

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

## *draaiboek*

### **Naam website KCVS**

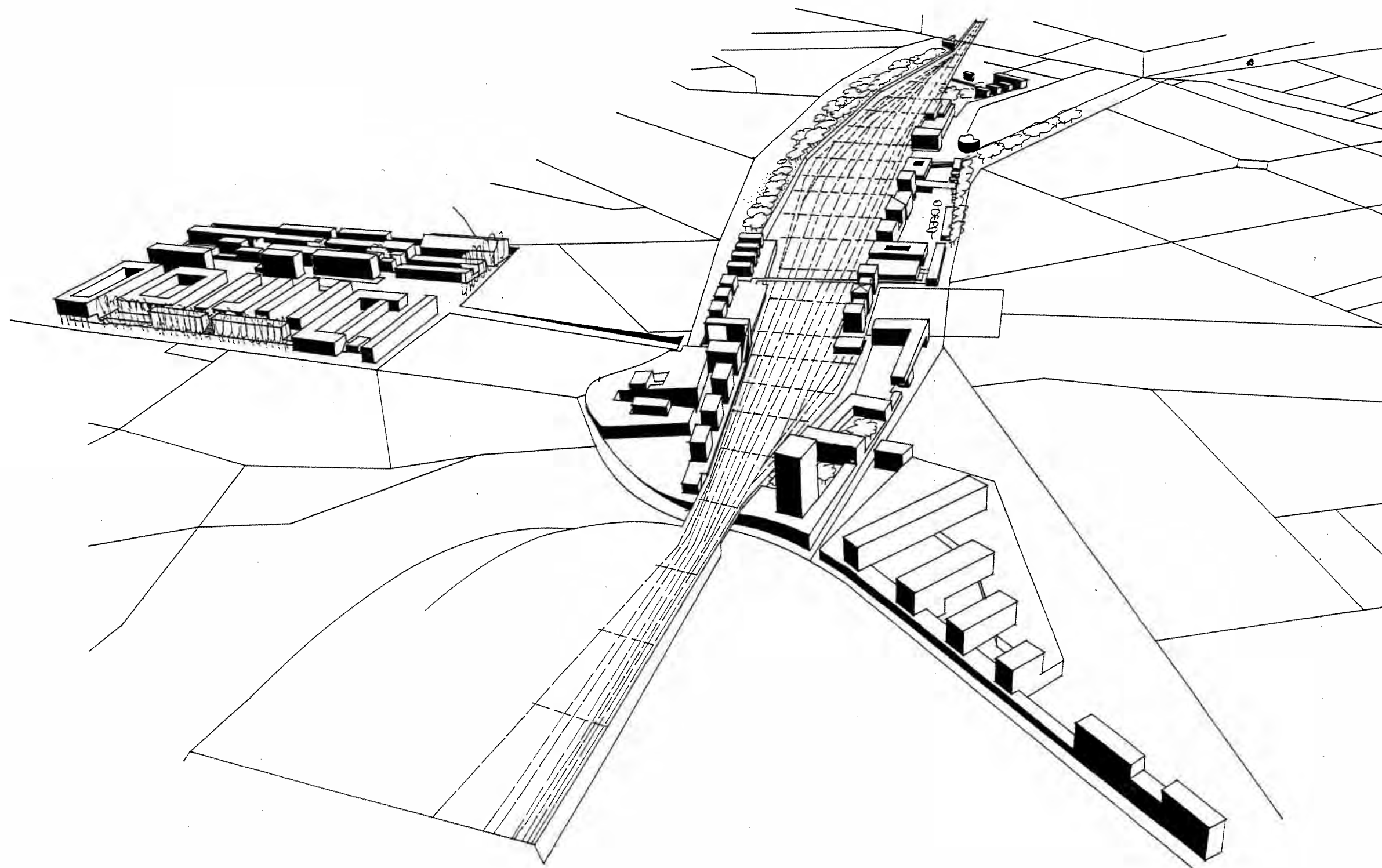
ONTWIKKELINGSPLAN

### **Oorspronkelijke naam document**

Ontwikkelingsplan spoorweggebied Leuven, deelgebied  
Centrale Werkplaatsen

### **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

## 1. OPVATTING EN WERKWIJZE

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 tussenkomenende 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. UITGANGSPUNTEN EN OPTIES.

### 2.1. Voor het studiegebied als geheel

#### 2.1.1. *Kader.*

##### a. *Morfologisch*

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

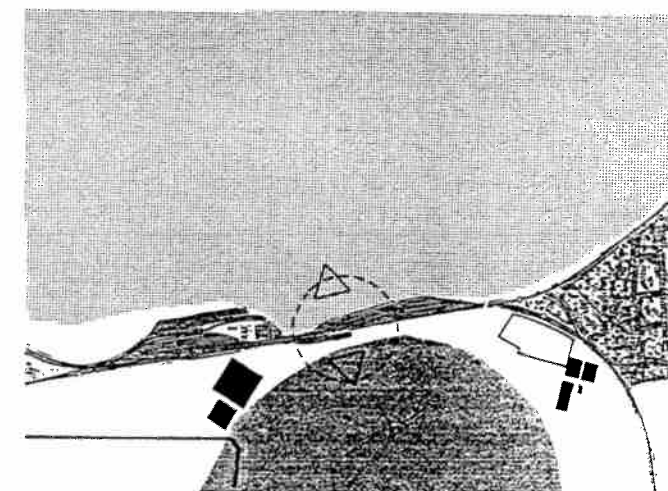
- 1° de vorm en de organisatie van het spoorwegemplacement.
- 2° de opeenvolgende stedenbouwkundige voorwaarden die het spoorwegtracé langsheen zijn parcours heeft gecreëerd.

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:

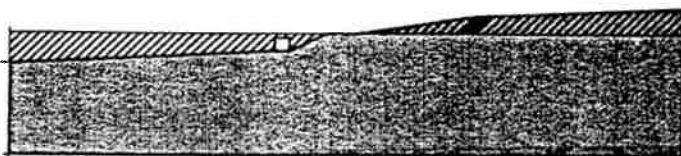
- 1° het landschap in dwarse richting schijnbaar ongehinderd over het braakliggend tussenstuk doorloopt;
- 2° de gronden van de Abdij van 't Park zich als wigvormige *enclave* tussen beide spoorlijnen hebben kunnen bevestigen.

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 langs de Diestsestraat en Tiensevest zijn nagenoeg onmiddellijk beschikbaar. De busstelpaats kan alleen worden ontwikkeld als een vervangingsoplossing is gevonden. Het aanwenden van de terreinen langs 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 langsbebouwing 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 'vesten karakter' in de bebouwing langs 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 langsbebouwing 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 langs de 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 huidige 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 huidige 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.

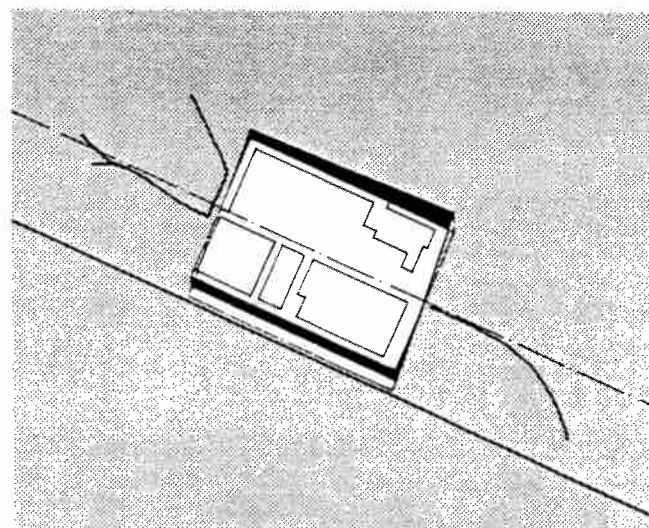
#### a. Morfologisch.

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.

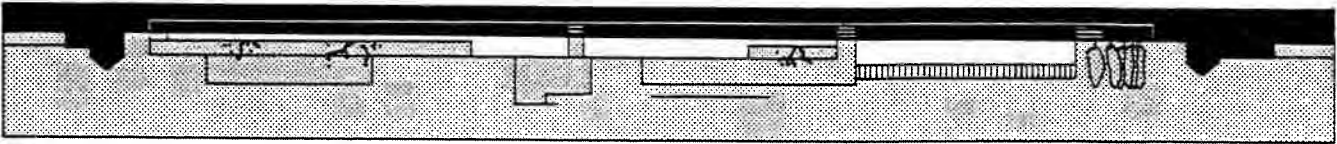
Naast de woningen zelf bestaat waarschijnlijk ruimte voor commerciële voorzieningen (aan de Diestsesteenweg) en voor diverse vormen van woonbetrokken gemeenschapsuitrusting. De preciese omschrijving daarvan zal echter het onderwerp moeten uitmaken van een meer gedetailleerde studie.

### c. Fazering.

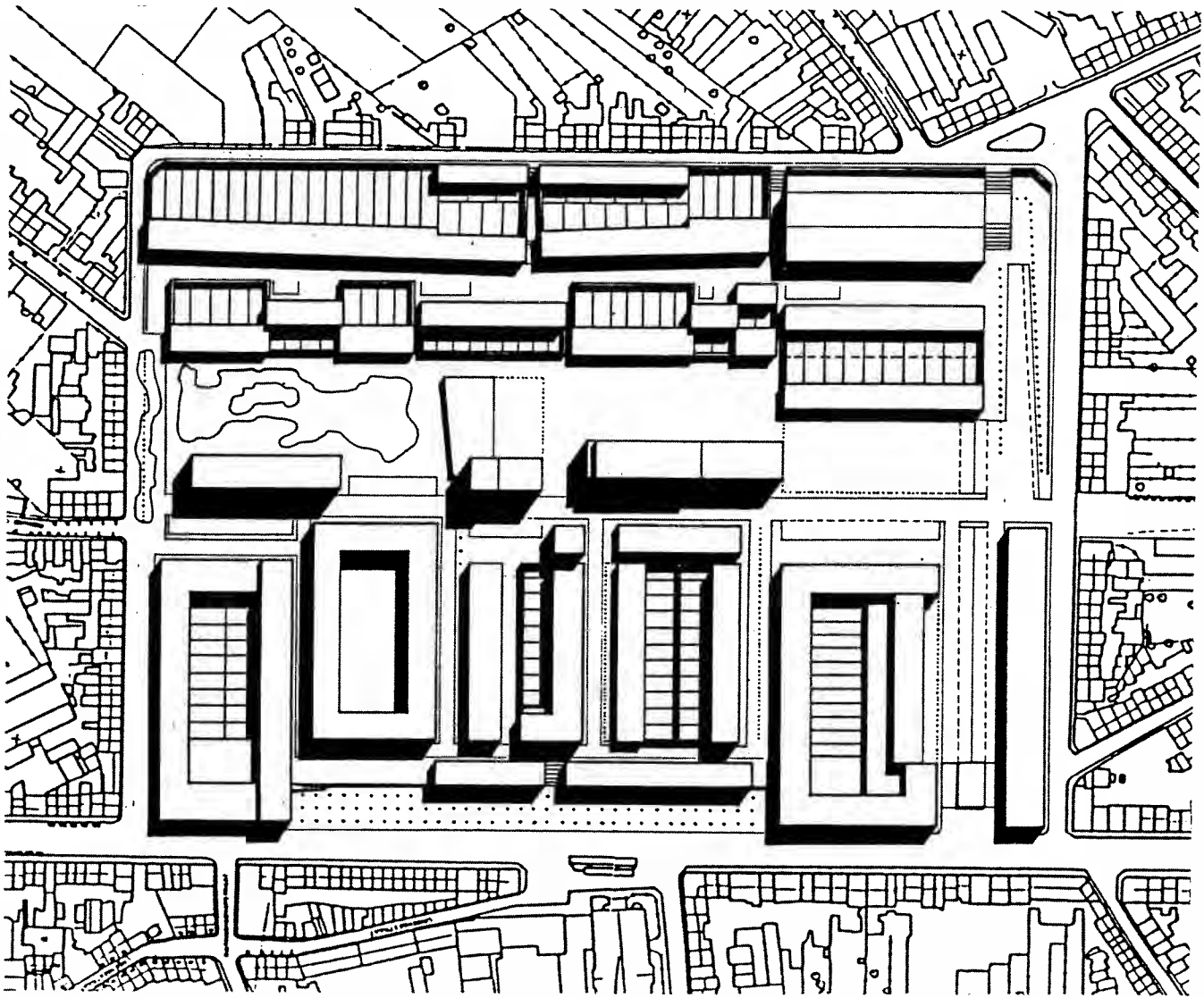
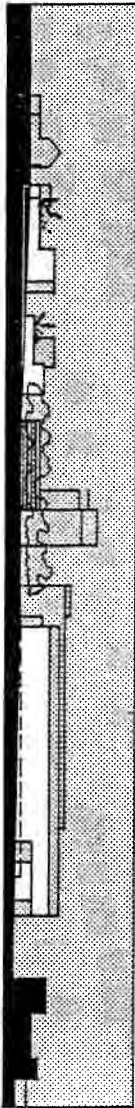
Het project zal een onderverdeling mogelijk moeten maken waarbij de aanleg van de infrastructuur kan samengaan met de aanleg van de woongelegenheden. Opdat de eerste bewoners niet teveel hinder zouden ondervinden van de latere ontwikkeling, zal het geheel moeten worden opgesplitst in onderdelen die stelselmatig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



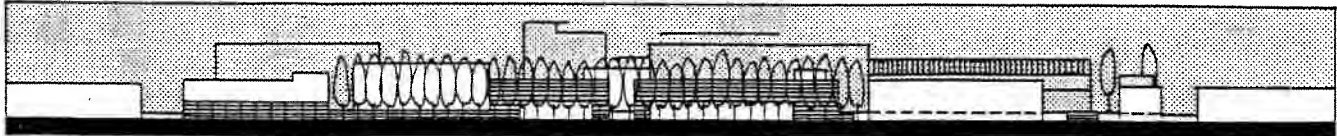
aanzicht Schuurmansstraat



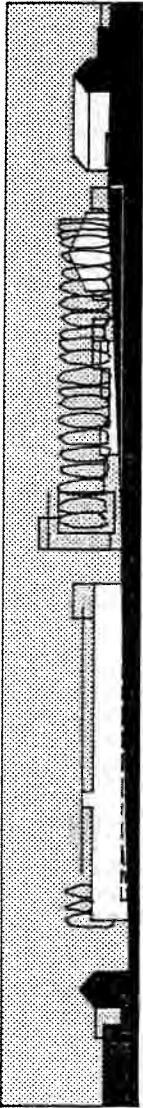
aanzicht Smidsestraat



aanzicht Diestsesteenweg



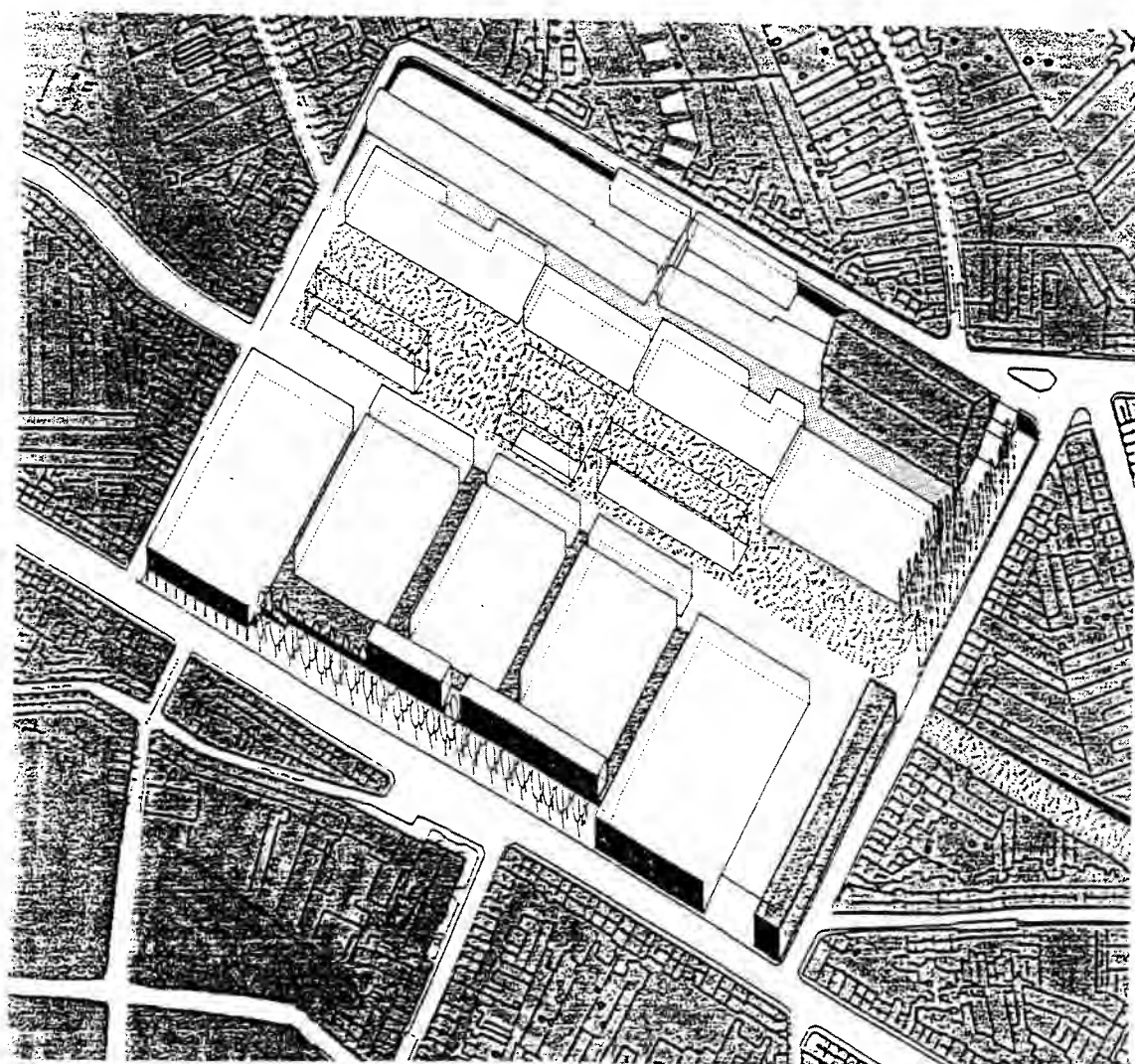
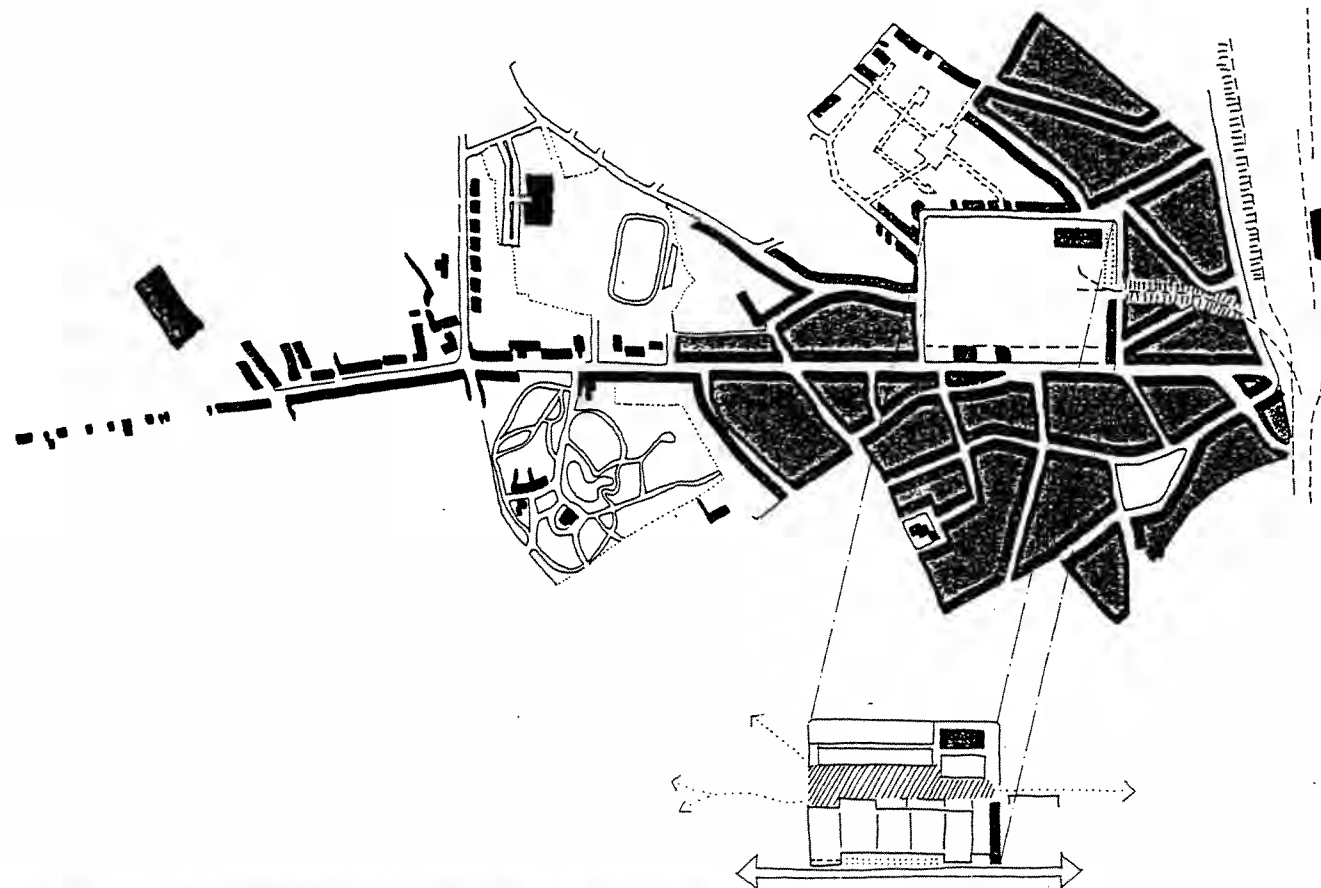
aanzicht Werkhuizenstraat



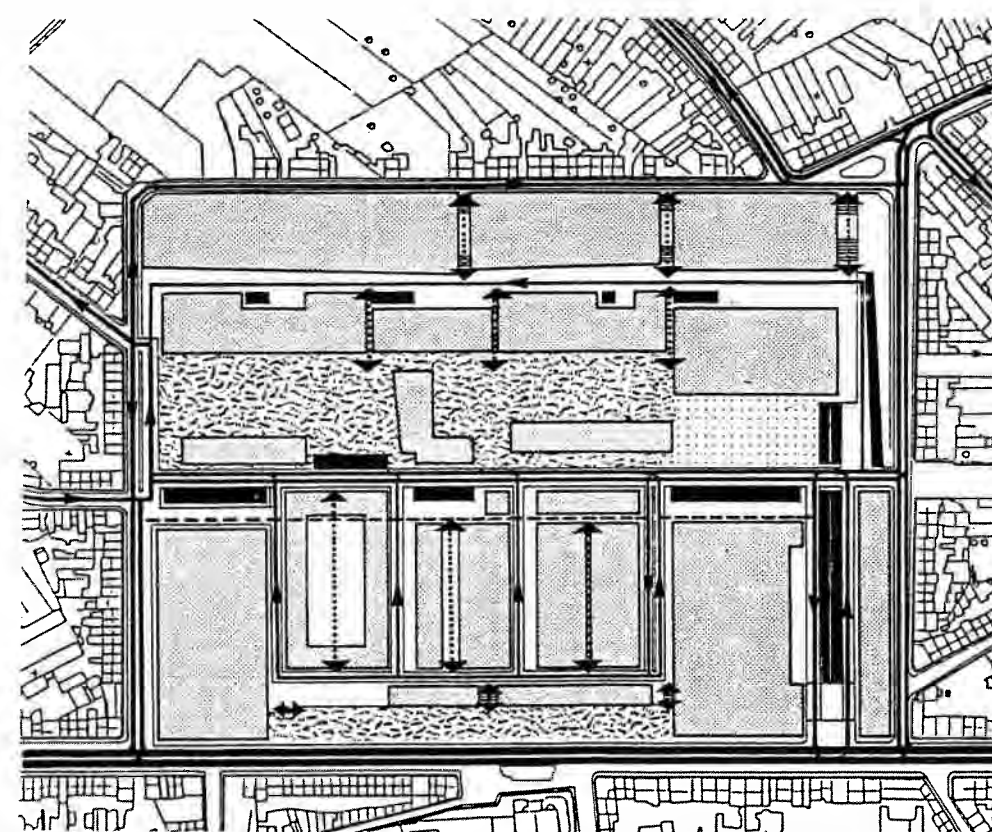


## a. Concept

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 Werkhuisenstraat 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

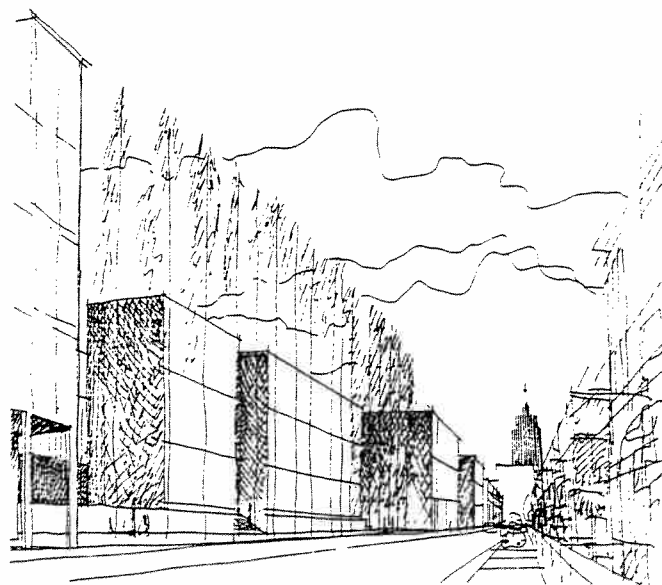
bijbehorend parkgebied. Om structuur en indeling te geven is de rijweg afgeschermd van de aanplantingszone met losstaande volumes. Bij wijze van indicatie zijn deze laatste op verschillende manieren uitgewerkt: als enkelzijdige bejaardenflats rond een centrale gang met verzonken parkeerniveau in open 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.

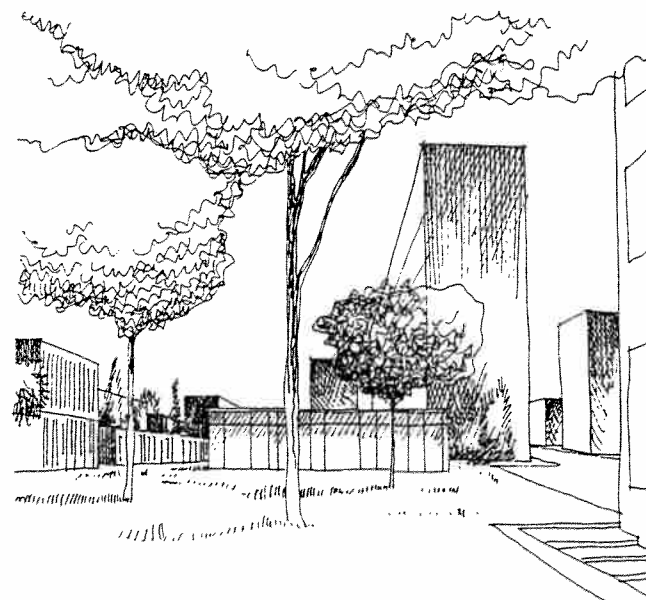
Het probleem van de bezonning in noord-zuid gerichte kavels wordt opgevangen door de situering van de woning binnen het perceel: aan de zuidelijke straatzijde levert dit een aangesloten rijbebouwing op

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.

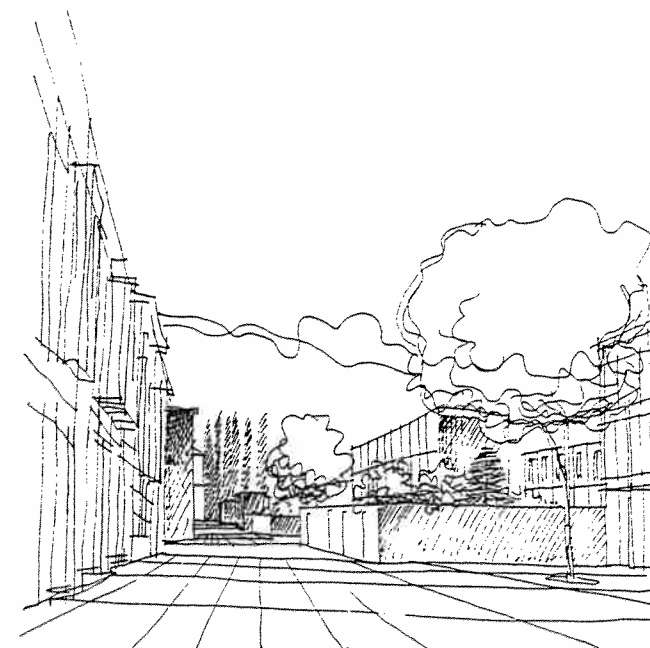
Aan het westelijk uiteinde zijn twee varianten geconstrueerd: één waarbij de bestaande montagehall als nader te bepalen gemeenschapsfunctie is ingericht, de ander waarbij deze vervangen wordt door een flatgebouw dat verzonken ten opzichte van de Schurmansstraat staat opgesteld. Voor de bebouwing langs 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.



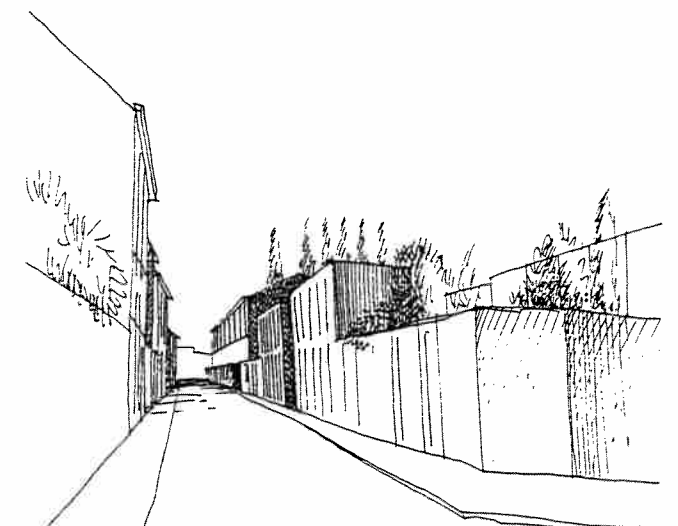
ZICHT DIESTSESTEENWEG



ZICHT PARKZONE



ZICHT WOONSTRAAT



ZICHT SCHURMANSSTRAAT



c. Programma:

*Strook langsheen Diestsesteenweg*

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Commerciële voorzieningen | 2.575 m <sup>2</sup> |
| Flats                     | 1.800 m <sup>2</sup> |

*Strook haaks op Diestsesteenweg*

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

Totaal woonruimte  
(eventueel anders in te delen) 27.850 m<sup>2</sup>

|                                                           |                      |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|
| Feestzaal                                                 | 900 m <sup>2</sup>   |
| Superette (+ magazijn)                                    | 1.000 m <sup>2</sup> |
| Groothandel                                               | 1.450 m <sup>2</sup> |
| Kantoorruimte (ook mogelijk als woonruimte in te richten) | 1.550 m <sup>2</sup> |

*Middenstrook*

|                                                       |                      |
|-------------------------------------------------------|----------------------|
| Flats                                                 | 4.480 m <sup>2</sup> |
| Bejaardenflats (inclusief gemeenschappelijke lokalen) | 4.650 m <sup>2</sup> |
| Maisonnettes                                          | 1.200 m <sup>2</sup> |
| Gemeenschapsuitrusting (kinderdagverblijf)            | 650 m <sup>2</sup>   |

*Strook Schurmansstraat*

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

Totaal:

|                           |                                                           |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Woonruimte                | 56.270-58.270 m <sup>2</sup><br>(494-518) eenheden        |
| Commerciële voorzieningen | 6.575 m <sup>2</sup>                                      |
| Gemeenschapsvoorziening   | 1.550-3.550 m <sup>2</sup>                                |
| Parkeer ruimte:           | 200 in open lucht<br>150 in parkeergarage<br>180 inpandig |

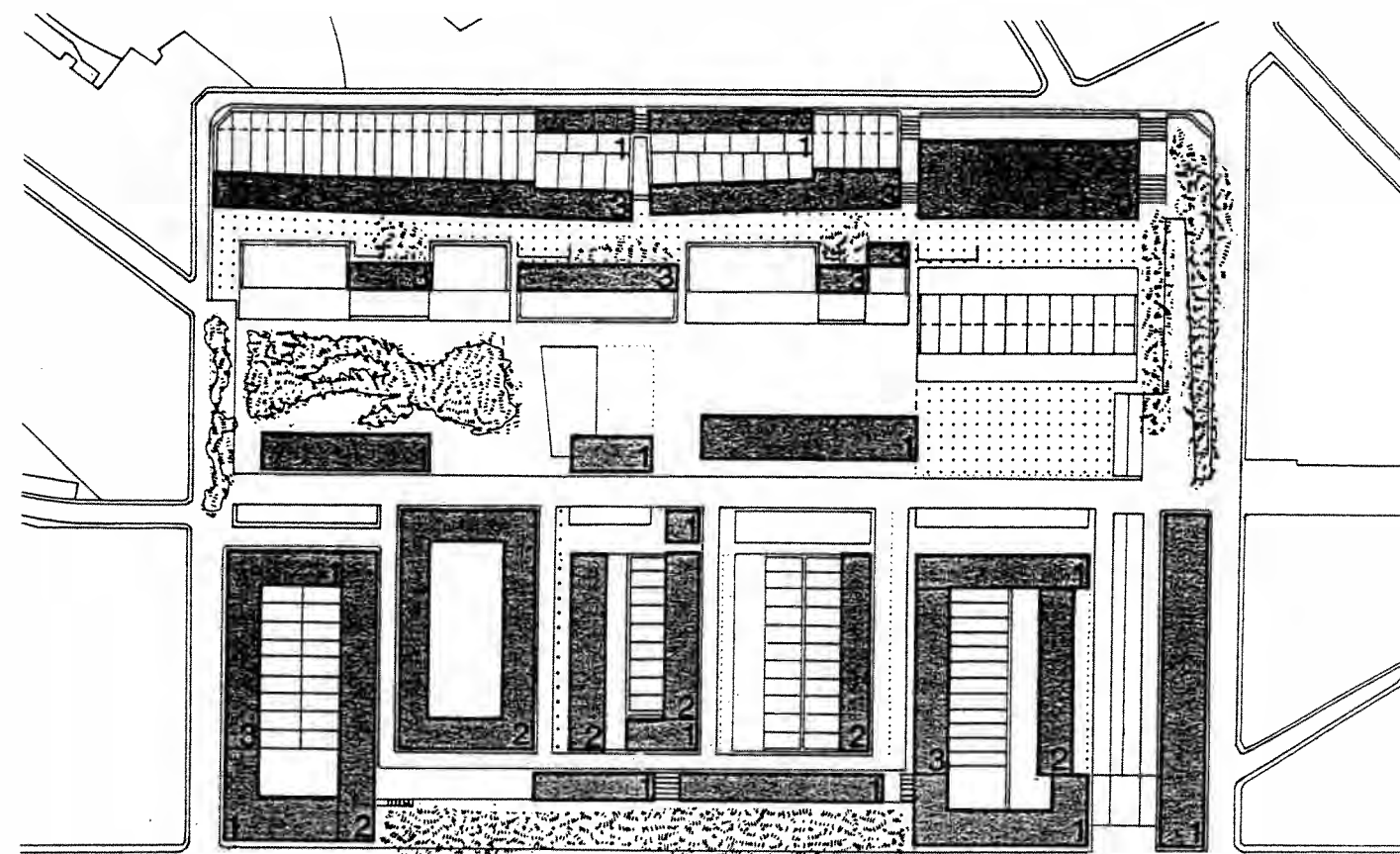
Globale V/T: 0,85

d. Fazering:

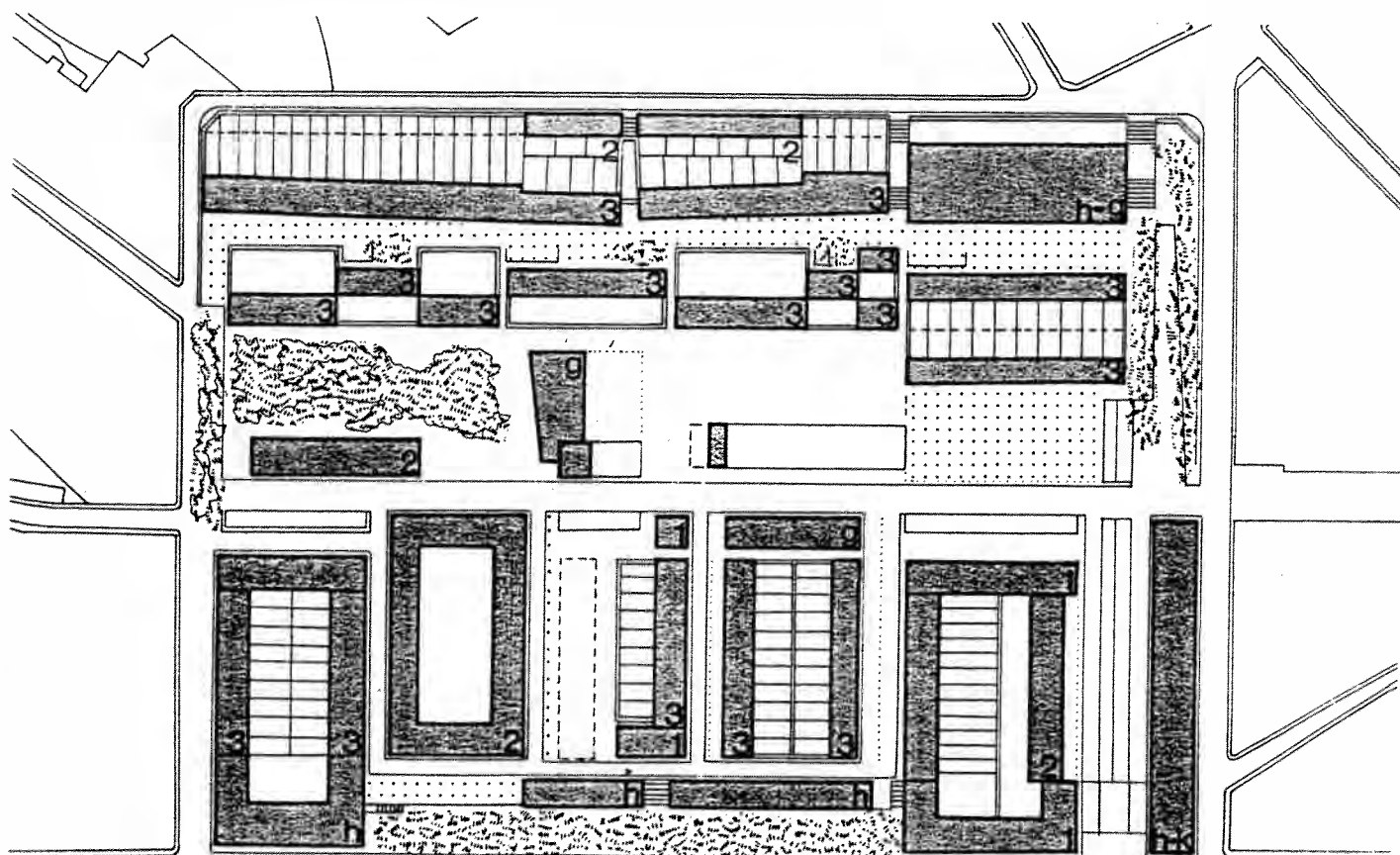
De algemene principes aangegeven onder 1.2.5., moeten in een concreet uitvoeringsproject verder worden gepreciseerd.

Toch kan reeds worden opgemerkt dat:

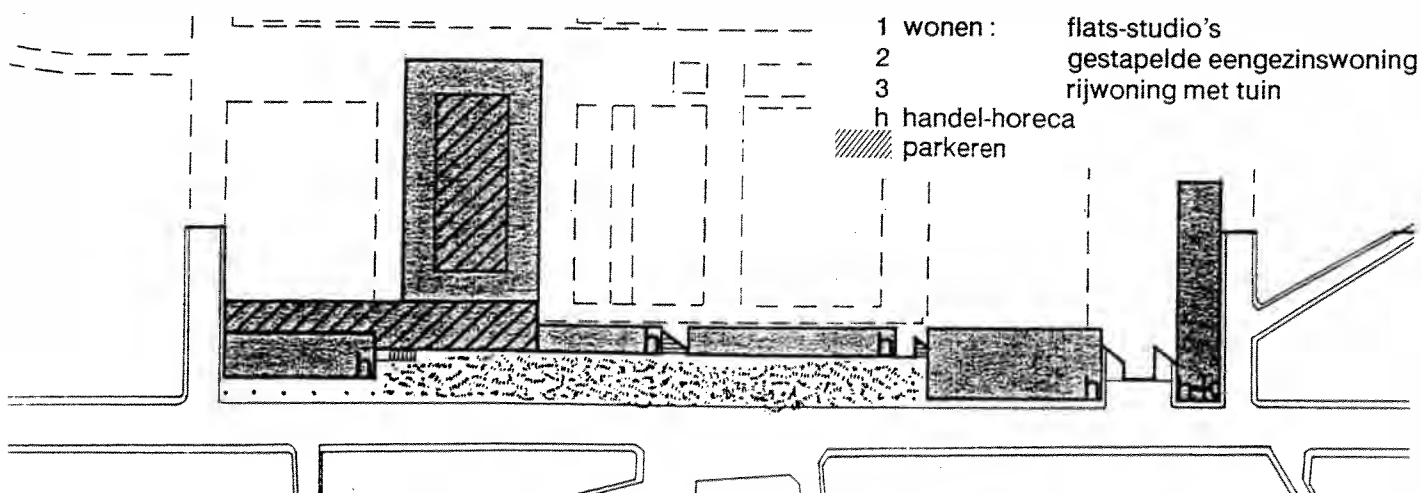
- 1° de lineaire ontwikkeling in drie stroken ook de stapsgewijze opbouw en gelijktijdige voltooiing van infrastructuur en bebouwing sterk vergemakkelijkt.
- 2° de afwisseling van vrijstaande flatbebouwing in de middenstrook, gestapelde eengezinswoningen in de strook Diestsesteenweg en gealigneerde kavels 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

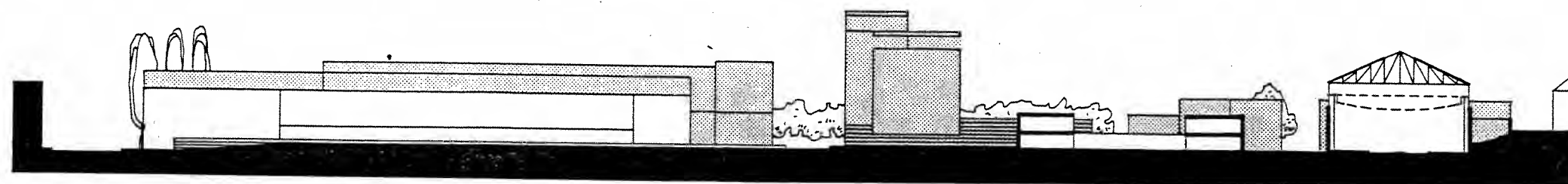
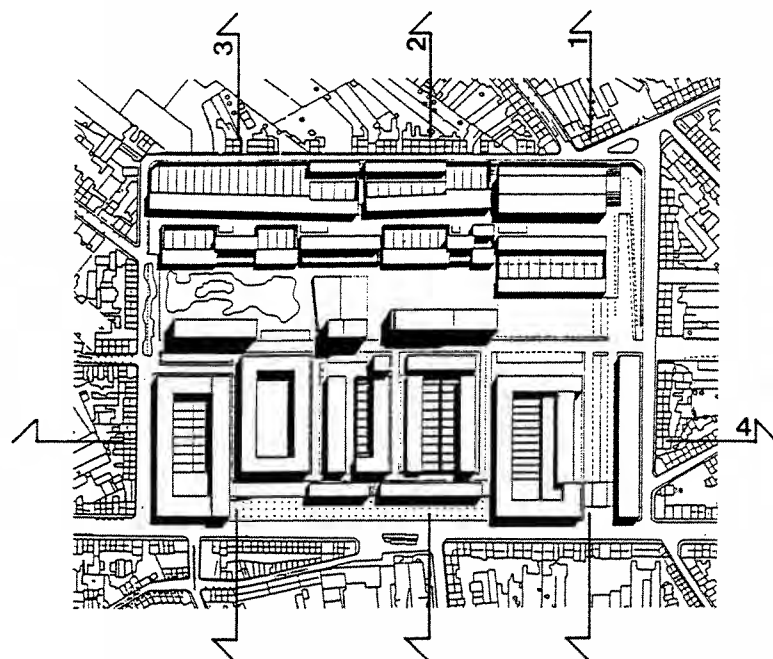


PLAN NIVEAU 0, (bestaande terreinhoogte centrale werkplaatsen)

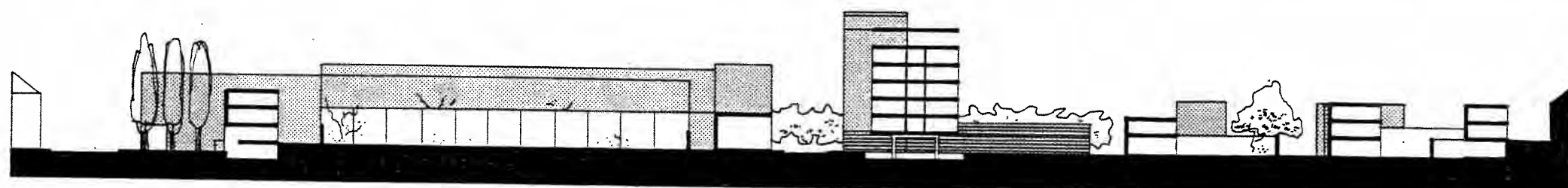


PLAN NIVEAU -1

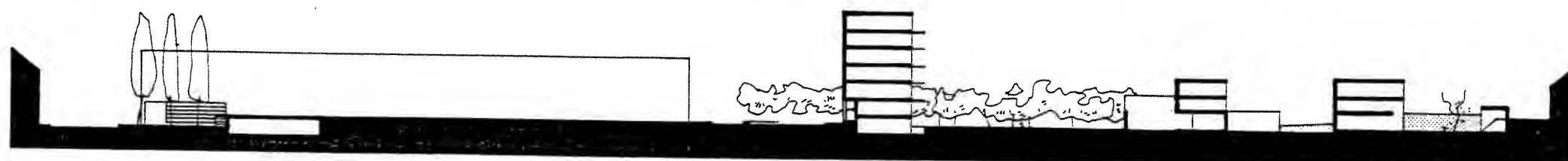




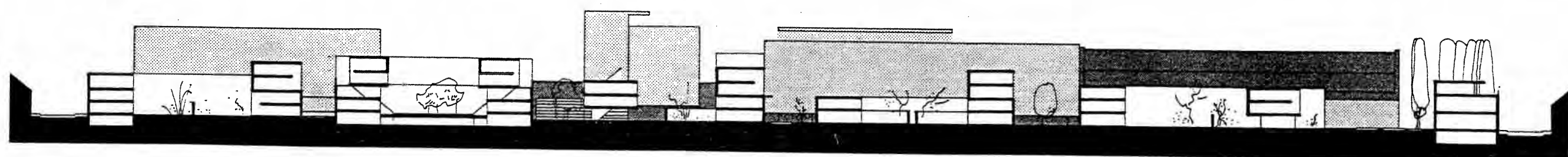
DWARSDOORSNEDE 1



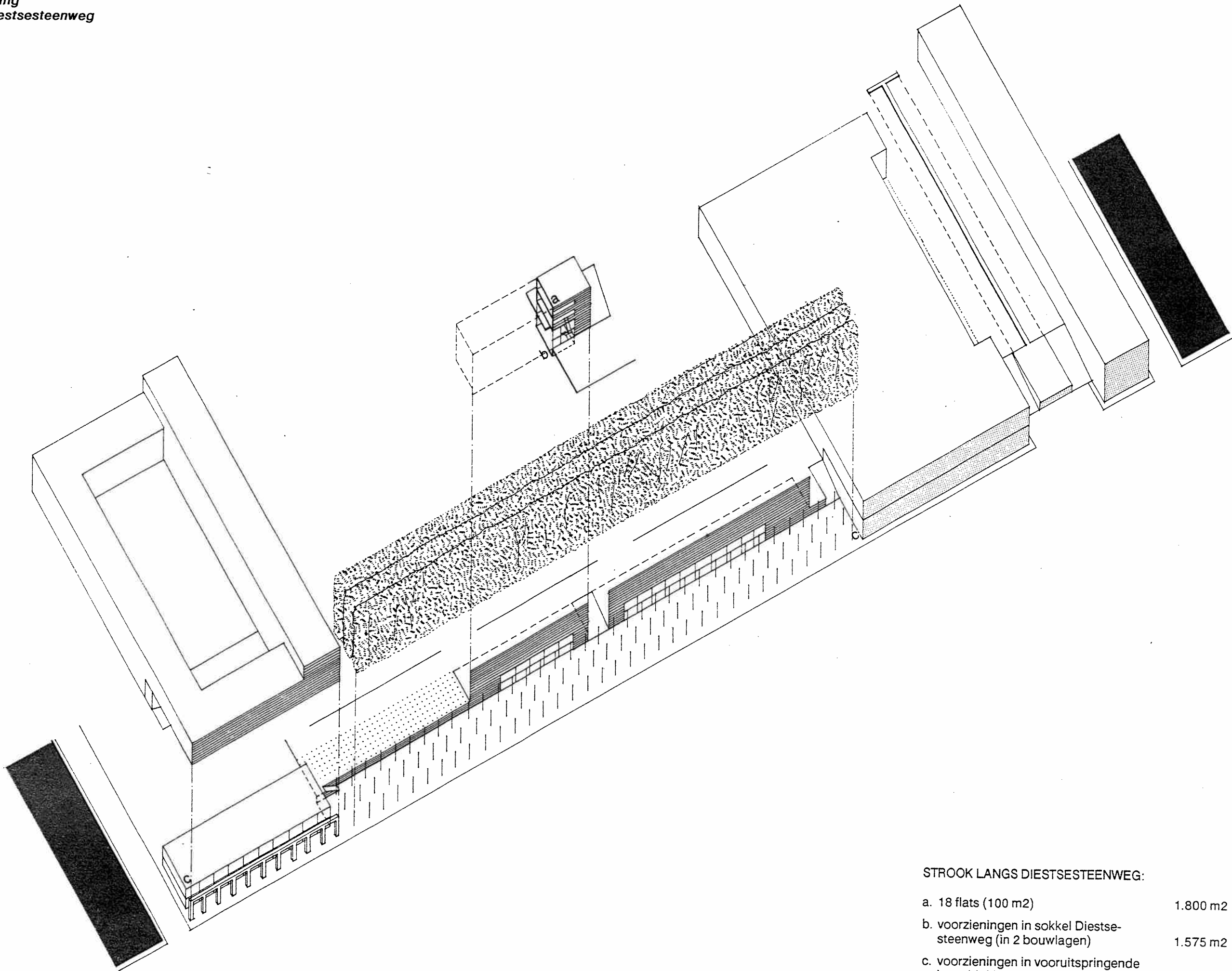
DWARSDOORSNEDE 2

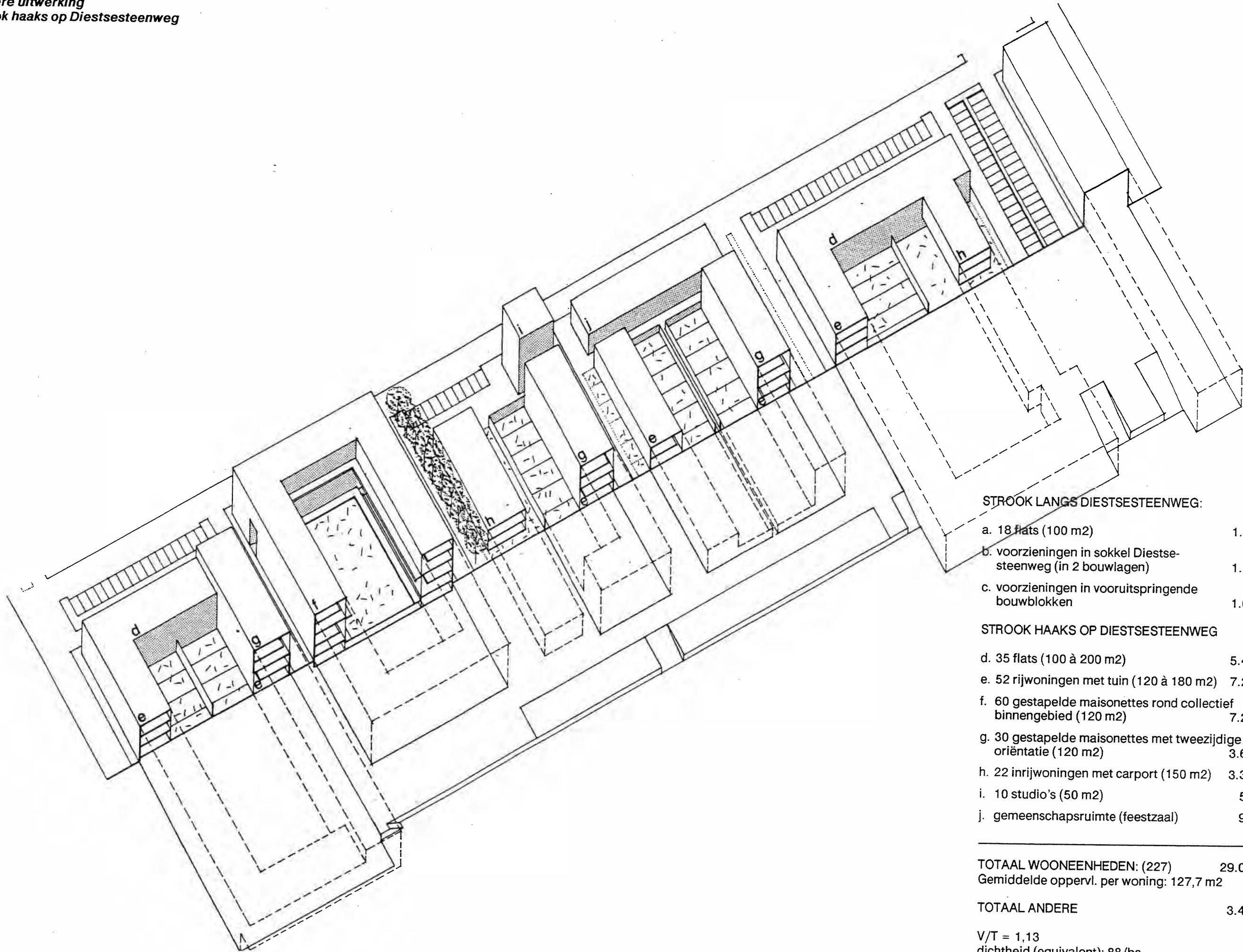


DWARSDOORSNEDE 3



LANGSDOORSNEDE 4





STROOK LANGS DIESTSESTEENWEG:

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

STROOK HAAKS OP DIESTSESTEENWEG

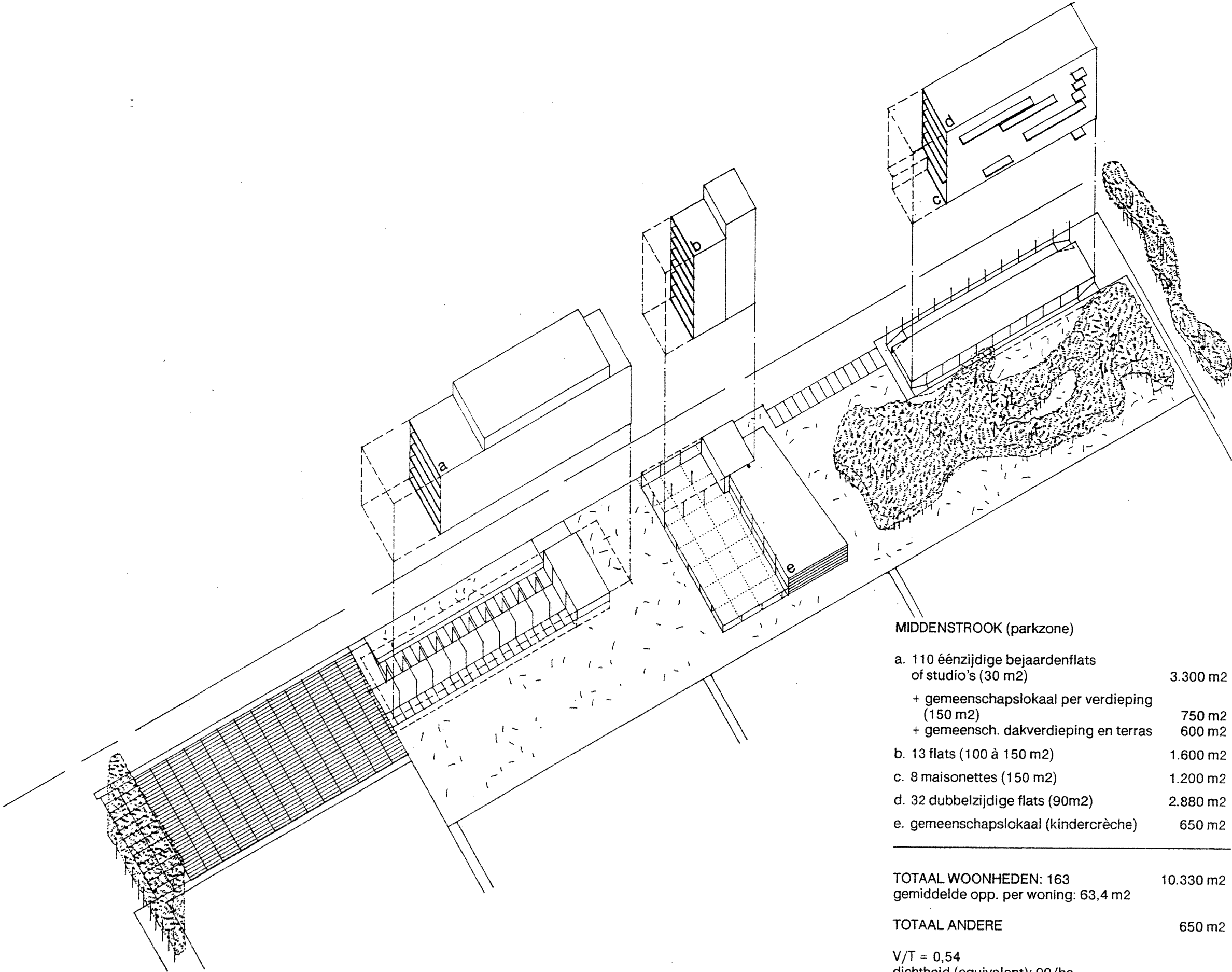
|                                                                        |          |
|------------------------------------------------------------------------|----------|
| d. 35 flats (100 à 200 m2)                                             | 5.400 m2 |
| e. 52 rijwoningen met tuin (120 à 180 m2)                              | 7.200 m2 |
| f. 60 gestapelde maisonnettes rond collectief<br>binnengebied (120 m2) | 7.200 m2 |
| g. 30 gestapelde maisonnettes met tweezijdige<br>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

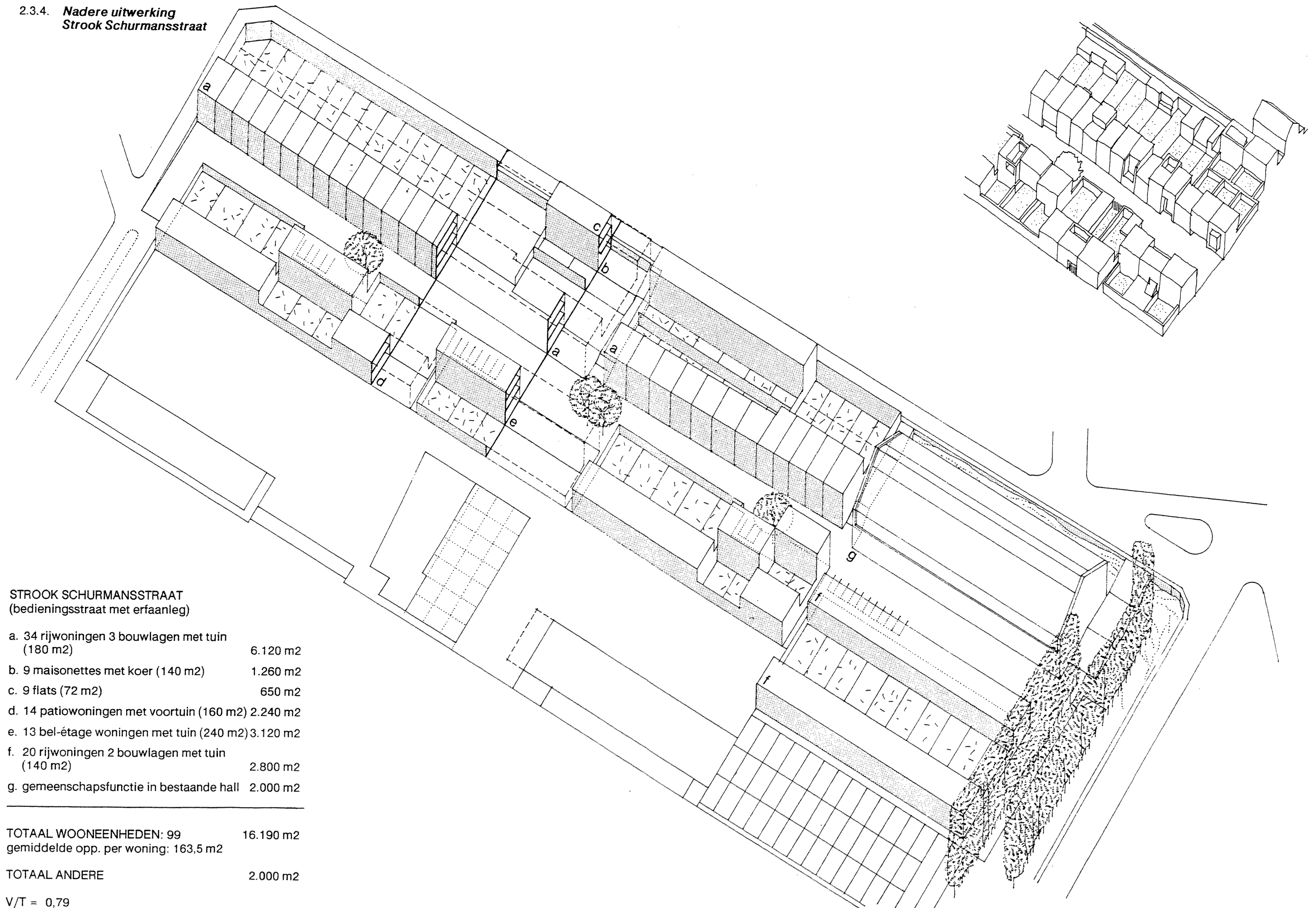
TOTAAL ANDERE 3.475 m2

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





|                                                        |  |           |
|--------------------------------------------------------|--|-----------|
| MIDDENSTROOK (parkzone)                                |  |           |
| a. 110 éézijdige bejaardenflats<br>of studio's (30 m2) |  | 3.300 m2  |
| + gemeenschapslokaal per verdieping<br>(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    |
| <hr/>                                                  |  |           |
| TOTAAL WOONHEDEN: 163                                  |  | 10.330 m2 |
| gemiddelde opp. per woning: 63,4 m2                    |  |           |
| TOTAAL ANDERE                                          |  | 650 m2    |
| <hr/>                                                  |  |           |
| V/T = 0,54                                             |  |           |
| dichtheid (equivalent): 90/ha                          |  |           |



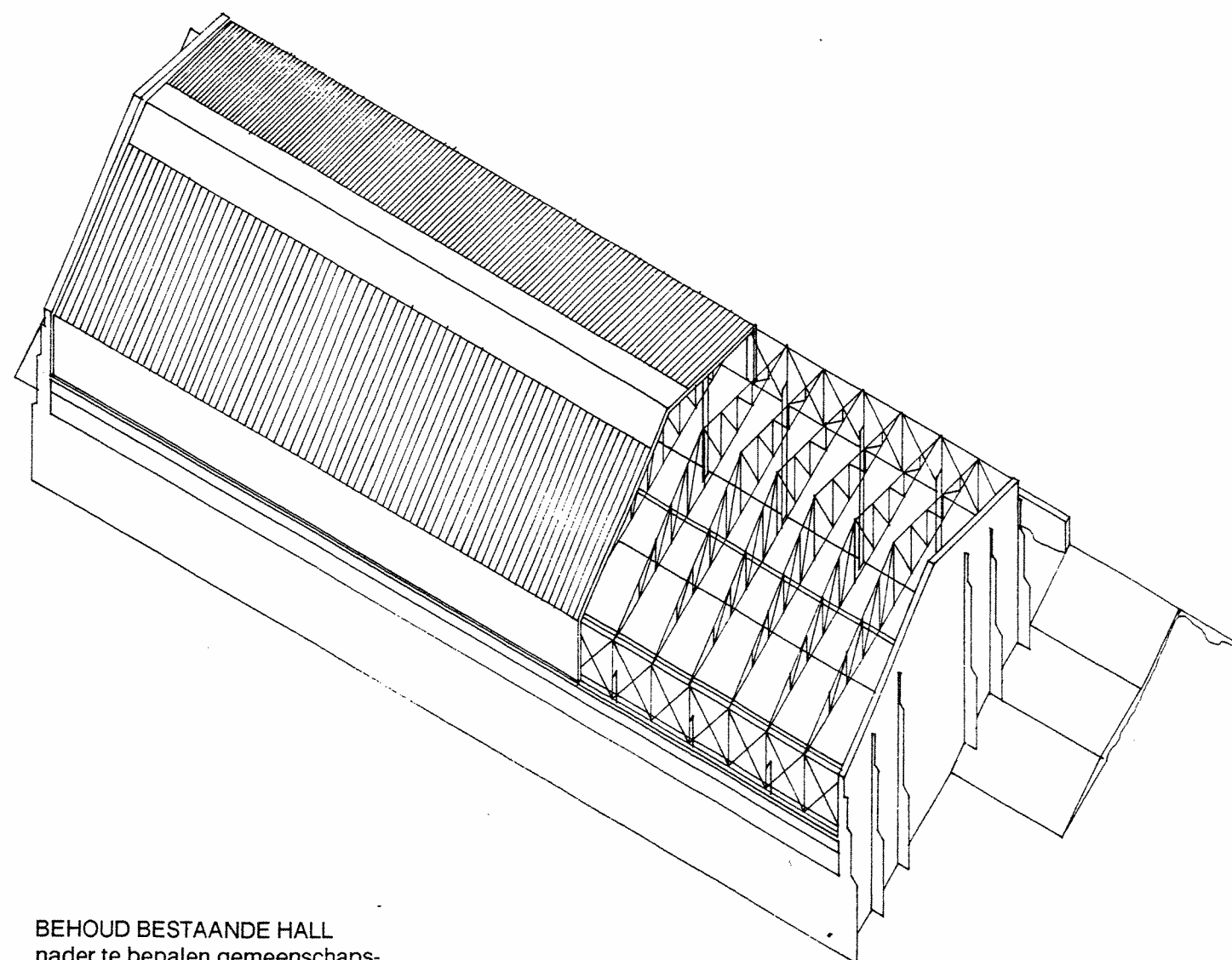
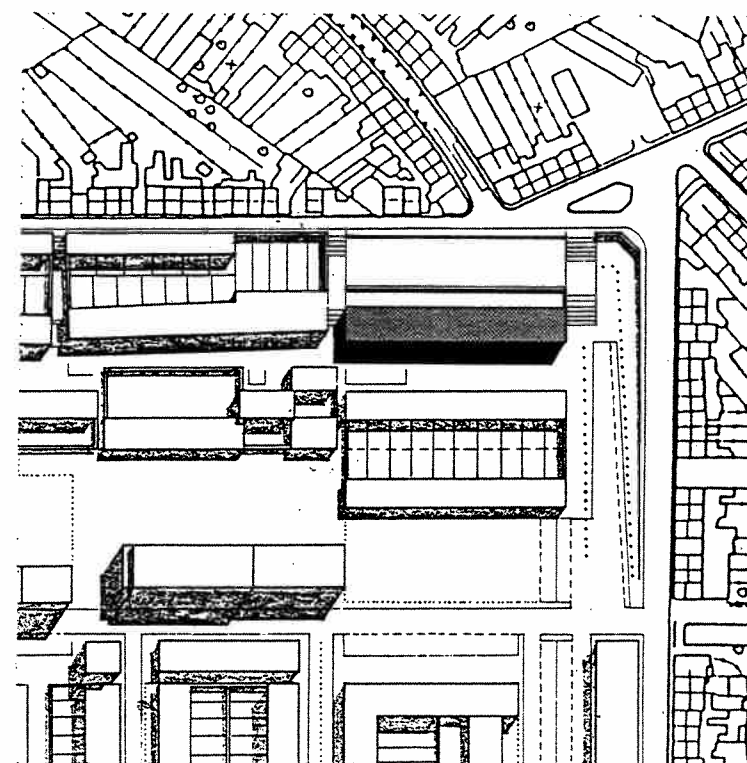
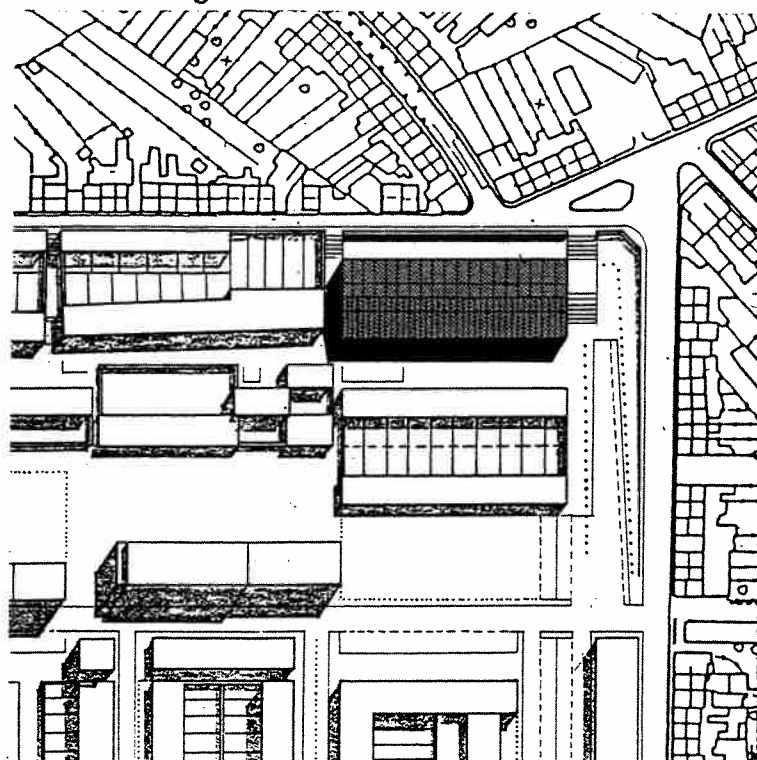
STROOK SCHURMANSSTRAAT  
 (bedieningsstraat met erfaanleg)

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

TOTAAL WOONEENHEDEN: 99      16.190 m<sup>2</sup>  
 gemiddelde opp. per woning: 163,5 m<sup>2</sup>

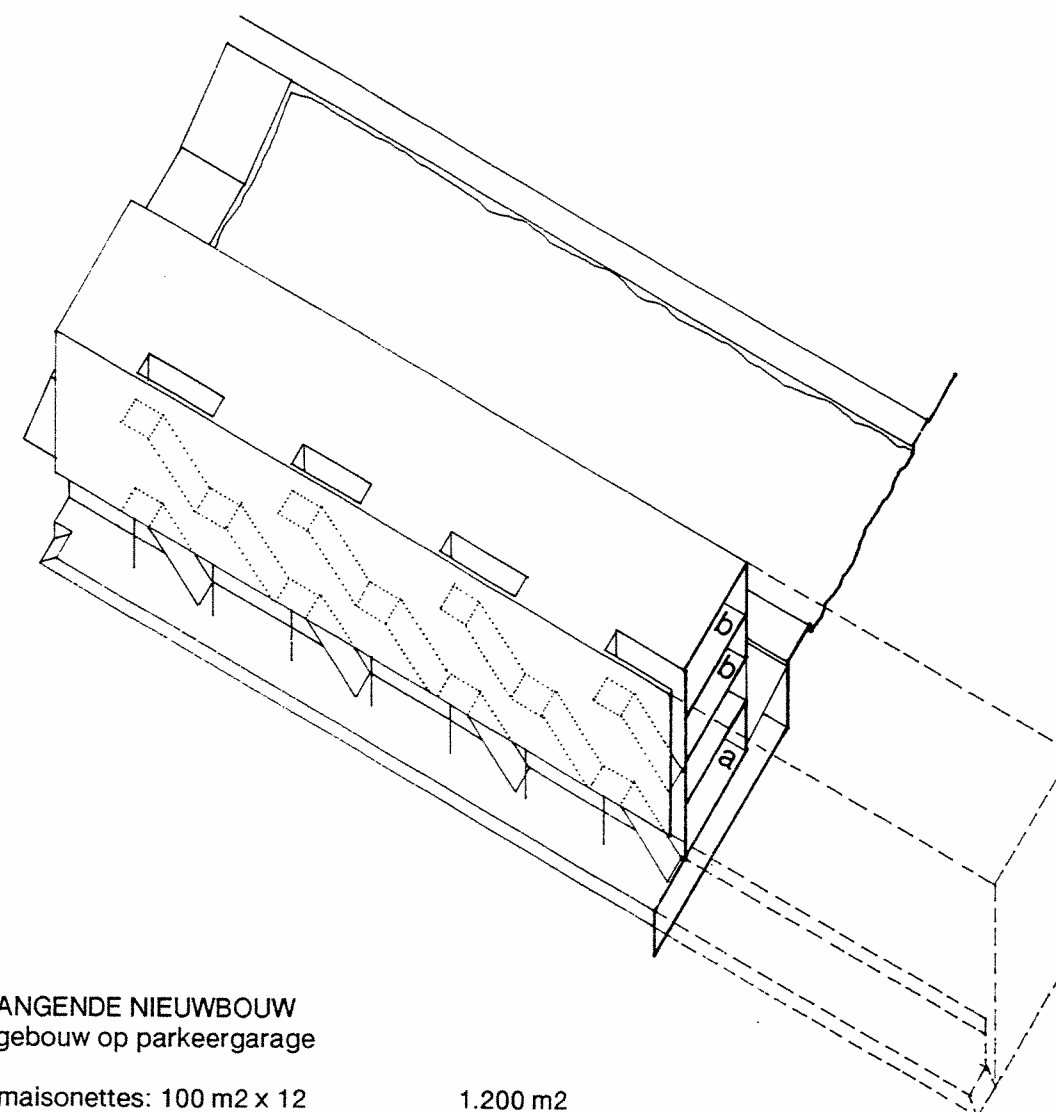
TOTAAL ANDERE      2.000 m<sup>2</sup>

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



BEHOUD BESTAANDE HALL  
nader te bepalen gemeenschaps-  
functie

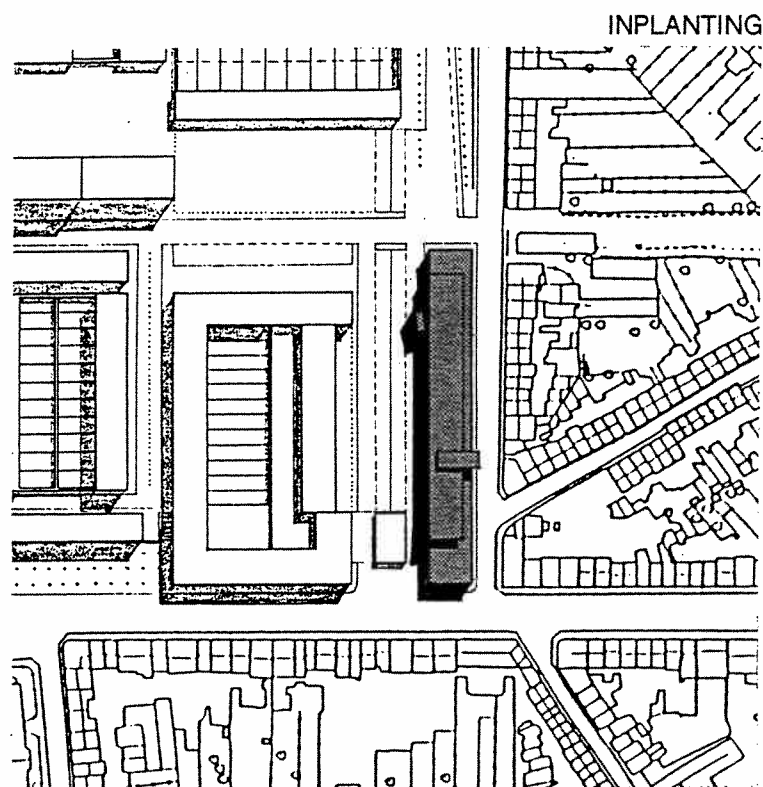
2.000 m<sup>2</sup>



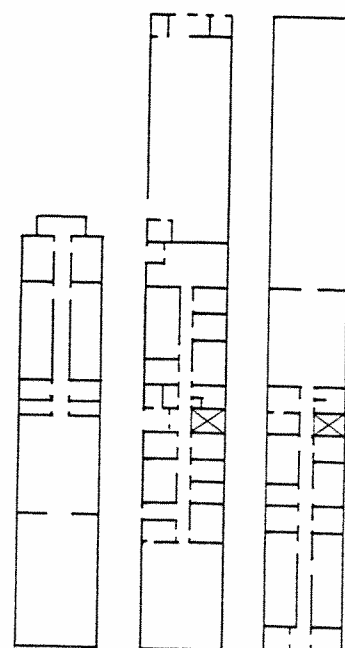
VERVANGENDE NIEUWBOUW  
woongebouw op parkeergarage

|                                             |                      |
|---------------------------------------------|----------------------|
| a. 12 maisonnettes: 100 m <sup>2</sup> x 12 | 1.200 m <sup>2</sup> |
| b. 12 flats : 100 m <sup>2</sup> x 12       | 1.200 m <sup>2</sup> |



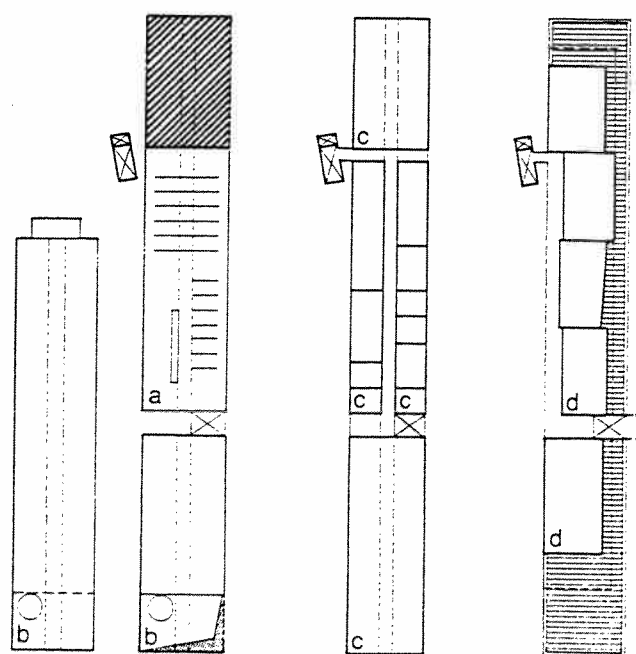


PLANNEN BESTAAND GEBOUW



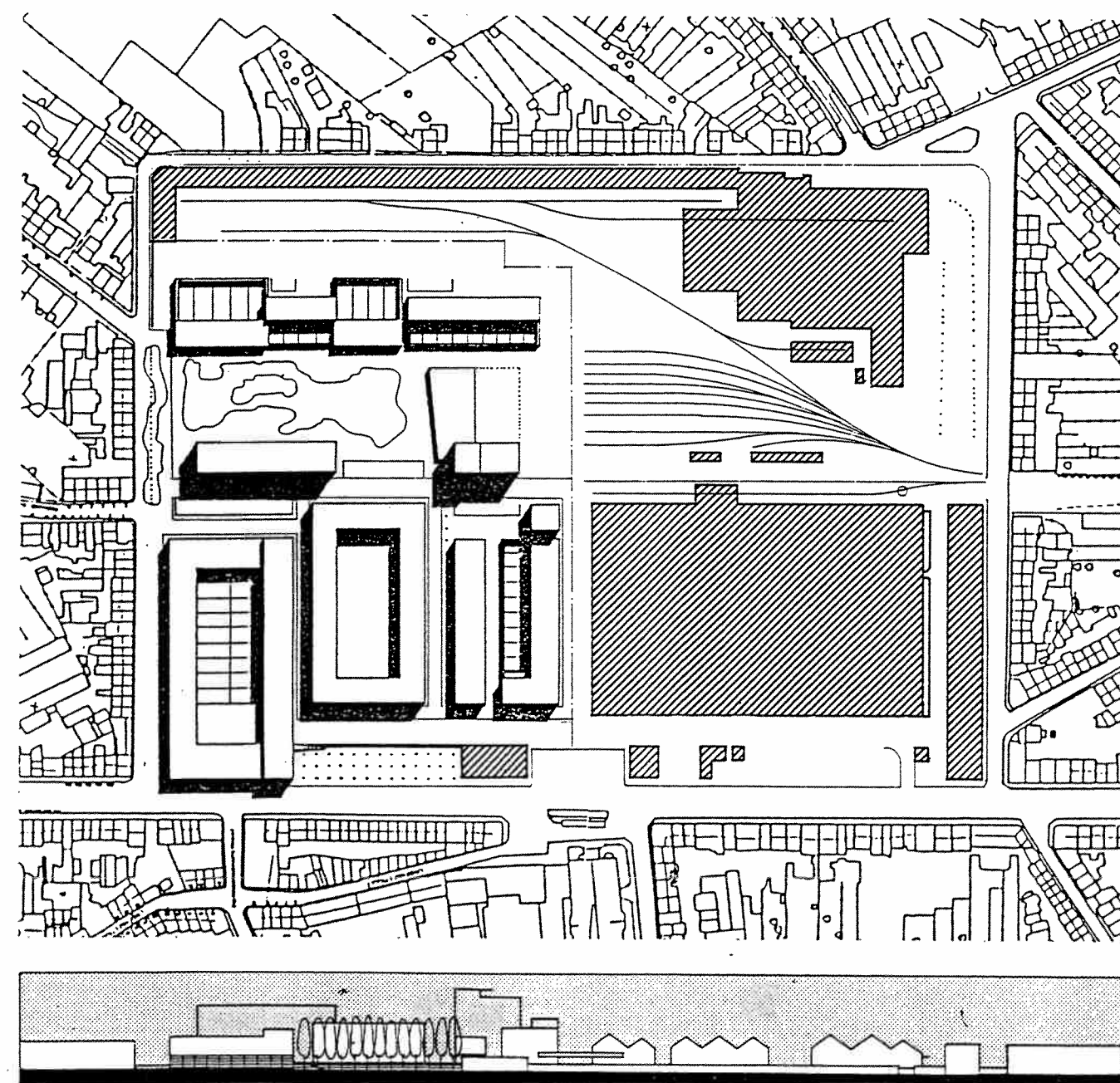
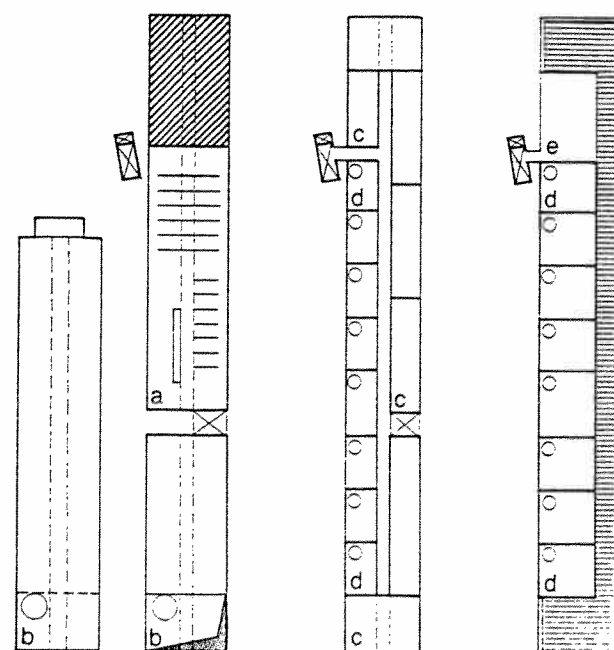
VARIANTE 1

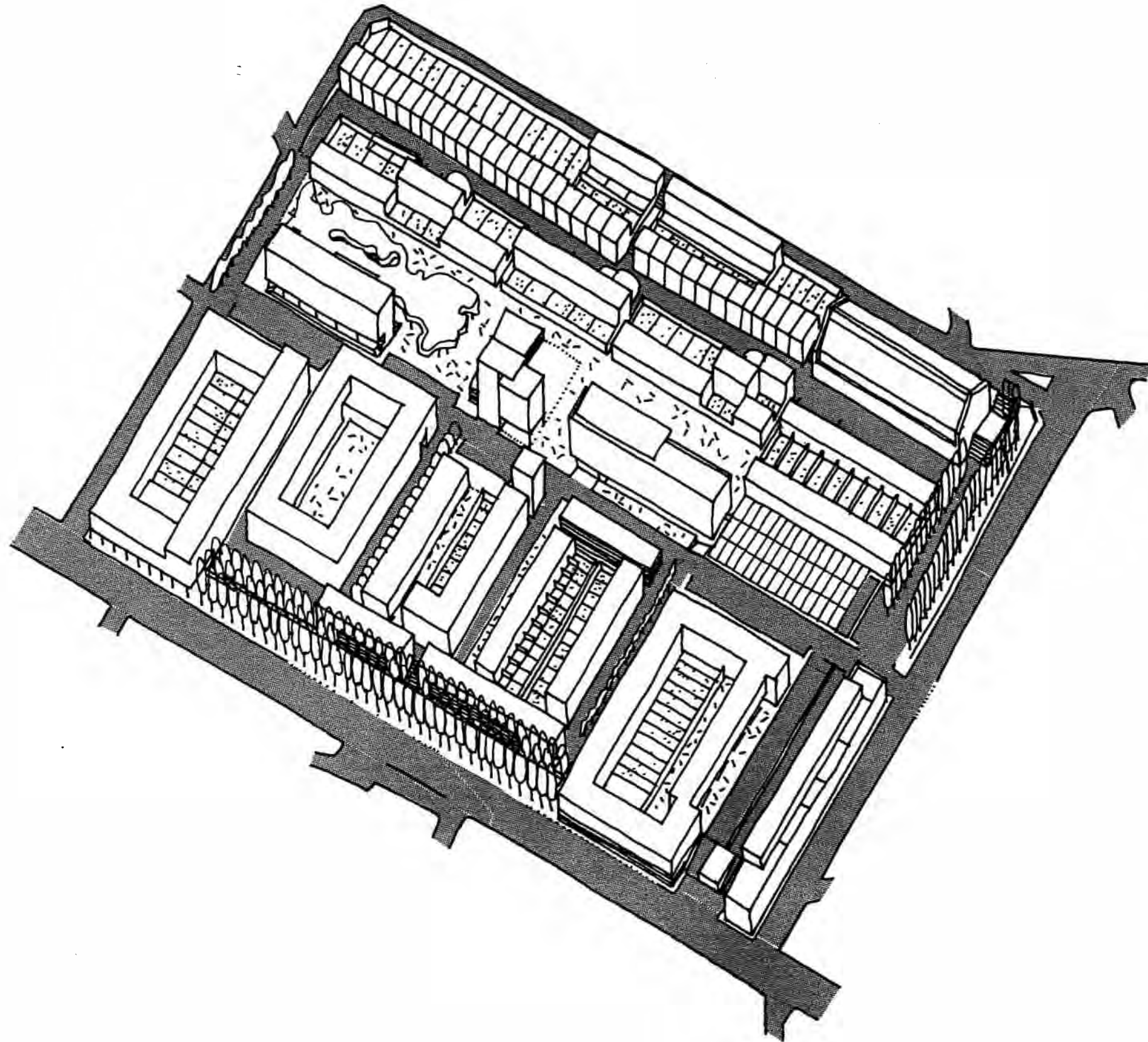
- |                                                                          |                      |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| a. superette met magazijn                                                | 1.000 m <sup>2</sup> |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



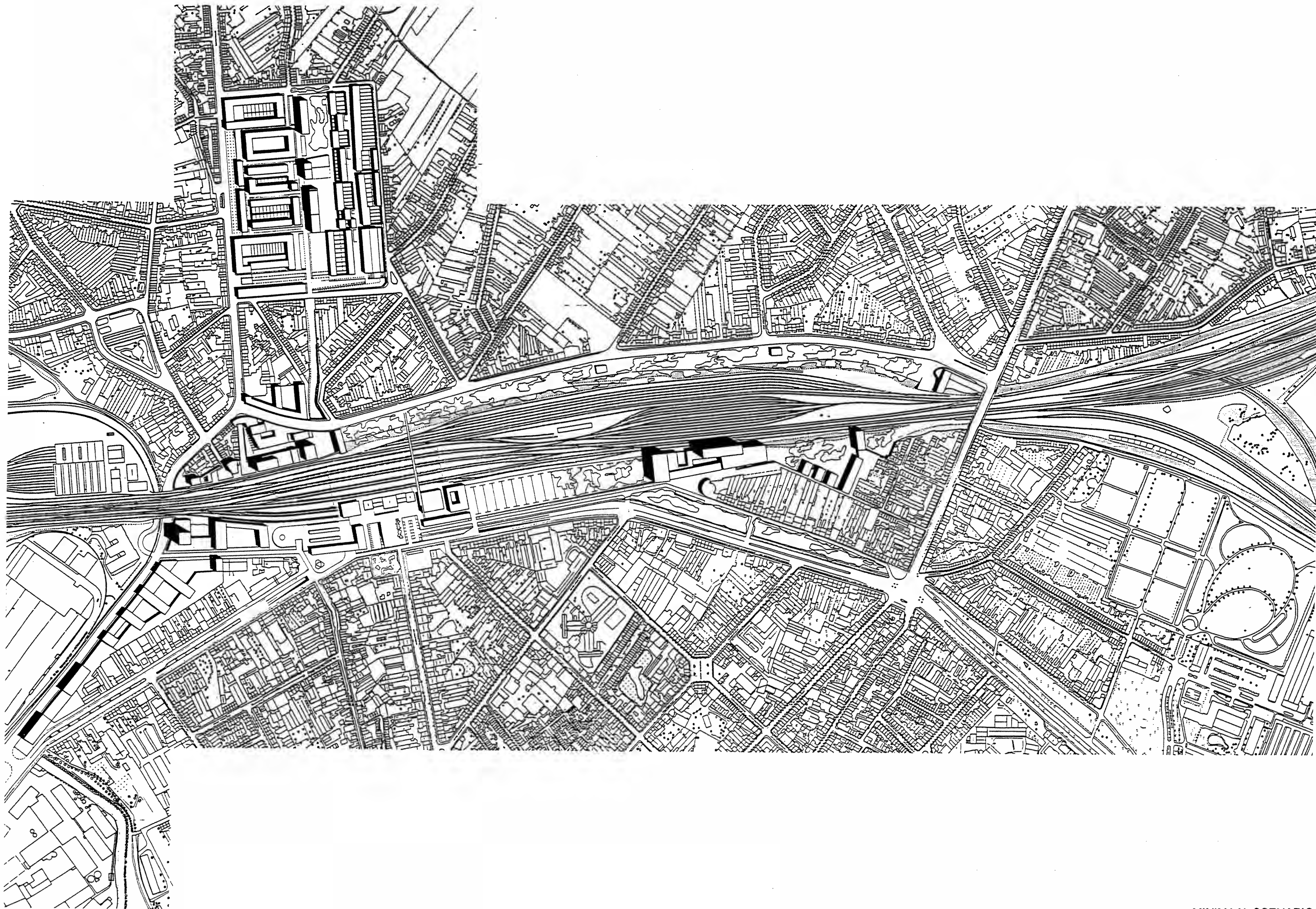
VARIANTE 2

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

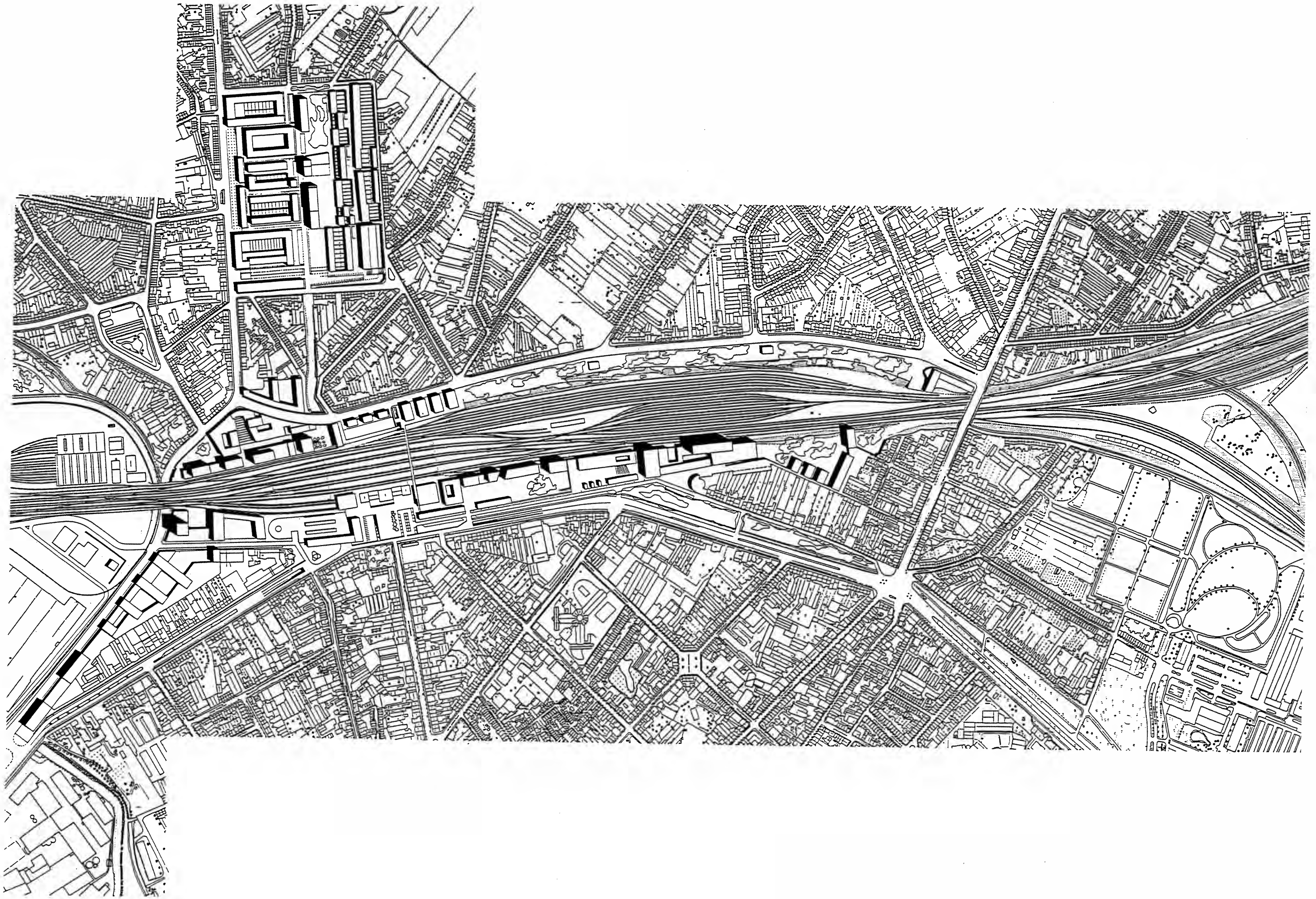




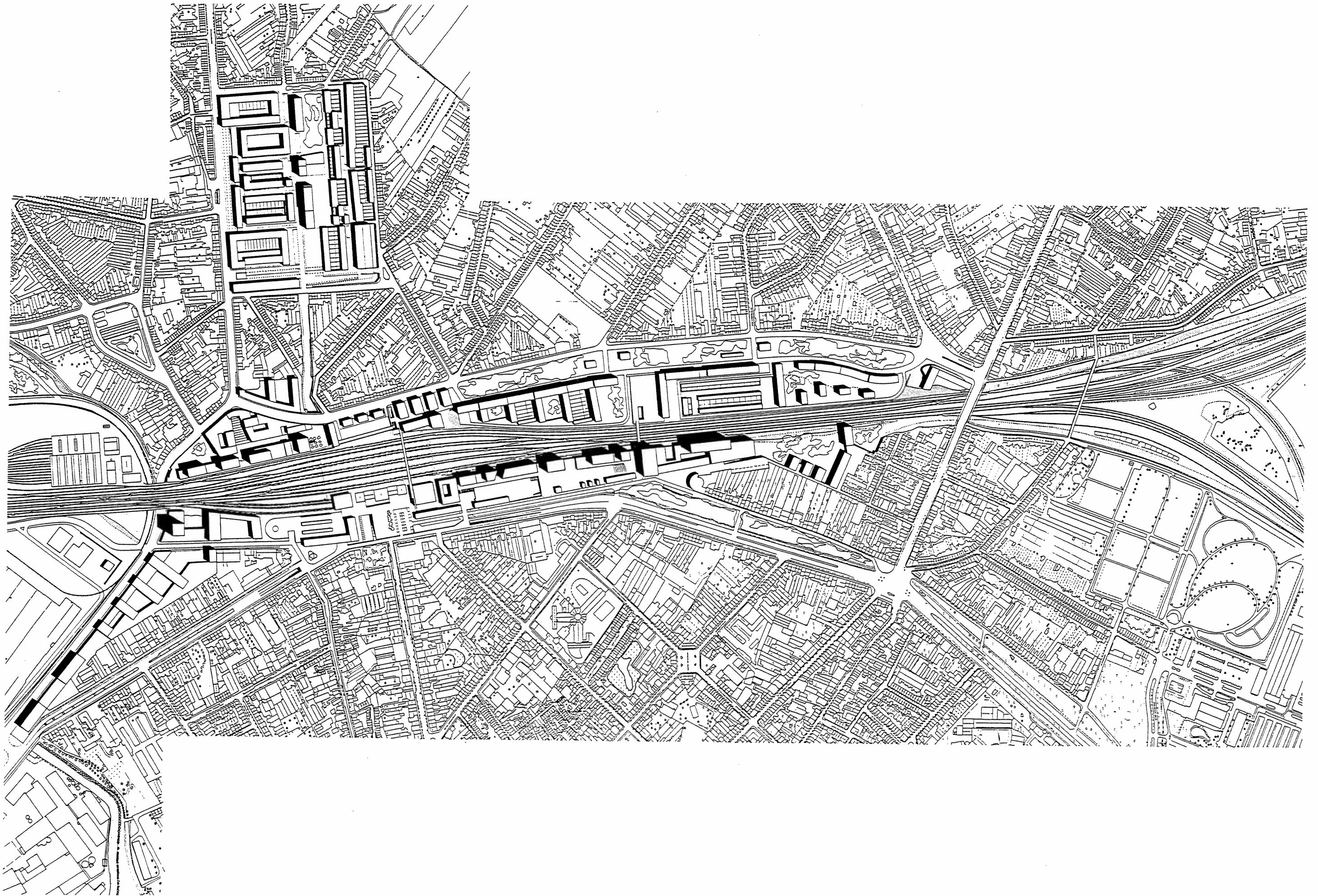


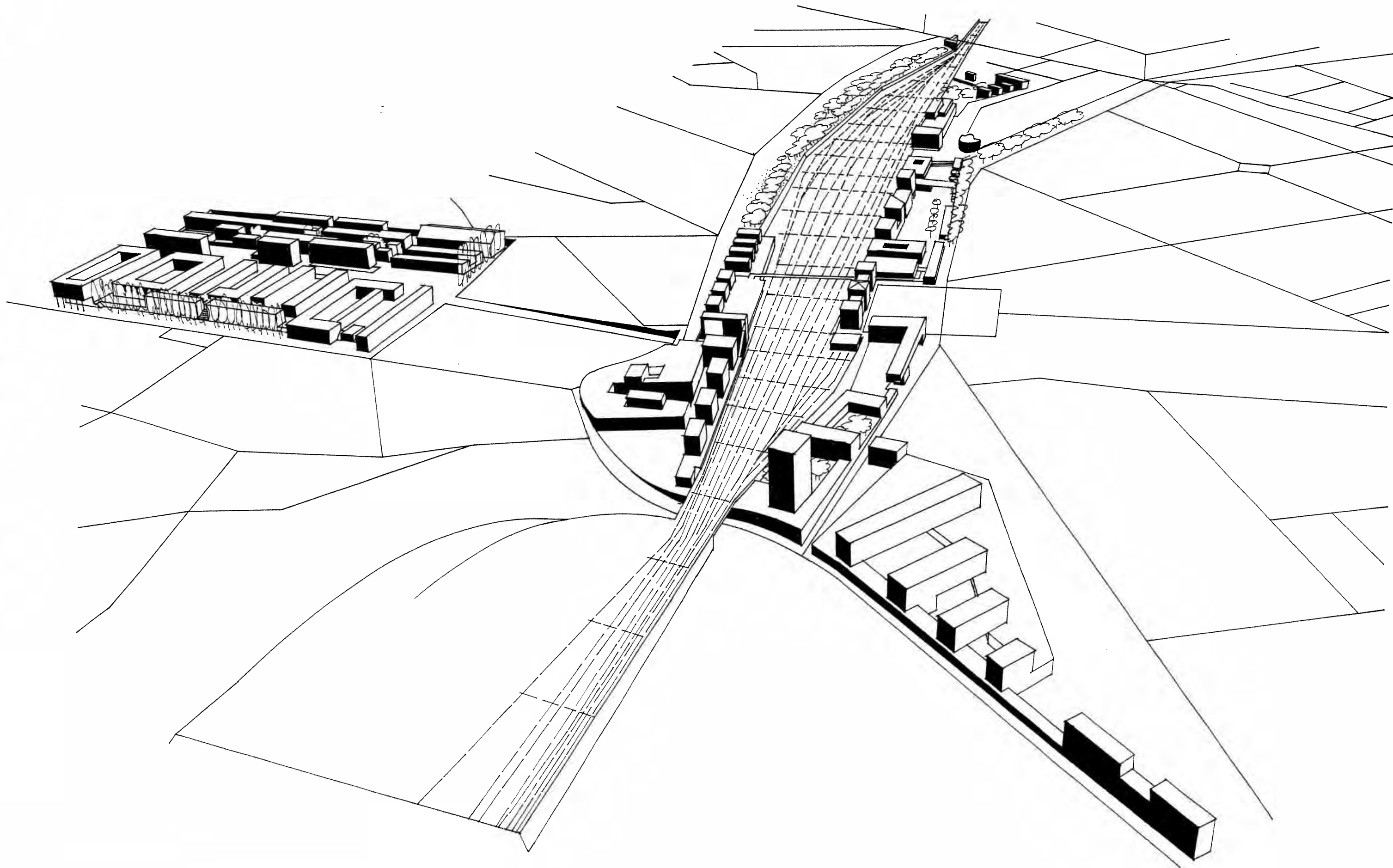






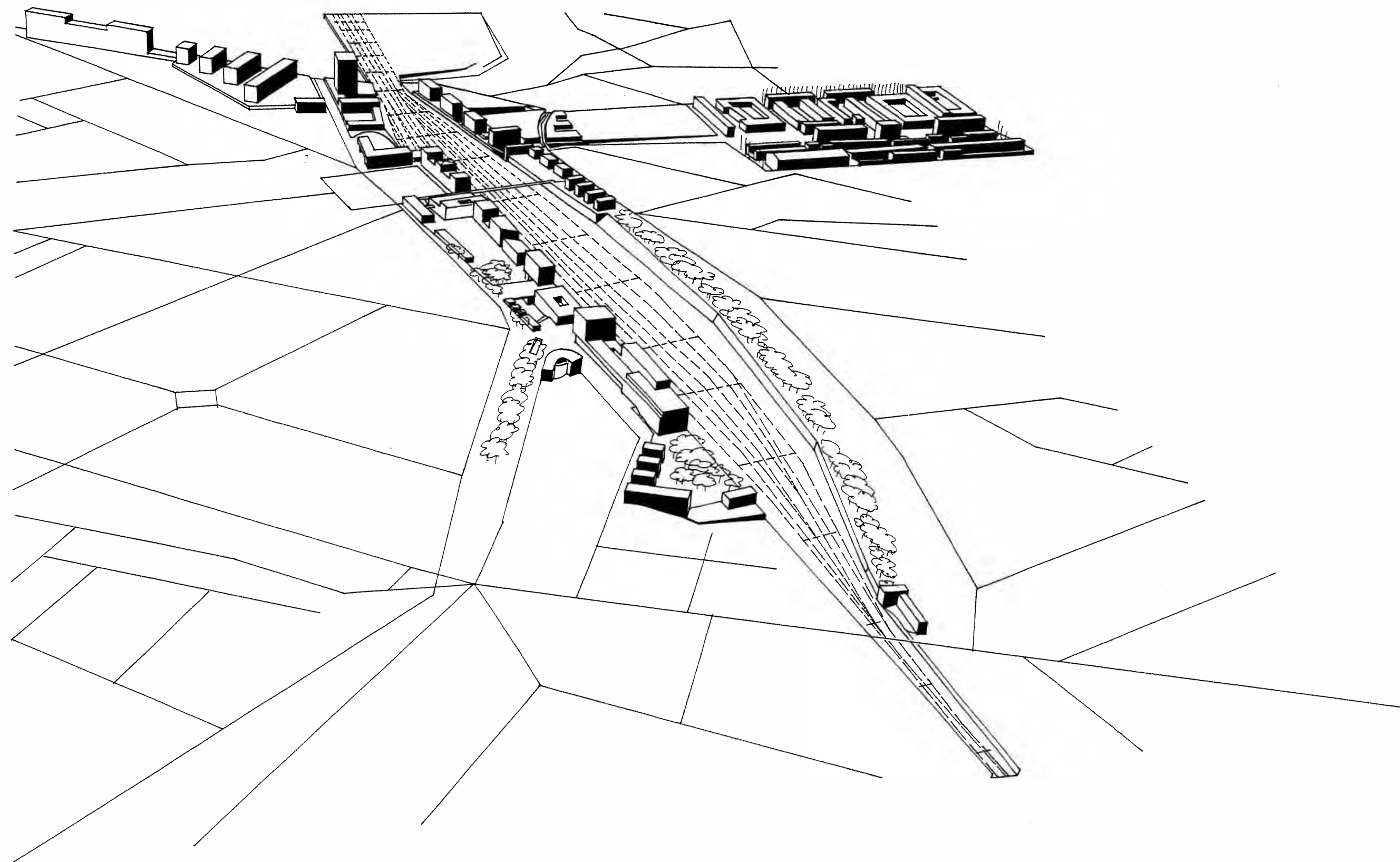


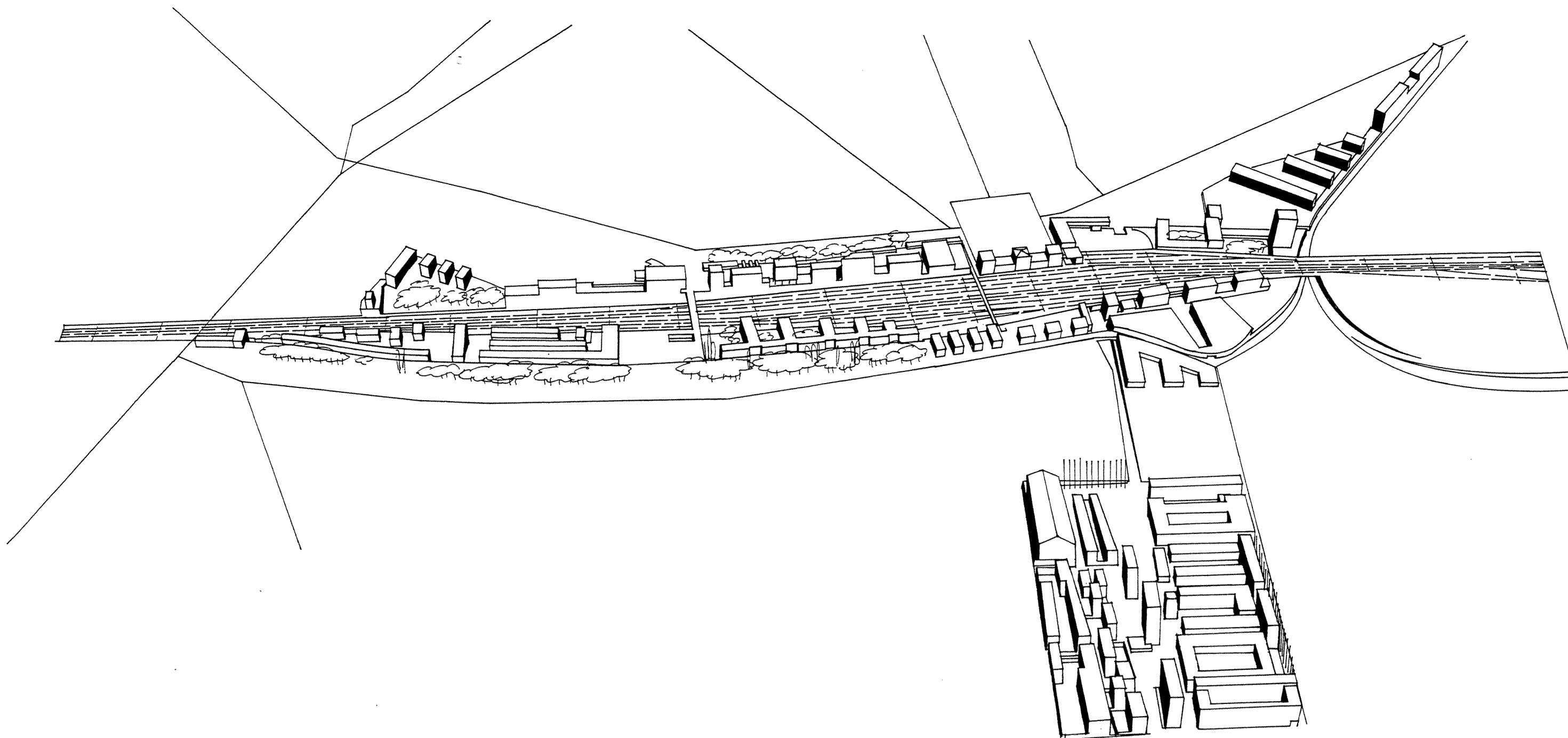




OVERZICHTSPERSPECTIEF VANUIT NOORDEN







OVERZICHTSPERSPECTIEF MET BEBOUWING  
VAN ONDERHOUDSBUNDELS P & Q