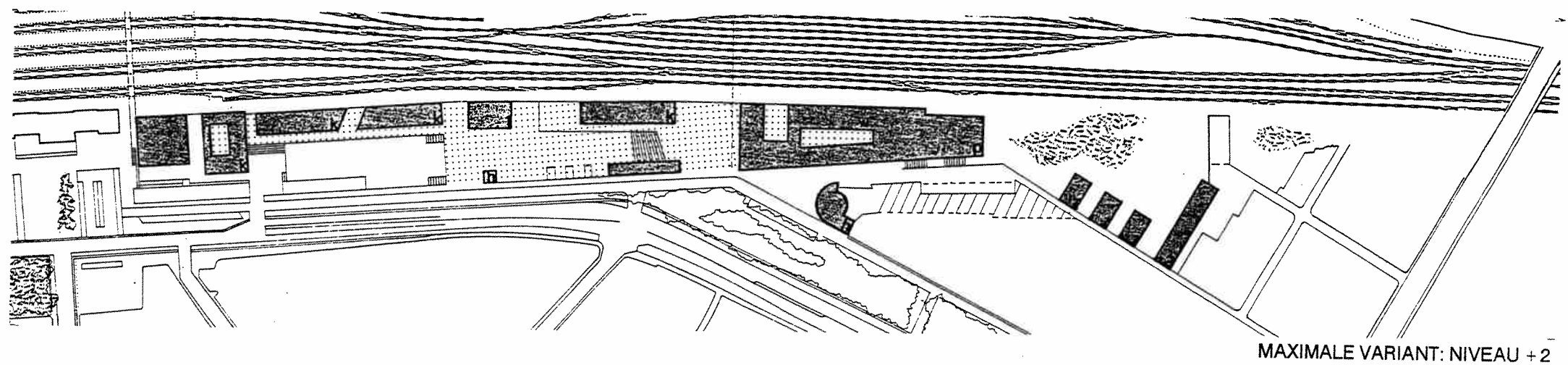
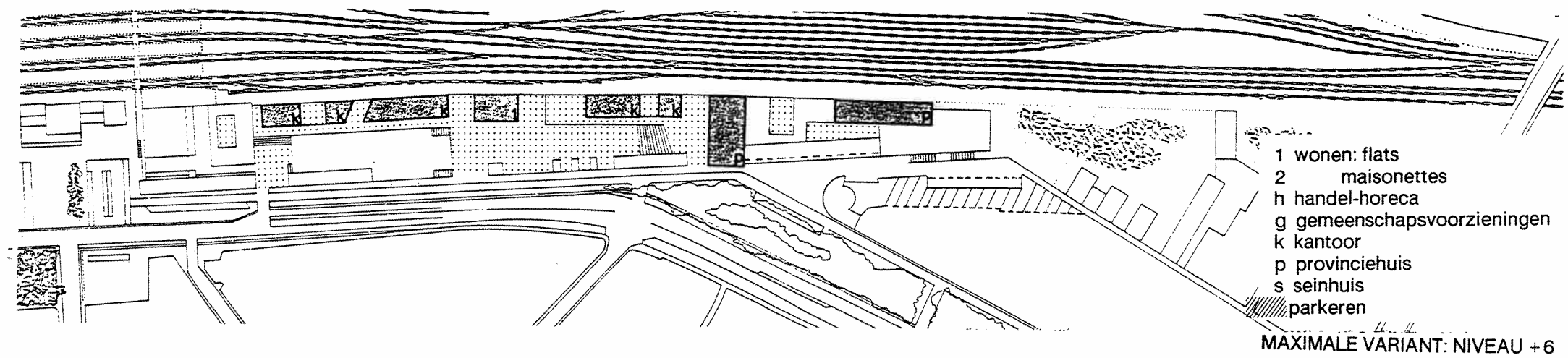


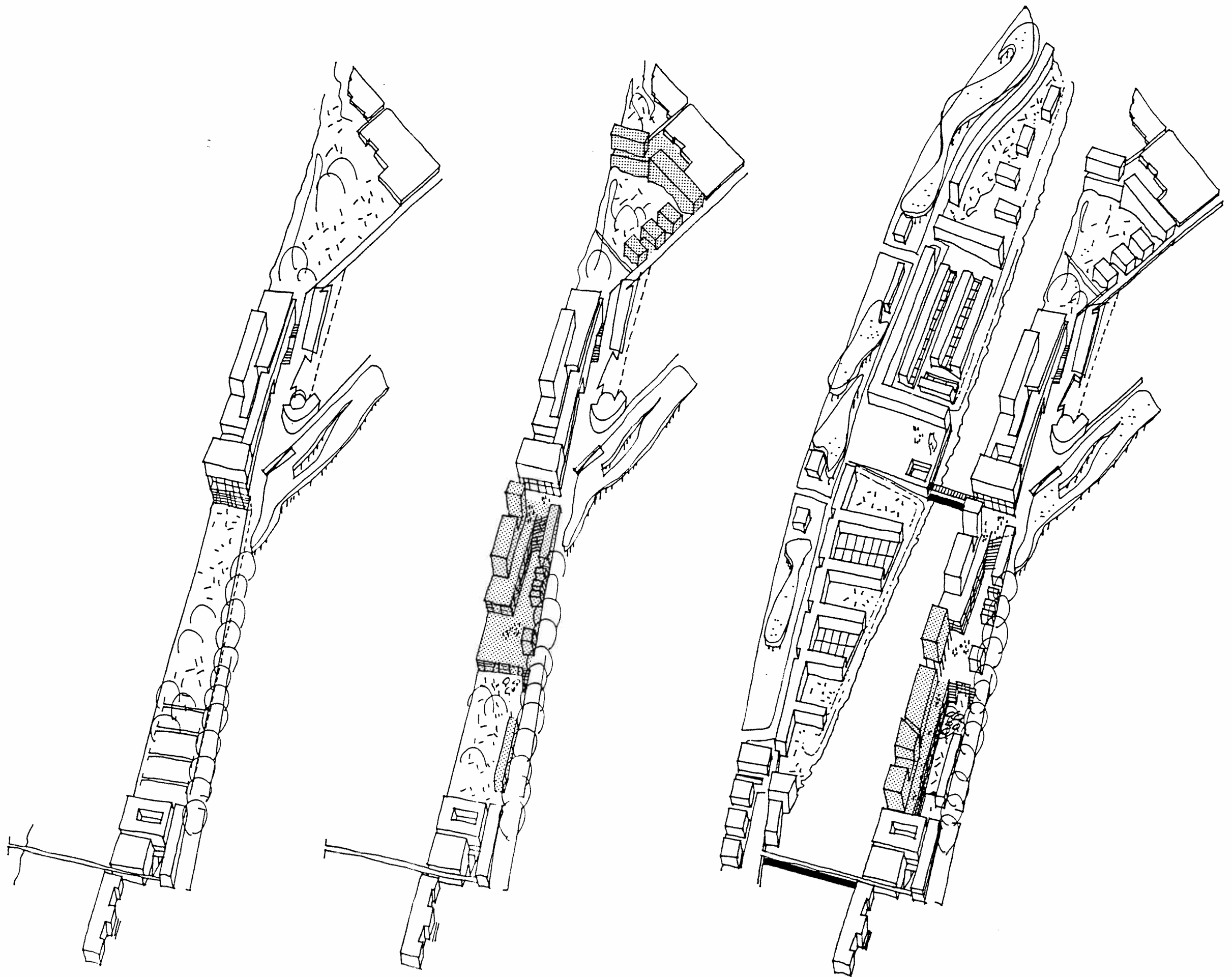
MINIMALE VARIANT: NIVEAU +1



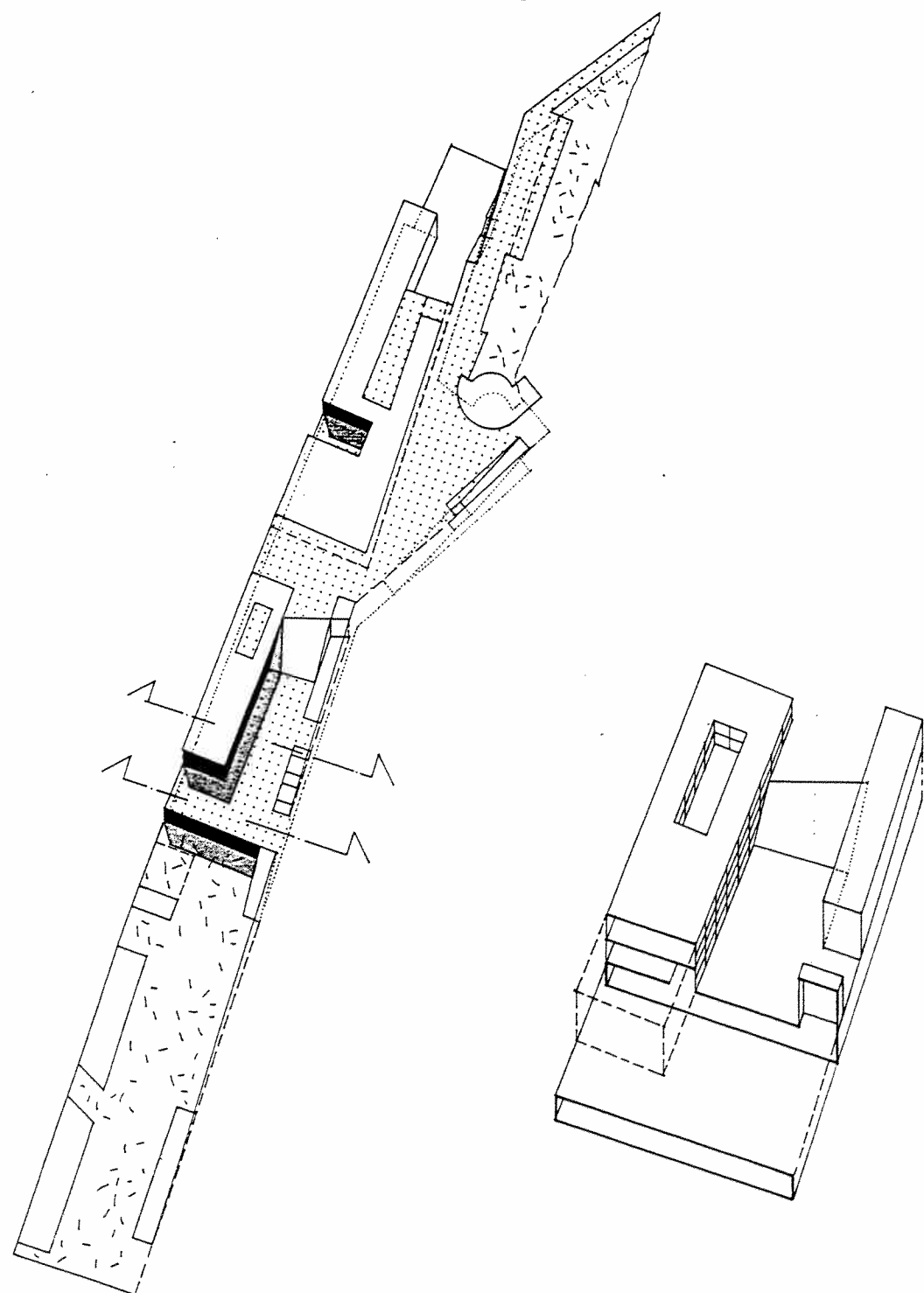
MINIMALE VARIANT: NIVEAU 0 (hoogte sporen)



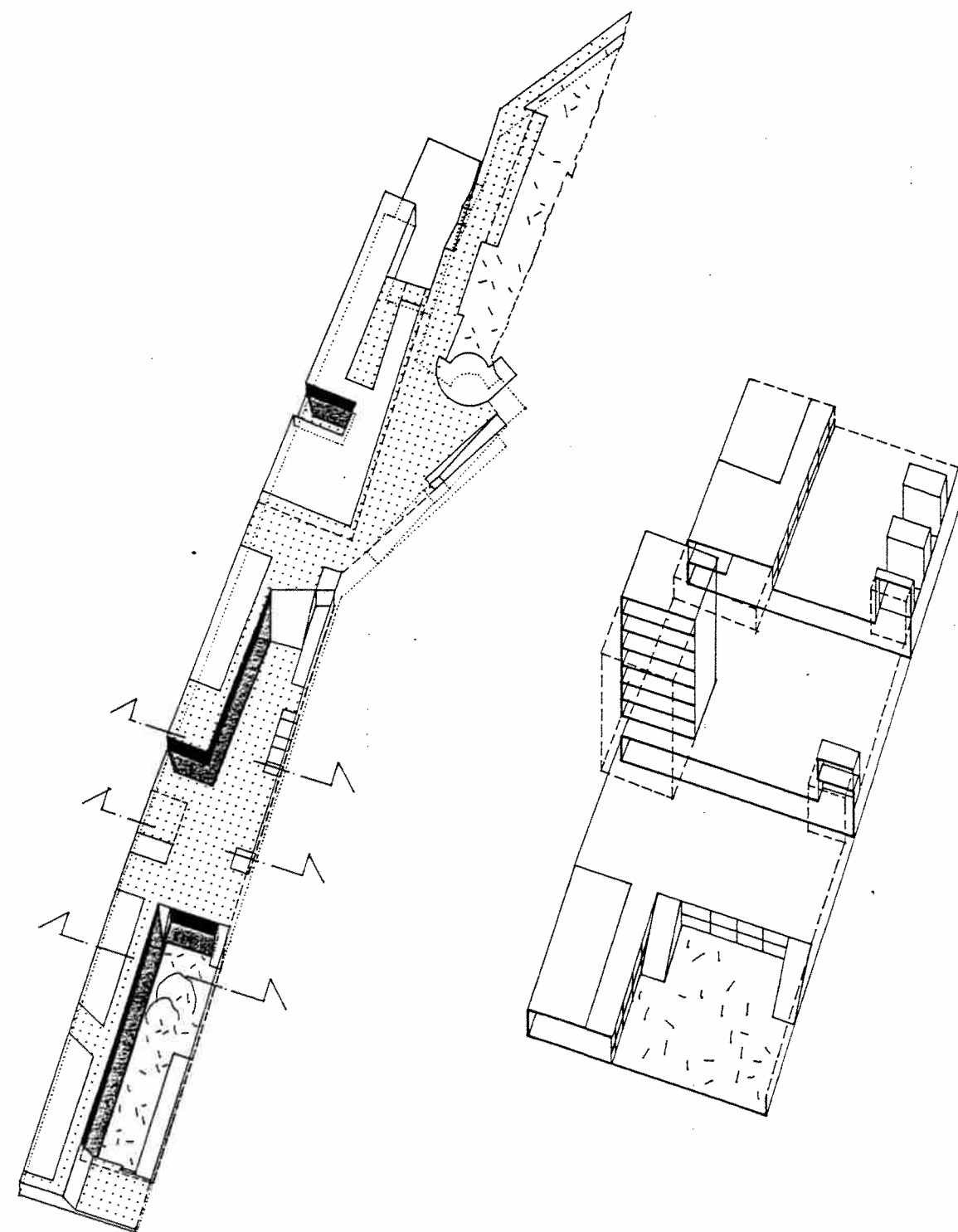




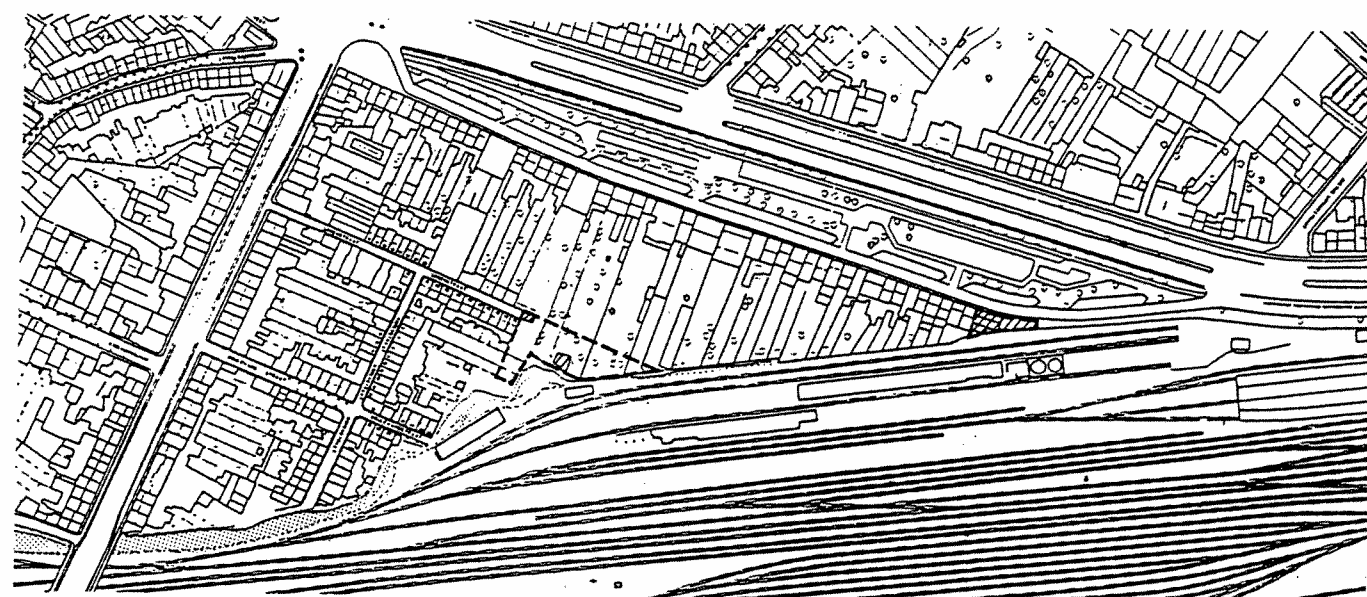
GROEIMODEL NAAR MAXIMALE VARIANT



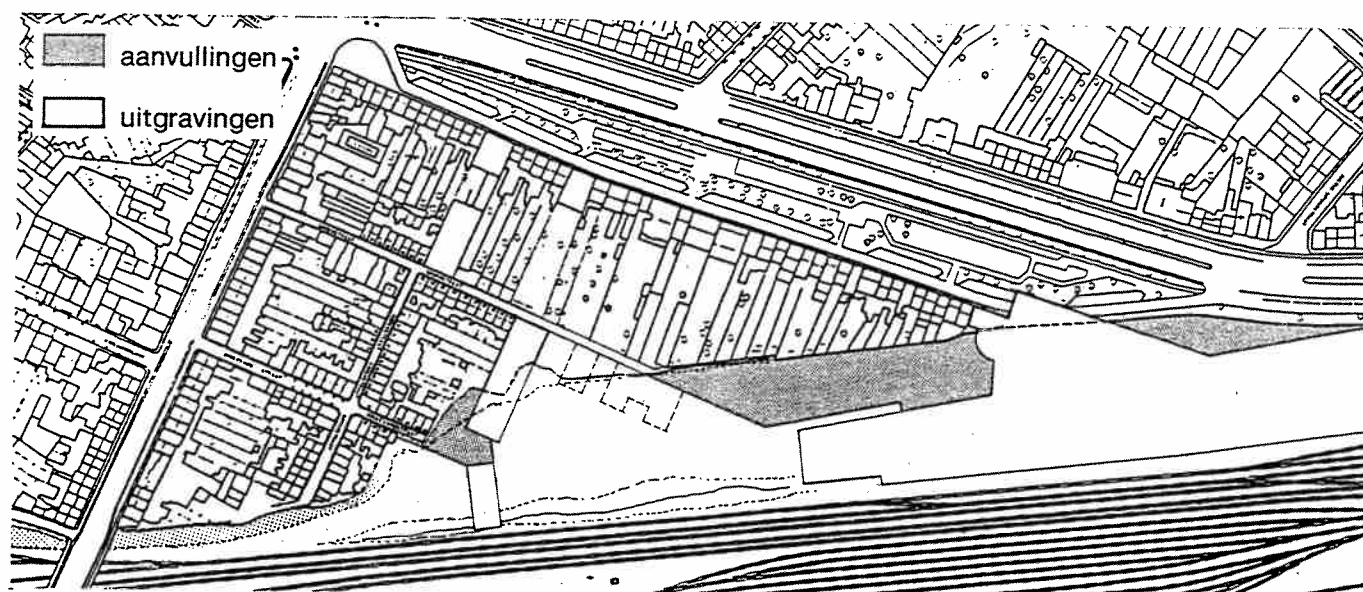
MINIMALE VARIANT



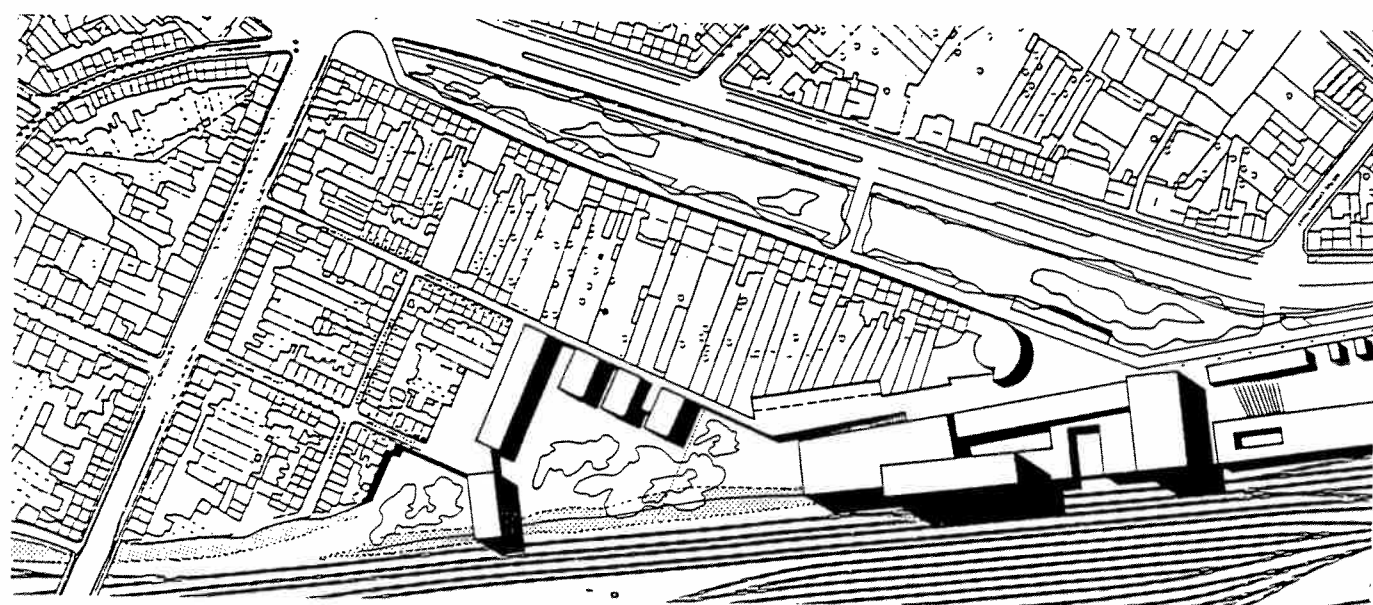
MAXIMALE VARIANT



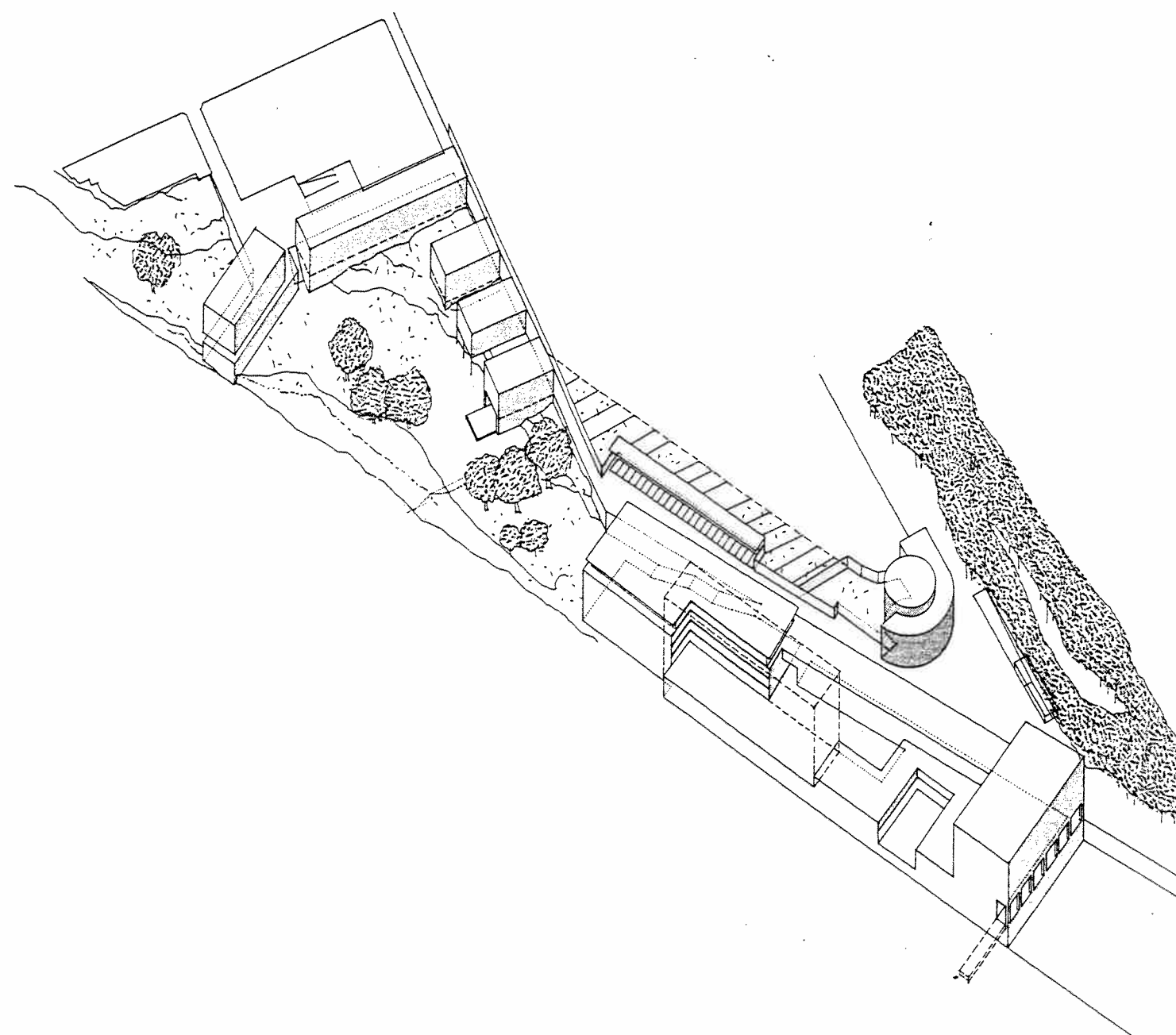
NOODZAKELIJKE ONTEIGENINGEN



NOODZAKELIJK GRONDVERZET



INPLANTING

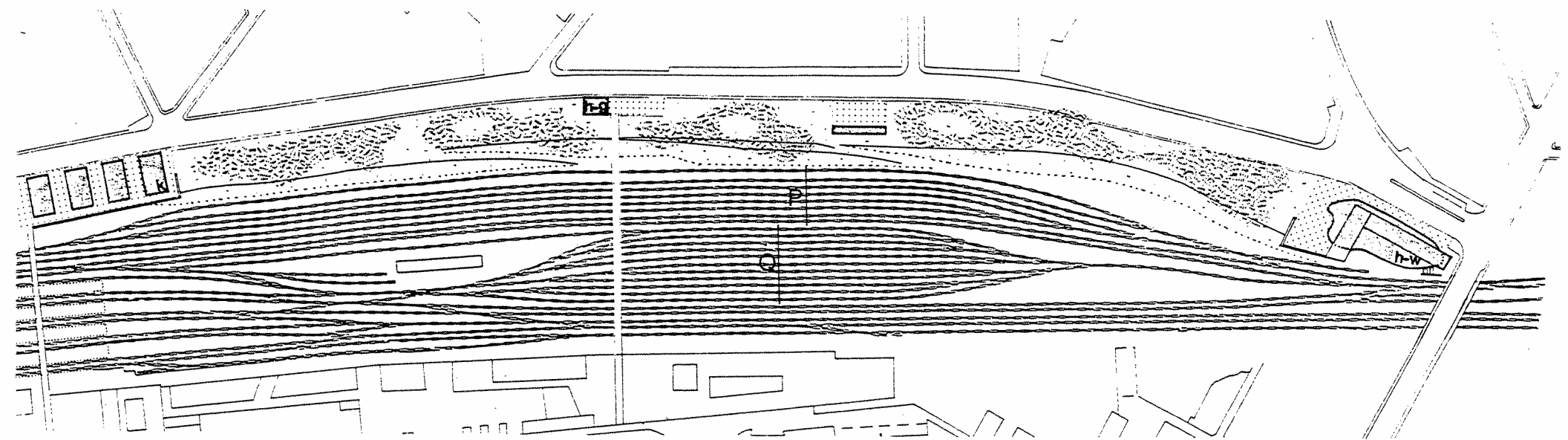


2.4.2. Het woongebied langs de Martelarenlaan.

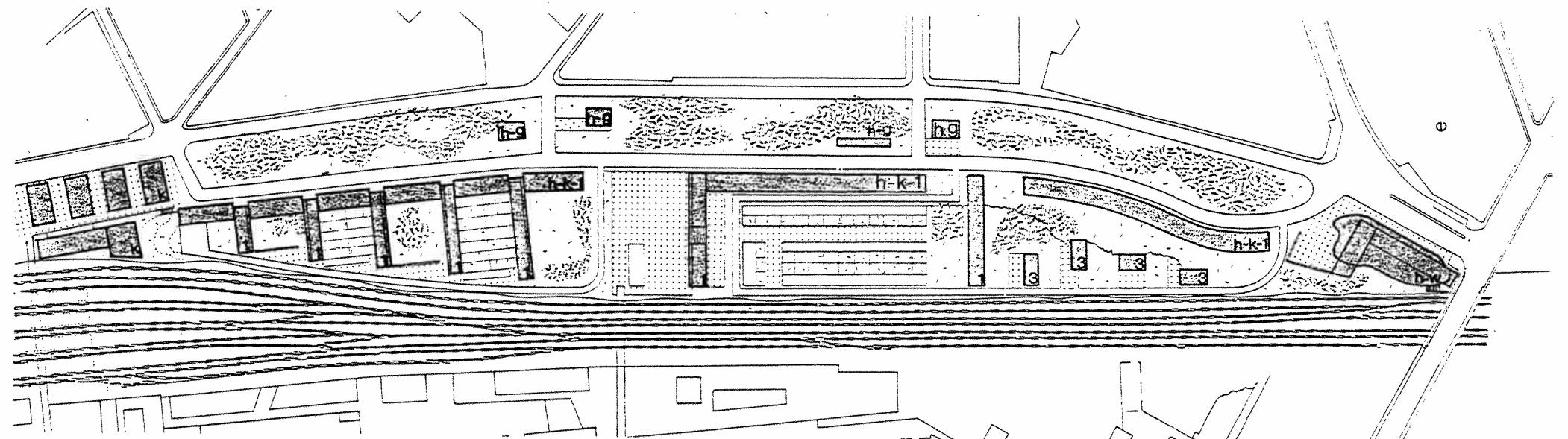
a. Concept

Samenhang wordt hier beoogd door het creëren van een sterke stedenbouwkundige figuur, die ook haar kracht behoudt indien de onderhoudsbundels P & Q hun functie bewaren. Zowel in deze optie, als in de optie van de ontwikkeling gepland ter vervanging van P & Q, blijft het lineaire park begrepen tussen twee architectonische beëindigingen zijn geldigheid behouden. In het ene geval doet het dienst als voorliggend groen wandelgebied, in het andere als brede aanplantingszone tussen twee verstedelijkte fronten.

De realisatie van een afsluitend gevelfront, langs de Martelarenlaan, laat meerdere varianten open voor de invulling van het achterliggend woongebied. Dit kan dus in zijn grote onderdelen op de bebouwing van de overzijde worden afgestemd. Door het doorlopend front aan de straatkant en de groene berm aan de spoorwegkant kan het woongebied in zijn globaliteit op de bebouwing van de 'kop' worden geschrinkt, zodat beide delen in elkaar overlopen.

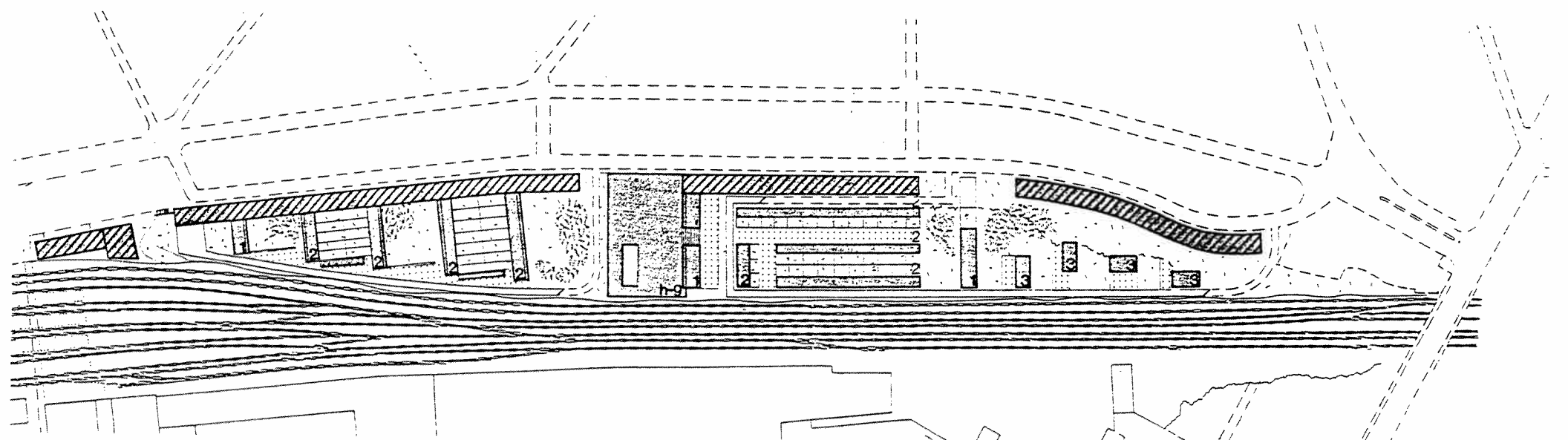


OPTIE BEHOUD VAN P & Q



OPTIE BEBOUWING VAN P & Q

PLAN NIVEAU MARTELARENLAAN



PLAN NIVEAU SPOREN

- 1 flats
- 2 eengezinswoning met tuin
- 3 'urban villa's'
- k kantoor
- g gemeenschapsuitrusting
- h handel en horeca
- parkeren

b. Beschrijving

De langsbebouwing aan de westkant van het tussenliggend parkgebied is opgericht op de rand van het talud. Op deze wijze worden twee niveaus ingewonnen zonder ingraving. Ze zullen hoofdzakelijk als parkeer-, berg- en dienstruimte worden benut, maar kunnen langs achter natuurlijk worden verlicht. Ter hoogte van de Martelarenlaan zelf, zullen hoofdzakelijk woongelegenheden met eventuele dienst- of winkelruimte(s) op het gelijkvloers worden aangetroffen. Het geheel is toegankelijk langs een bedieningsweg die aan de westkant van het parkgebied wordt aangelegd en waardoor het verkeer op de Martelarenlaan in twee éénrichtingswegen wordt opgesplitst.

Aansluitend op de fiets- en voetgangersbrug die, in het verlengde van de Lipsiusstraat, vertrekt van het hoogste sokkelniveau - voor het administratief complex - aan de Tiense Vest, is aan de Martelarenlaan een supermarkt (sportcomplex of andere gemeenschapsuitrusting) voorzien. Ze is ingeplant op spoorhoogte, zodat het dak op het niveau van de Martelarenlaan terecht komt. Ze vormt een groot 'podium' van waaruit de overzijde kan worden overschouwd en de binnenstad op de Martelarenlaan betrokken wordt.

Voor het achterliggend woongebied zijn - bij wijze van voorbeeld - drie varianten uitgewerkt:

- 1° parallelle strokenbouw loodrecht op het gevelfront met afwisselend collectief groen en geprivatiseerde woonhoven. De laatste staan ten dienste van de gelijkvloerse woningen, de eerste dienen hoofdzakelijk voor de bovenliggende maisonnettes of flats.
- 2° verdichte laagbouw met geïndividualiseerde voor- of achtertuinen, langsheen straten met exclusief lokaal verkeer ('woonerf').
- 3° vrijstaande stapeling van appartement- of duplexwoningen in aangelegd groengebied ('urban villa').

Ze worden beschermd aan de spoorzijde door een aangeplante berm, die als wandel- en joggingpad kan gebruikt worden.

Een losstaand kantoor-, bedrijfs- of dienstencomplex in de vernauwing van het terrein aan de noordzijde sluit het complex af in de richting van de kop. Het vervolledigt de kantoorvestiging op de parkeergarage zonder de werking van deze laatste te hinderen. De aarden wal van het woongebied wordt er als galerij boven op de parkeergarage verdergezet.

Een show-room met bovenliggend woongebouw beëindigt het projectgebied aan de zijde van de Tiensesteenweg. De hoofdrichtingen van zowel de Tiensesteenweg als de aanzet van Martelaren- en Albertlaan zijn er in opgenomen. Het voorliggend verkeersplein wordt er door afgelijnd, het parkgebied er door afgesloten.

c. Programma

Ontdubbeling 'kop'

Kantoor-, bedrijfs- en dienstencomplex 6.600 m²

Langsbebouwing Martelarenlaan

Woningbouw met gelijkvloerse diensten: 26.900 m²
356 parkeerplaatsen

Commerciële of recreatieve gemeenschaps-
uitrusting 4.800 m²
125 parkeerplaatsen

Achterliggende strokenbouw 10.600 m²
20 parkeerplaatsen

Appartementsgebouw
(haaks op Martelarenlaan): 9.300 m²
50 parkeerplaatsen

Achterliggende rijbebouwing
(‘woonerf’) 4.750 m²
33 parkeerplaatsen

Achterliggende 'urban villa's' 3.200 m²
32 parkeerplaatsen

Hoekgebouw (Tiensesteenweg)

Show-room (incl. toebehoren) 1.400 m²

Bovenliggende woonruimten 2.500 m²
28 parkeerplaatsen

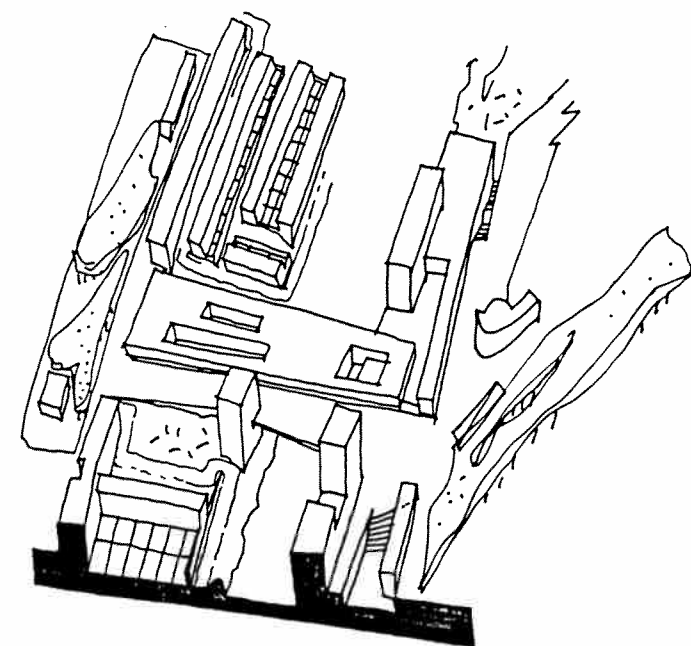
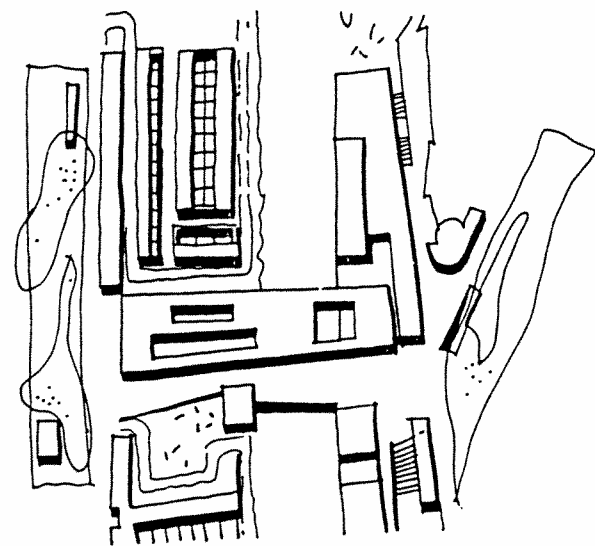
Totaal	
Kantoren	6.600 m ²
Wonen (+ diensten)	57.200 m ²
Groothandel/recreatie	6.700 m ²
	516 parkeerplaatsen (bewoners)
	128 parkeerplaatsen (bezoekers)

d. Fazering

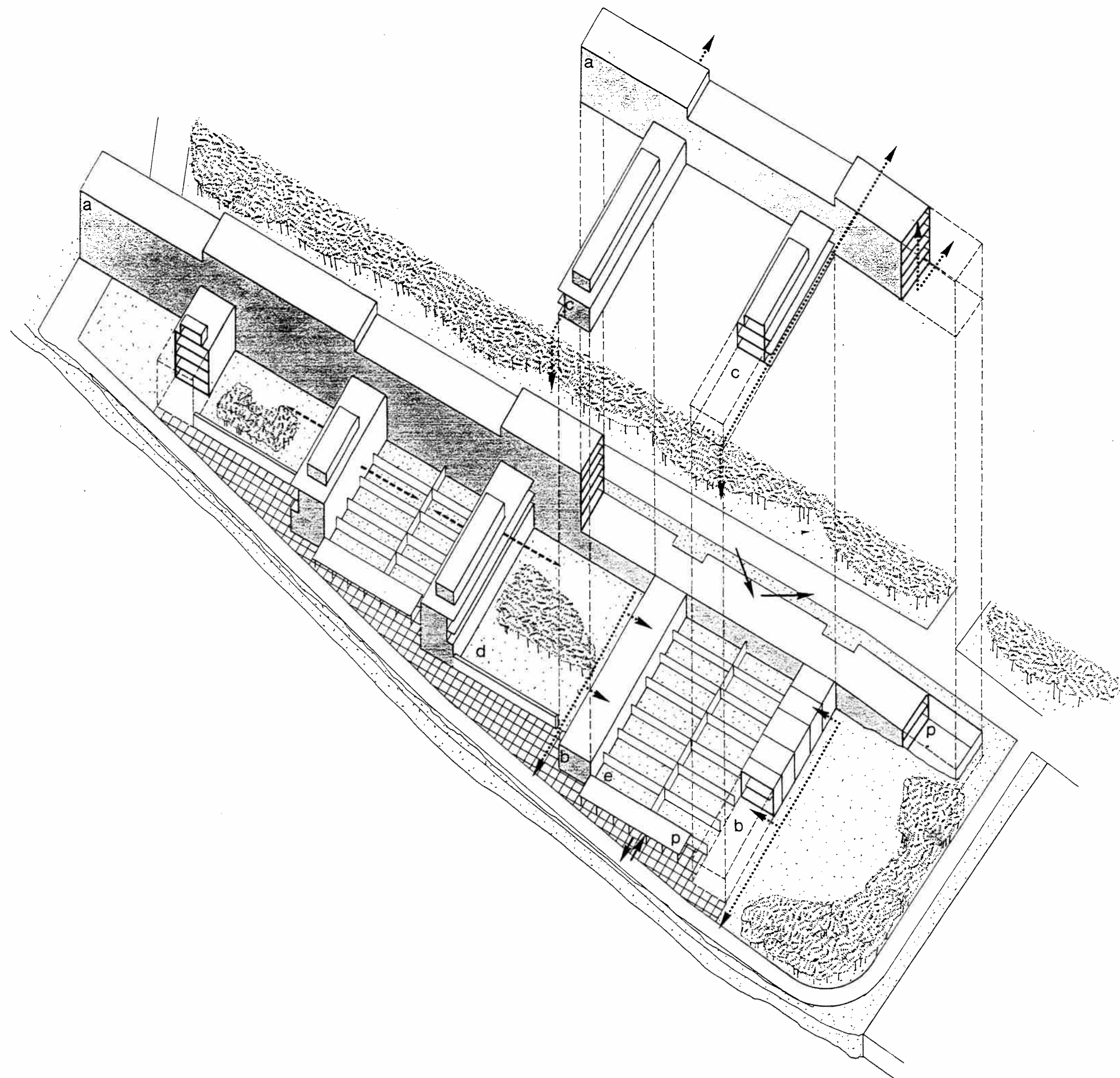
De operatie aan de Martelarenlaan is grotendeels afhankelijk van de beschikbaarheid van de spoorwegbundels P & Q, die momenteel voor onderhoud worden aangewend. De overbrenging van deze onderhoudspost naar een andere lokatie vergt inderdaad, naar eigen schatting van de N.M.B.S., ongeveer 750 miljoen. Deze som zal dus moeten worden afgeschreven op het project dat naderhand wordt gerealiseerd. Waarschijnlijk zal de hoge terreinprijs die hierdoor wordt veroorzaakt, slechts kunnen worden opgebracht op een moment dat de aantrekkelijkheid van het gebied door de voorafgaande realisatie van andere sites is verhoogd. In die zin mag gesteld worden dat het woongebied langs de Martelarenlaan slechts in latere fase tot ontwikkeling zal worden gebracht.

Aangezien het parkgebied op het niveau van de Martelarenlaan in beide opties de kwaliteit van de betreffende site verhoogt, kan de aanleg hiervan nagenoeg onmiddellijk worden aangevat. Hetzelfde geldt voor het hoekgebouw aan de Tiensesteenweg, dat voor zijn realisatie alleen afhankelijk is van een geschikte bouwheer.

Tenslotte is - bij wijze van illustratie - nog een variant uitgewerkt waarbij de sporen zelf plaatselijk zijn overbouwd. Dit laatste zal alleen nodig zijn indien de vraag naar vestigingsplaatsen in de stationsomgeving de verwachting sterk overtreft. Dit laatste zou bv. inhouden dat zelfs de maximale variant voor ontwikkeling langs de Tiense Vest niet aan de behoefte zou voldoen. In dat geval zou kunnen overwogen worden de ruimte langs de Martelarenlaan, die bestemd werd voor een wat grotere commerciële of recreatieve infrastructuur, in te ruilen voor een samenhangend complex dat reikt tot aan de ingang van de administratieve vestiging voorzien ter hoogte van de Lipsiusstraat aan de Tiense Vest. Het omvat 20.000 m² vloeroppervlakte en zou kunnen plaats bieden voor de hoofdzetel van een belangrijke industriële of financiële groep. Parkeergelegenheid zal in dat geval moeten voorzien worden in de sokkel ter plaatse van de commerciële- of recreatieve vestiging uit het bovenstaand voorstel. Deze optie zou echter eerst moeten doorberekend worden op haar verkeersincidentie voor de rest van het projectgebied. Ze heeft ook het nadeel dat het voorziene 'podium' wegvalt. Door de overbrugging tornt ze aan de transversale lineariteit van de ontwikkelingen langs Martelarenlaan en Tiense Vest, en vermindert ze op die manier de intrinsieke samenhang van deze operaties.



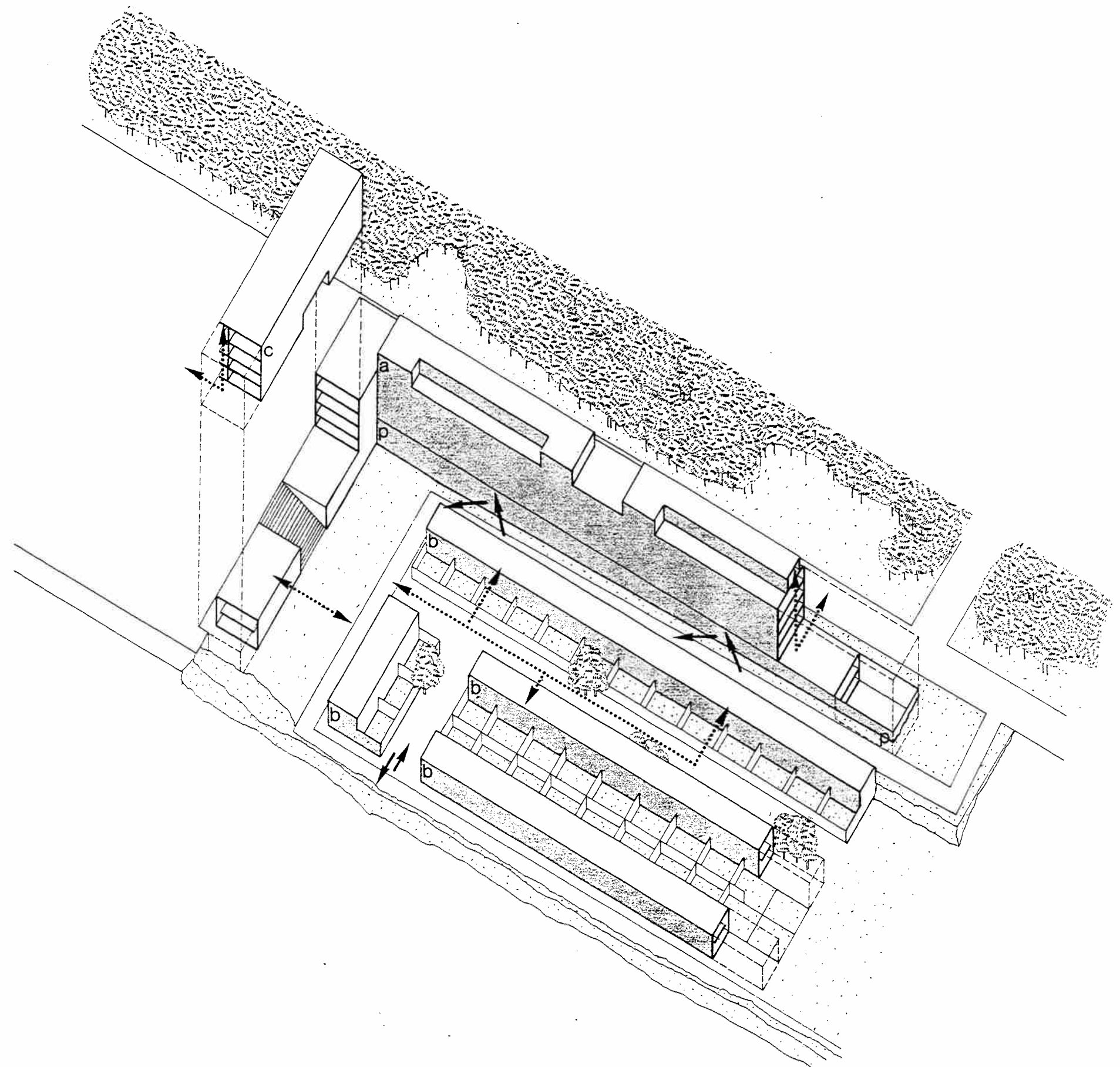
VARIANT OVERBOUWING SPOREN



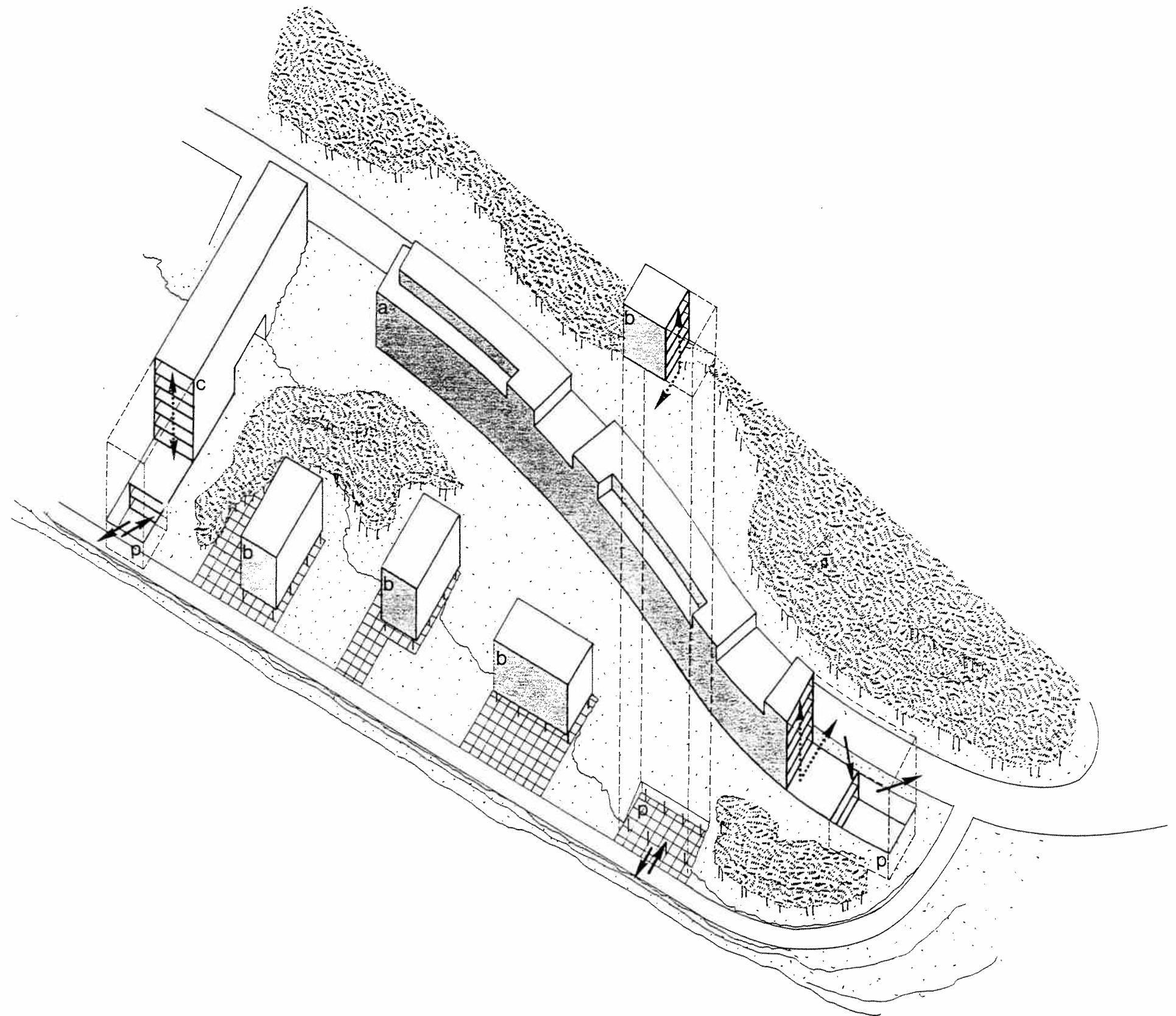
a gevelfront met eventuele dienst-
of winkelruimte op het gelijkvloers
en bovenliggende flats

parallele strokenbouw:

- b gelijkvloerse woningen met tuin
- c bovenliggende maisonnettes of galerijflats
- d collectief groen
- e geprivatiseerde woonhoven
- p parkeergarage



- a gevelfront met eventuele dienst-
of winkelruimte en bovenliggende
flats/penthouses
- b gelijkvloerse woningen met tuin
aan 'woonerf'
- c flats
- p parkeergarage



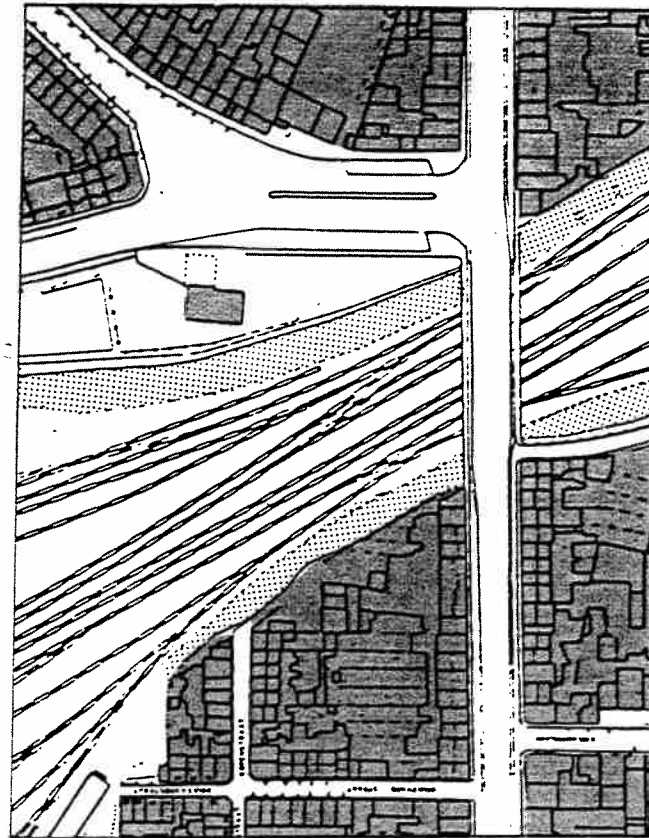
- a gevelfront met eventuele dienst-
of winkelruimte en bovenliggende
flats/penthouses
- b 'urban villa's' in aangelegd groengebied
- c flats
- p parkeergarage

2.4.2. Nadere uitwerking 4 Hoekgebouw Tiensesteenweg

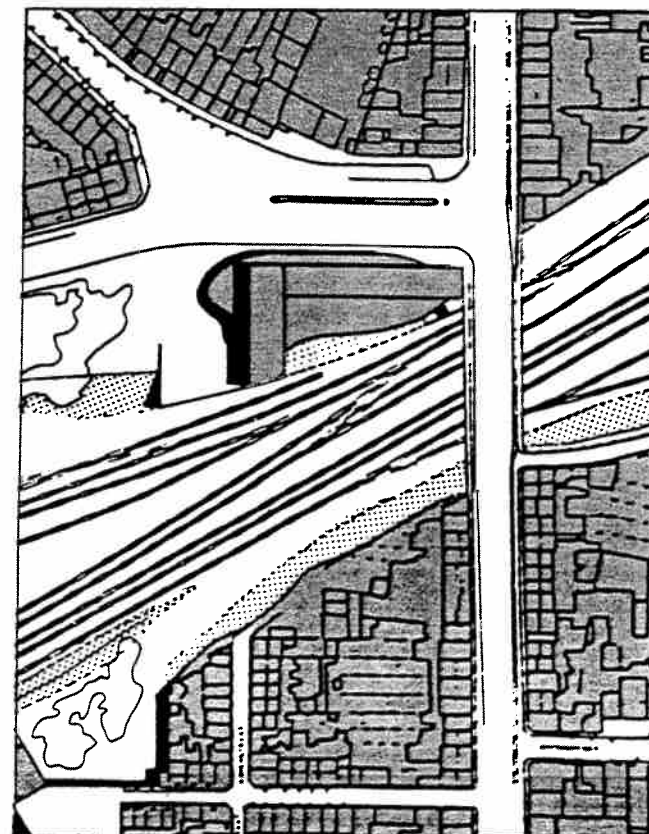
Aangezien de afstand tussen de spoorinplanting en de Martelarenlaan verbreedt ter plaatse van de Tivolibrug, kan het beschikbare grondstuk reeds in eerste fase een meer productieve bestemming krijgen dan het huidige tankstation.

Met het doel de omgrenzing van het voorliggend verkeersplein te verbeteren en een aansluiting op de Tiensesteenweg te verwezenlijken, werd een project uitgewerkt van een gecombineerde showroom met bovenliggende appartements- en maisonettebebouwing. Het volume van de toonzaal kan relatief vrij in de terreinomschrijving worden ingeplant. Aan de spoorzijde kan het talud onder het gebouw door opklimmen, zodat de speelse aflijning wordt uitgedrukt.

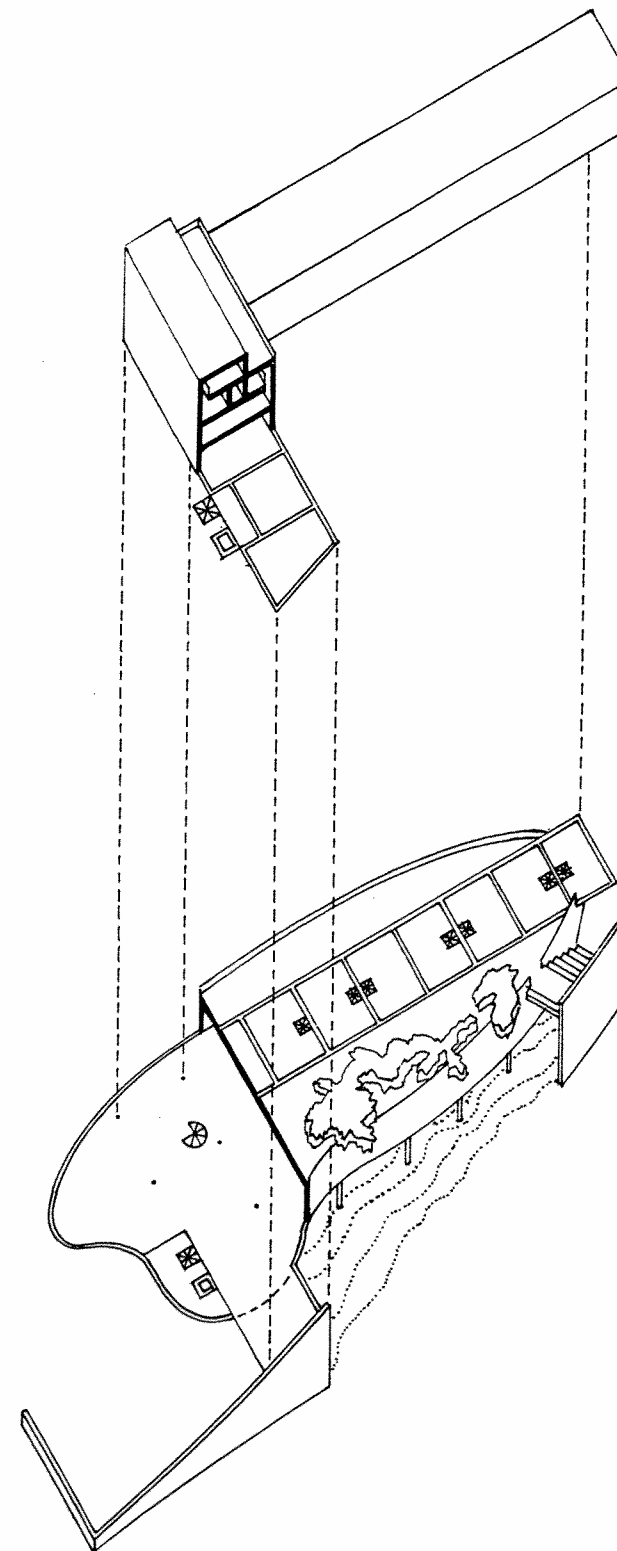
Het bovenliggend wooncomplex daarentegen is volgens de twee voornaamste richtingen van het terrein gealigneerd. De vleugel aan de noordzijde is toegankelijk gemaakt van op het gelijkvloers, de vleugel aan het verkeersplein is ontsloten vanop de binnenkoer die op het dak van de showroom als collectief groen gebied is ingericht.



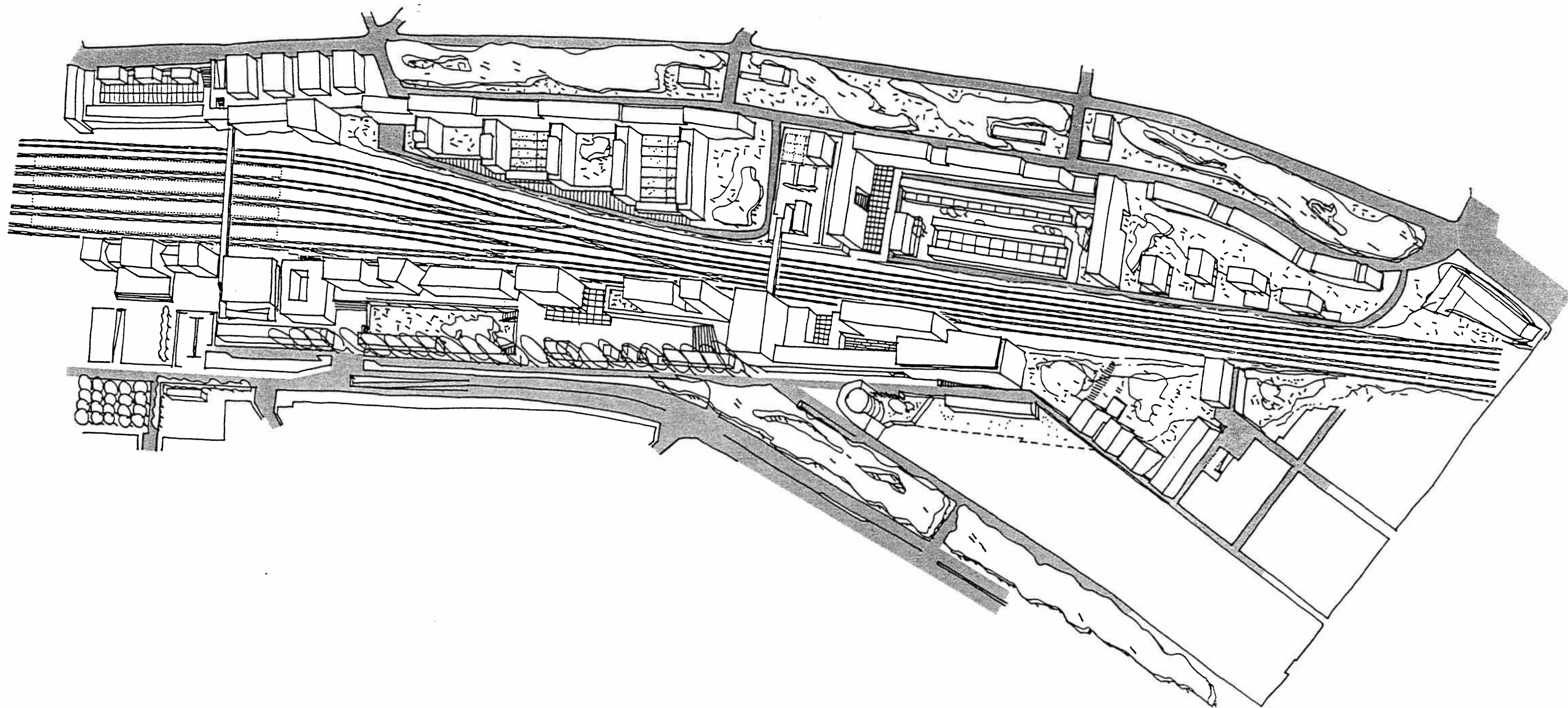
HUIDIGE SITUATIE



NIEUWE TOESTAND



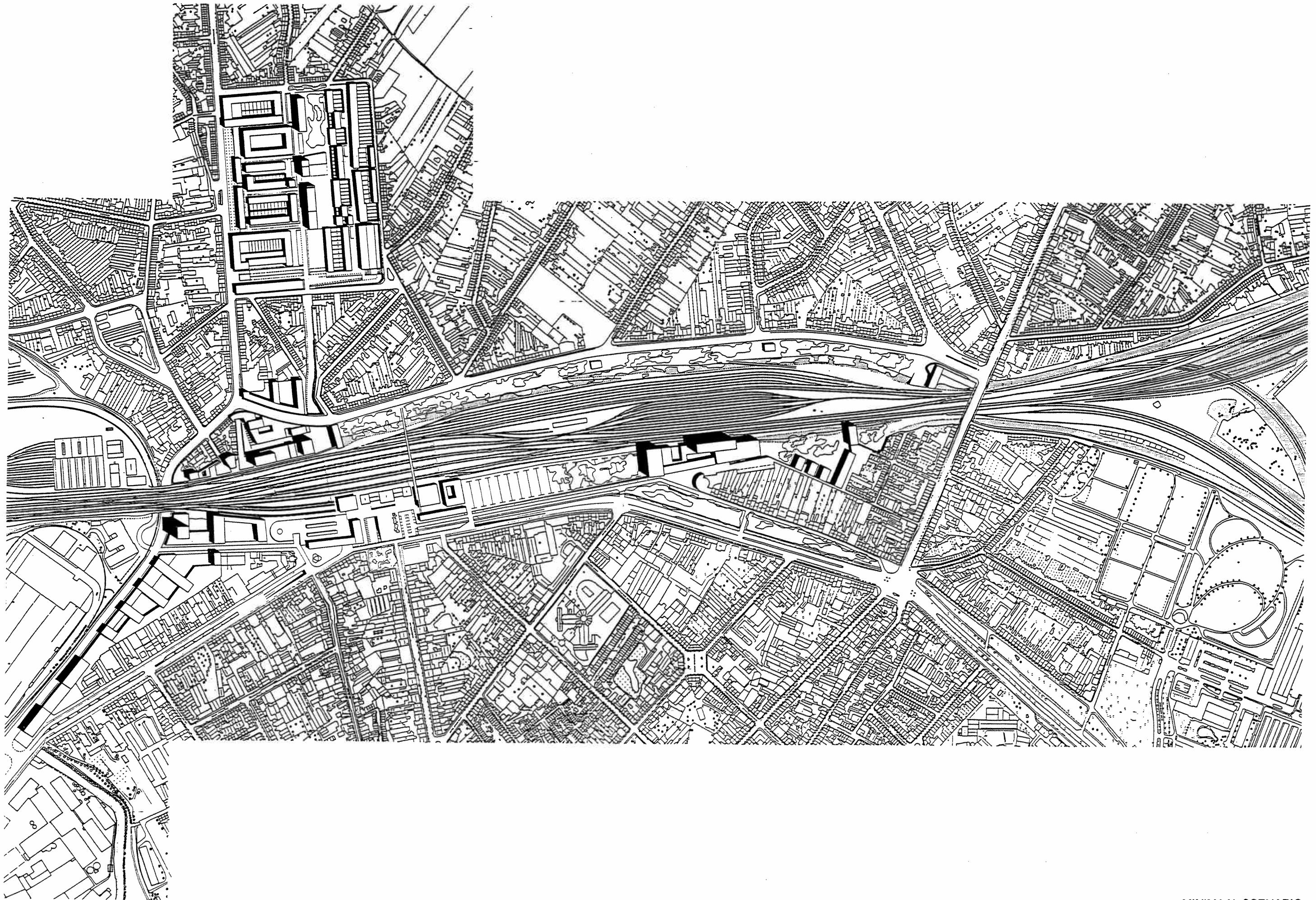
KOP TIENSESTEENWEG-MARTELARENLAAN

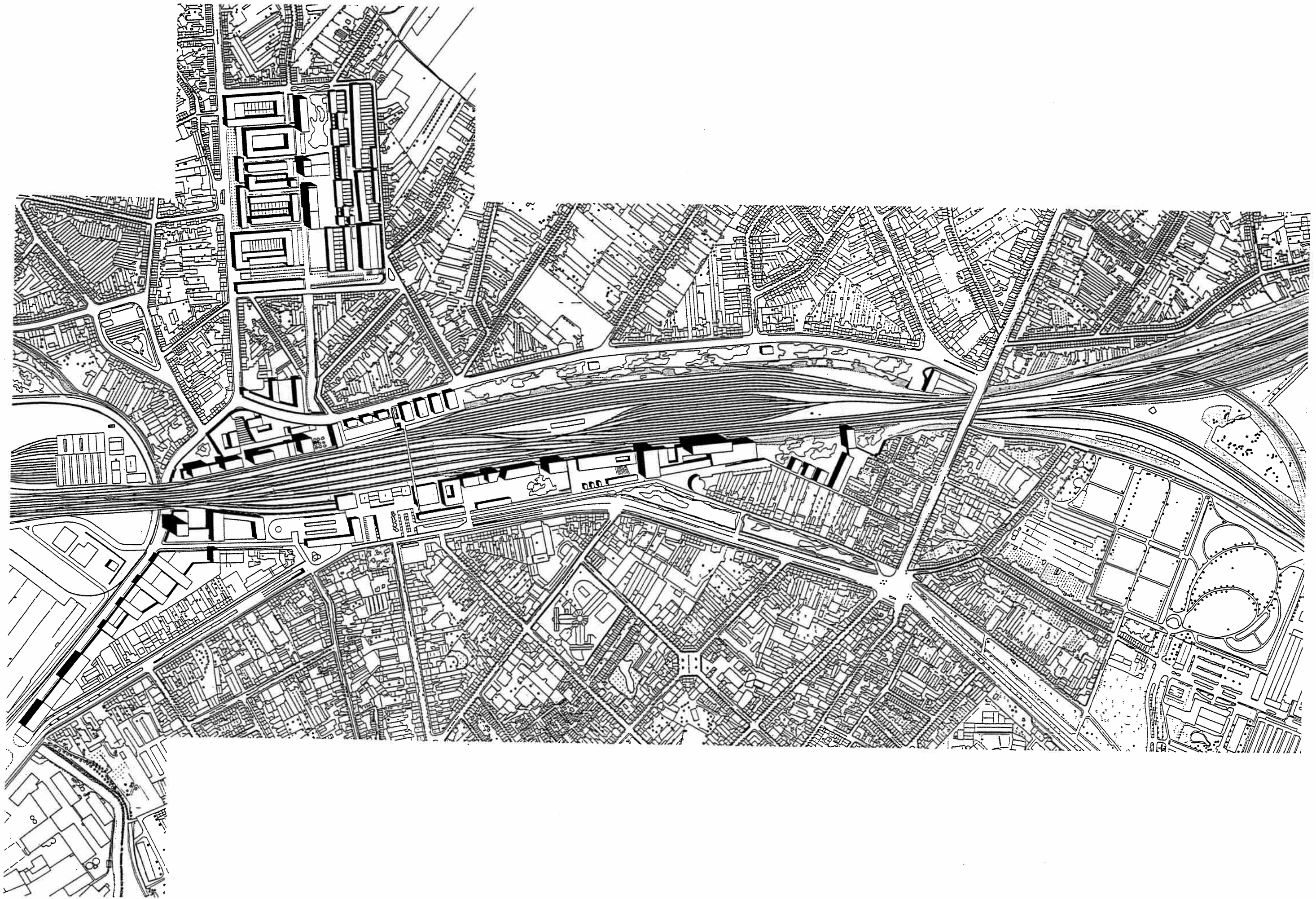


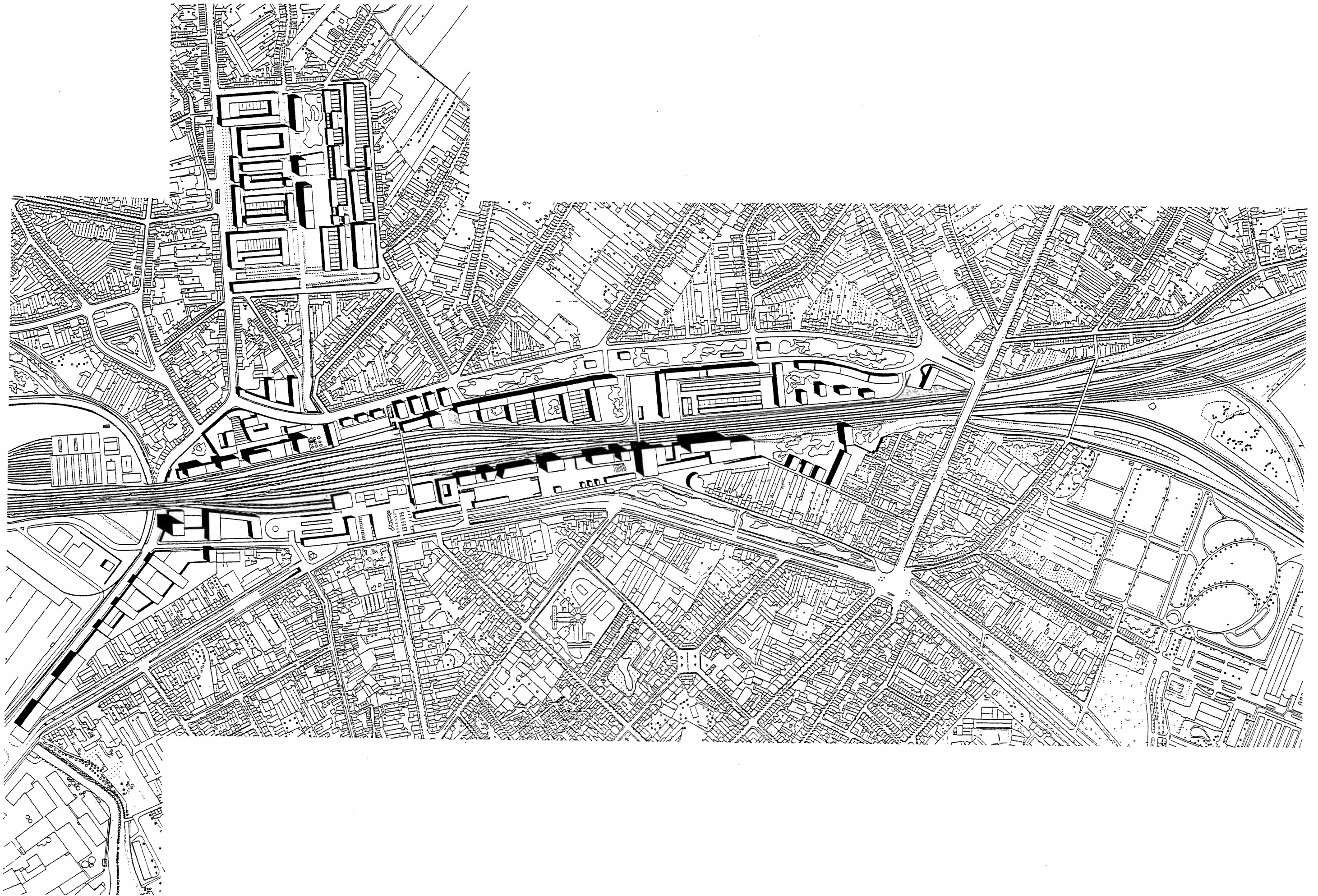
Bij wijze van synthese zijn de deelprojecten en uitwerkingen die onder hoofdstuk 2 werden uiteengezet, in overzichtsplannen voor het hele studiegebied samengebracht. Op die manier wordt een globaal kaartbeeld opgeleverd van de voorgestelde interventies. De omvang van de operatie, de interne coherentie over het studiegebied en de inpassing ervan in een ruimere stadsuitsnit worden er - naar wij hopen - door verduidelijkt.

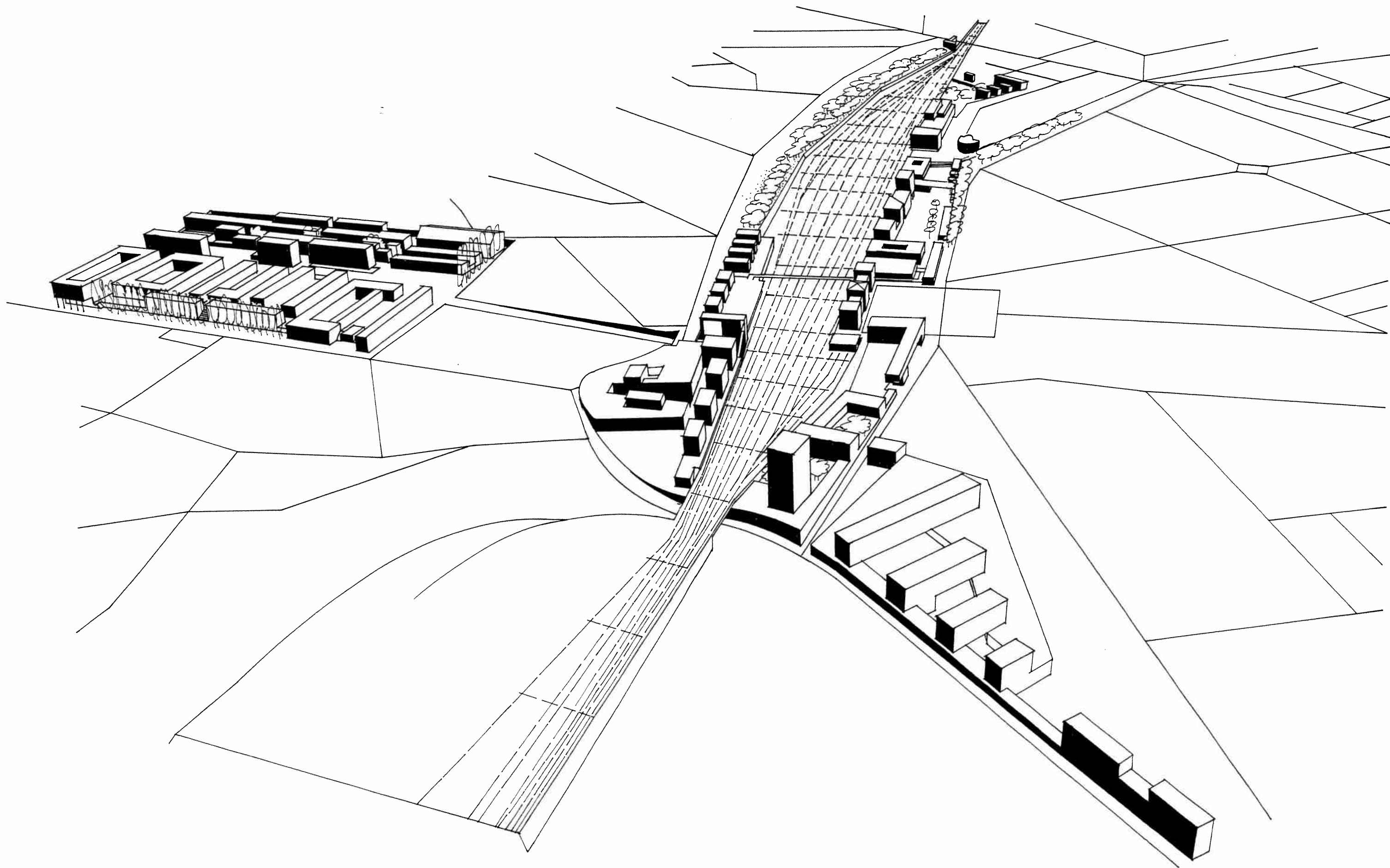
Aangezien voor een aantal deelprojecten verschillende varianten werden uitgewerkt en de voorgestelde ontwikkeling duidelijk gefazeerd zal moeten verlopen, zijn drie vormen van eindresultaat geschetst. Ze steunen op drie mogelijke prognoses van de wijze waarop het privé-initiatief op de geboden ontwikkelingskansen zou kunnen reageren: minimaal, intermediair en maximaal. In stricte zin gaat het dus niet om een gefaseerde opbouw: de realisatie van de maximale optie is meer dan een voltooiing van de minimale, omdat onderweg andere keuzes worden gemaakt. Niettemin is er sprake van een zekere opbouw in de tijd. Bij alle opties is immers uitgegaan van de prioriteiten die op korte haalbaar zijn en bijdragen tot het stedelijk leven.

Elk van de drie ontwikkelingsplannen geeft dus een mogelijke eindfase aan die inwendig coherent is en als bijdrage tot het stedelijk functioneren kan geargumenteed worden. Het feit zelf dat daarbij drie uiteenlopende scenario's kunnen gevolgd worden, moet blijk geven van de initiële bekommernis: om ook in de onzekerheid die onze tijd kenmerkt, een drager te leveren die garant staat voor de kwalitatieve opbouw van de stedelijke ruimte.

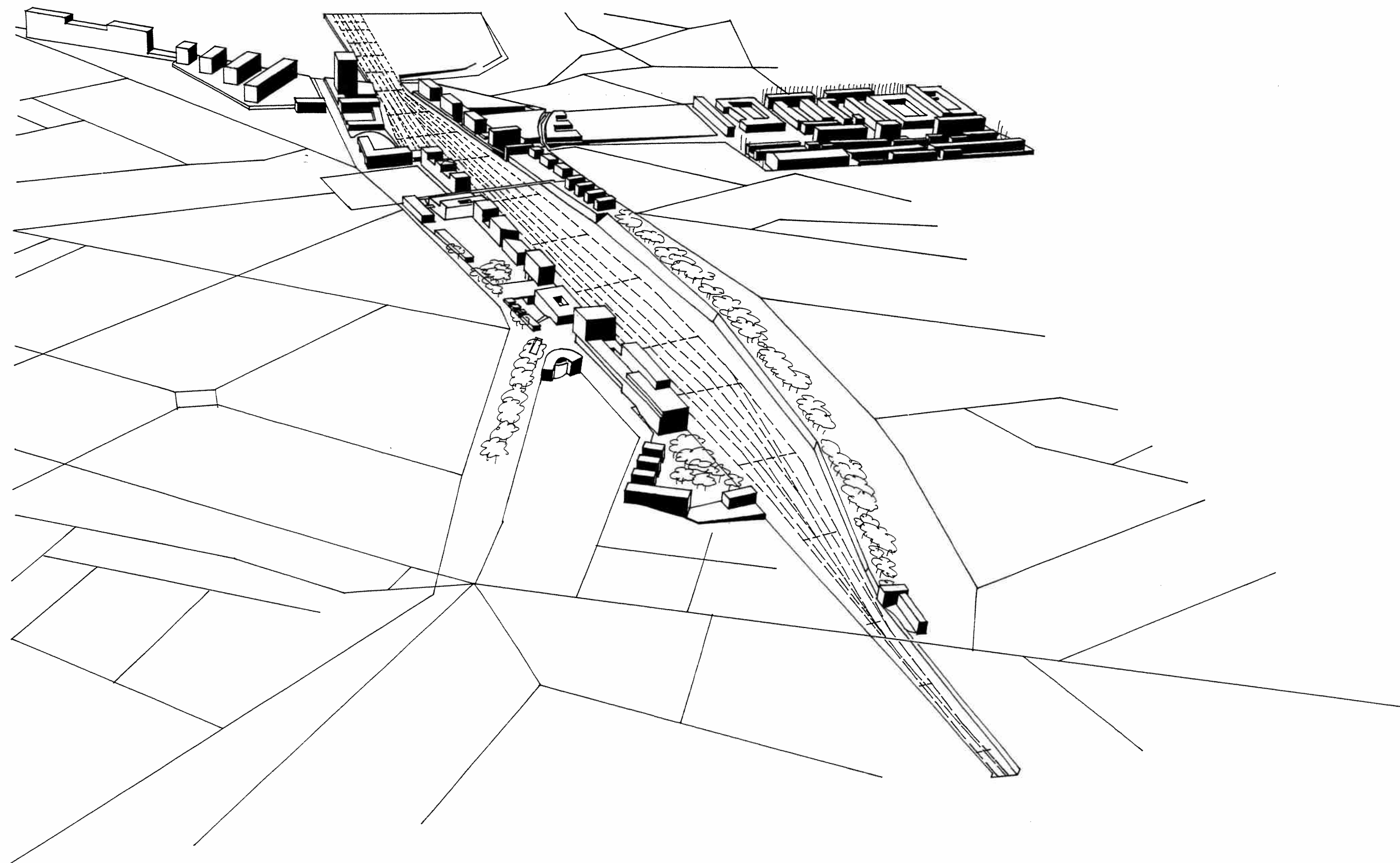


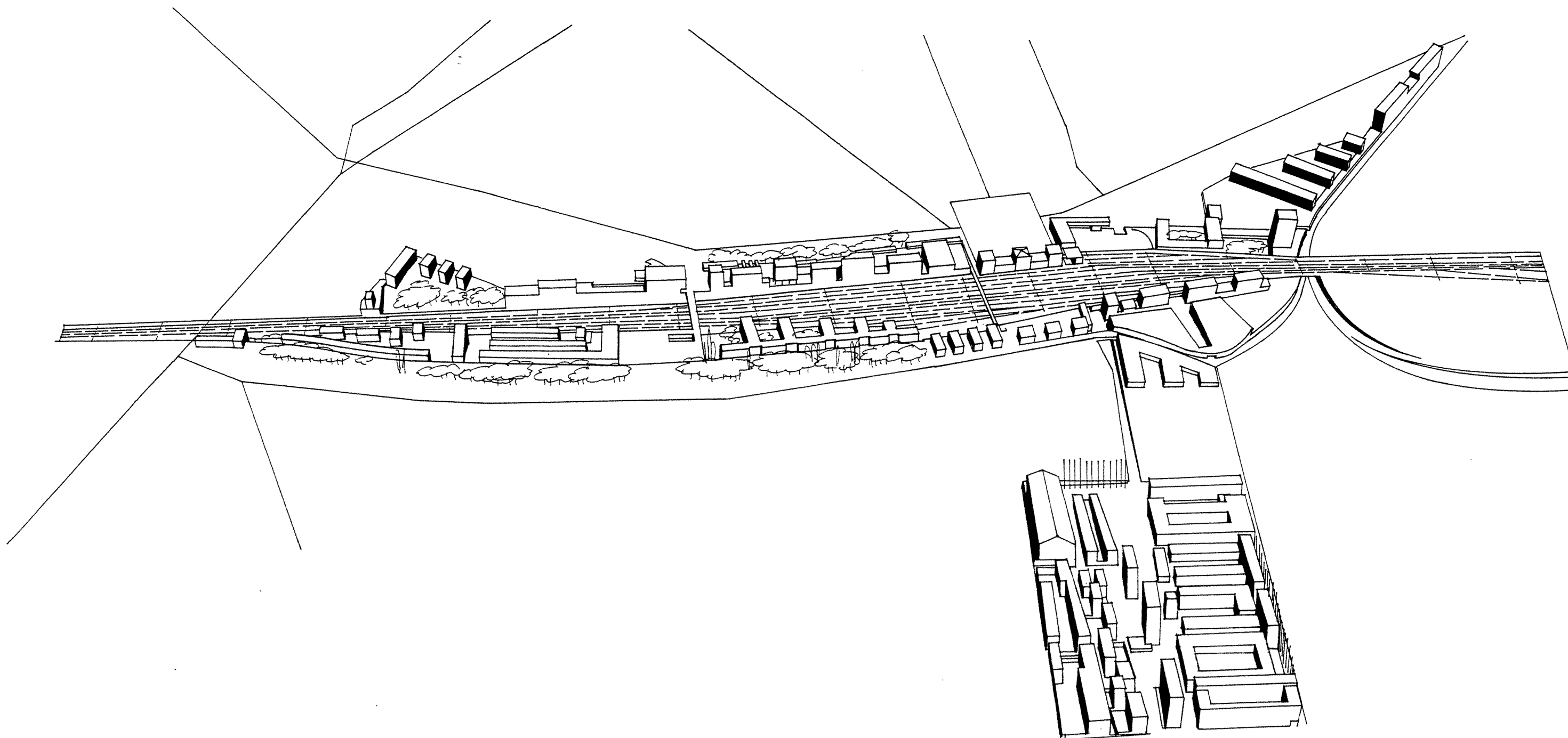






OVERZICHTSPERSPECTIEF VANUIT NOORDEN





OVERZICHTSPERSPECTIEF MET BEBOUWING
VAN ONDERHOUDSBUNDELS P & Q