



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

MASTERPLAN PUBLIEKE RUIMTE

## **Oorspronkelijke naam document**

Masterplan publieke ruimte centrale werkplaatsen

## **Project**

Centrale Werkplaatsen Leuven

Opdrachtgever: Stad Leuven

Projectomschrijving: Opstellen van een masterplan publieke ruimte voor de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo

Projectleider: Koen Stuyven

Looptijd: juni 2006 – februari 2011

## 1 / ACHTERKANT SPOORDOMEIN WORDT VOORKANT

De Centrale Werkplaatsen waren onderdeel van de overkoepelende maatschappij die het onderhoud van spoorvoertuigen op zich nam (Le Grand Central Belge, later geïncorporeerd in de NMBS). Het was dus een kenmerkende industriële site met een groot rangeerstation en industriële hallen voor onderhoud van locomotieven en rijtuigen.



### 1.1 / EEN PLEK MET EEN GESCHIEDENIS <sup>1</sup>

De Centrale Werkplaatsen in de deelgemeente Kessel-Lo liggen op een steenworp van het station, ingesloten tussen de Diestsesteenweg, de Karel Schurmansstraat, de Smidsestraat en de Werkhuizenstraat.

Het was op deze plek dat in de jaren '60 van de 19de eeuw stelselmatig grote spoorwegateliers werden opgebouwd die bevolkt werden door honderden arbeiders. Overal in de buurt vestigden zich handelaars en ambachtslui. Tegelijk bouwde men ook massaal arbeiderswoningen die tot vandaag het straatbeeld rond de Centrale Werkplaatsen bepalen. Al die activiteit zorgde ervoor dat het oorspronkelijk landelijke Kessel-Lo een enorm ingrijpende economische, sociale en stedenbouwkundige ontwikkeling kende en veranderde in een dichtbevolkte gemeente.

Sinds 1993 is de industriële functie van het gebied definitief geschiedenis. Het verdwijnen van iedere spoorwegactiviteit maakte van dit deel van Kessel-Lo een blinde, ommuurde plek, een vervuilde restruimte met grote industriële hallen zonder veel betekenis voor de stad. Onder andere het kringloopcentrum SPIT vond hier onderdak. Daarnaast dient het terrein als parkeerplaats voor treinreizigers.

---

<sup>1</sup> Teksten ontleend aan de website stad Leuven

## 1.2 / EEN NIEUW HART VOOR KESSEL-LO<sup>1</sup> MET ARCHITECTURALE AMBITIE

Diverse nieuwe projecten pompen vers bloed in de Centrale Werkplaatsen. De hele herontwikkeling heeft de ambitie een nieuw hart te maken voor Kessel-Lo: een bloeiende, hedendaagse woonwijk met tal van andere functies die aansluiten op de rest van de omgeving. Het project moet samen met de Kop van Kessel-Lo en het park Belle Vue de dynamiek van de vernieuwde stationsomgeving doortrekken naar Kessel-Lo.

Voor de concrete realisatie van het project Centrale Werkplaatsen werkt de stad samen met het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven (AGSL). In de praktijk zal dit Autonoom Gemeentebedrijf instaan voor de ontwikkeling van het gebied (aankoop bouwgronden, aanleg openbare infrastructuur, afsluiten contracten met private ontwikkelaars en sociale huisvestingsmaatschappijen, ...) binnen de door de stad (gemeenteraad) vastgelegde krijtlijnen.

Die krijtlijnen werden gevormd door een masterplan, opgemaakt door het team Stadsontwerp o.l.v. Marcel Smets.

Daarbinnen werden verschillende wedstrijden uitgeschreven:

- 1) een promotor architectuurwedstrijd voor de koopwoningen en appartementen (Matexi met VBM architecten en Wit architecten);
- 2) een ontwerpwedstrijd voor de sociale woningbouw (koop- en huurwoningen) (NERO architecten en stedenbouwkundigen);
- 3) een wedstrijd voor het openbaar domein van de site door AGSL (thv VECTRIS cvba –Groep Infrabo nv);
- 4) een open oproep voor Hal 9 als jeugdcentrum (architect Karel Vandenhende);
- 5) een ontwerpwedstrijd voor sociale bouwmaatschappij Dijledal en een filiaal van de stedelijke academie (Jan Maenhout architecten).

## 1.3 / OPENBAAR DOMEIN VOOR VERSCHILLENDE BOUWHEREN-ARCHITECTEN / TOCH SAMENHANG



Het omvormen van de vroegere Centrale Werkplaatsen tot een nieuwe woonwijk betekent ook dat het openbaar domein moet worden aangelegd. Meer dan de helft (ongeveer 4,5 hectare) van het terrein wordt als straat, plein of park ingericht. Naast de aanleg van deze nieuwe infrastructuur krijgt ook de Smidsestraat een ander uitzicht.

Twee bouwheren zorgen voor de aanleg van het openbaar domein: de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) voor het gedeelte dat bij de sociale koopwoningen hoort en het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsbestuur Leuven (AGSL) voor de rest van het openbaar domein.

De ontwerpers hebben voor het volledige openbaar domein op de Centrale Werkplaatsen een globaal en samenhangend concept uitgewerkt, zowel voor de materialen als voor de groenvoorzieningen. Zo kozen de ontwerpers voor bomen van de esdoornfamilie omdat deze onderhoudsarm en vandaalbestendig zijn en in de herfst mooi zullen kleuren in combinatie met de baksteenarchitectuur van de bestaande hallen.

---

<sup>1</sup> idem

Om ondanks de verschillende bouwheren en architecten toch een samenhang op de site te bekomen, werd voorgesteld om een masterplan uit te werken, als een voorafname van de uiteindelijke voorontwerpen en bouwfasen.

Het concept voor het publieke domein van open ruimten van de site is een L-vormig park-plein.



Hier zal met ter plaatse gegoten betonelementen worden gewerkt, als een grote mozaïek. Het industriële karakter van de site met een gemengd gebruik van beton, metaal en hout wordt in het openbaar domein doorgetrokken.



Enkele sporen zullen op het terrein bewaard worden. Ze zullen vanuit het locomotievenpad (de oude zate met verbinding naar het spoor) doorlopen tot op het terrein van de centrale werkplaatsen. NERO architecten plaatsten hun urban villas immers langsheen het tracé van een grote boog.

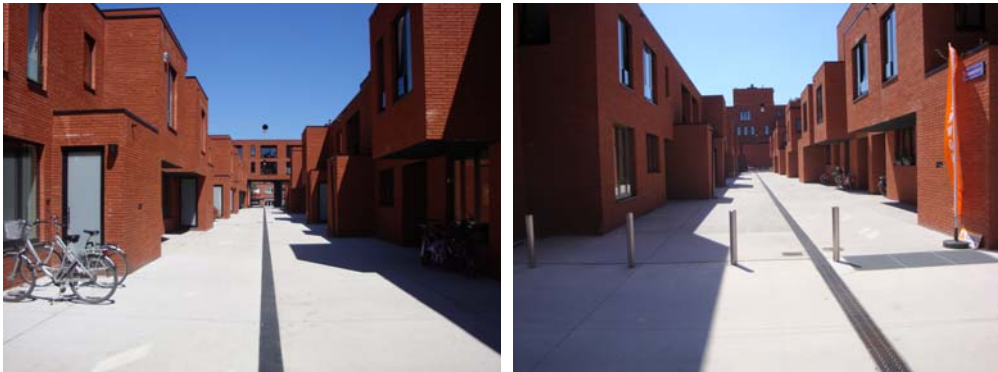
Deze herinnering aan de plek wordt nu terug zichtbaar gemaakt. Voor dit concept werd ook overlegd met de ontwerpers van het publieke domein van de Kop van Kessel-Lo, net voor het behoud van de continuïteit op dit locomotievenpad, zodat de oude navelstreng niet wordt doorgesneden. Nu zullen de bewoners van de site en omliggende wijken via een ongelijkvloerse kruising van de Martelarenlaan (project Kop van Kessel-Lo) en de voetgangerstunnel onder het station tot in de binnenstad kunnen lopen. Het park-plein van de Centrale Werkplaatsen is als dusdanig een tegenhanger van het stationsplein. Na jaren van scheiding wordt de fusie tussen Kessel-Lo en Leuven ook ruimtelijk gerealiseerd.

### 3 / CENTRALE WERKPLAATSEN, EEN PROJECT IN UITVOERING

Volgende zones zijn uitgevoerd

#### 3.1 / DE WOONSTRATEN / WOONERVEN AAN DE WONINGEN DIE DOOR DE NV MATEXI GEBOUWD WORDEN (PASWERKERIJ, KOPERSLAGERIJ, KETELMAKERIJ)

Tussen de gevels wordt de straat als woonerf aangelegd. Op de bredere plaatsen komen ook bomen en banken. Specifiek is dat er weinig ruimte was voor de opbouw en waterafvoer van het openbaar domein omwille van de ondergrondse parkeerplaats. Daarom is gekozen voor een uitvoering in gegoten beton en een centraal afwateringselement. De maatvoering van de snedes in de betonplaten volgt het grid van de architectuur. Voor de verlichting wordt een centrale ophanging gekozen. Deze straat zal zijn levendigheid krijgen door de ingebruikname van de drempelzone door de bewoners.

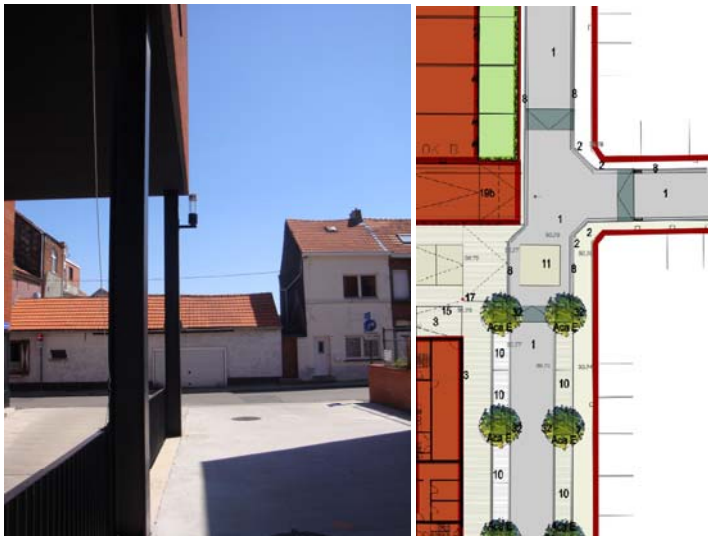


Van volgende zones wordt het ontwerp uitgewerkt

### 3.2 / DE HERAANLEG VAN DE SMIDSESTRAAT

De Smidsestraat is opgebouwd in drie delen:

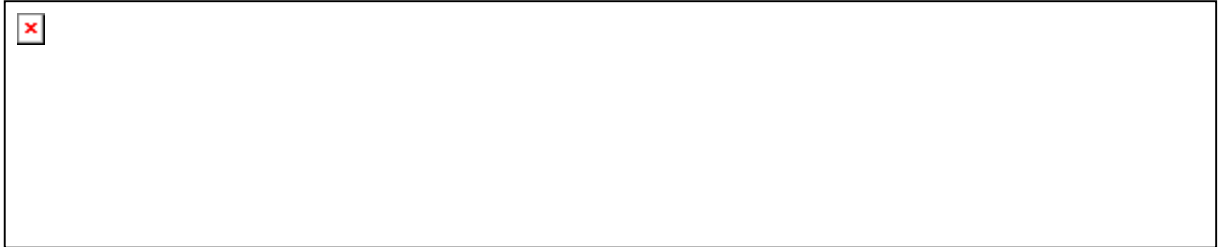
- het gedeelte tussen de steenweg en de Richard Valvekensstraat, met een verbreding van het voetpad aan de bestaande woningen;
- het gedeelte tussen de Richard Valvekensstraat en de Opvoedingstraat, met brede voetpaden langs elke zijde, parkeerstroken met boomvakken en een asverschuiving in de weg;



- het gedeelte vanaf de Opvoedingstraat naar de Karel Schurmansstraat, met de inrit naar de sociale koopwoningen op de Centrale Werkplaatsen (smallere eenrichtingsstraat naar de Schurmansstraat).

### 3.3 / DE ONTSLUITINGSWEG VOOR DE SOCIALE KOOPWONINGEN: STOOMSTRAAT

Deze woonstraat bedient enkel de sociale koopwoningen en de bijhorende parkings. Ze sluit via een bypass, waar ook bezoekersparkeerplaatsen komen, aan op de Smidsestraat. Met een constructie met trappen en hellende vlakken krijgen voetgangers en fietsers een aangename verbindingsweg naar de Karel Schurmansstraat. Langs deze woonstraat wordt een speeltuin voorzien voor de allerkleinsten.



### 3.4 / DE CENTRALE AS OP HET TERREIN TUSSEN DE WERKHUIZENSTRAAT EN DE SMIDSESTRAAT (HET VERLENGDE VAN HET LOCOMOTIEVENPAD): DE LOCOMOTIEVENSTRAAT

De Locomotievenstraat vormt een centrale as voor doorgaand fiets- en voetgangersverkeer en voor de ontsluiting van de woningen van NV Matexi met de wagen (doorgaand autoverkeer is dus niet toegelaten) als rand van het publieke park.



Tussen het eigenlijke pad - aangelegd in beton - en de woningen van de NV Matexi komt een zone met plaats voor bezoekersparking, zitbanken, bomen, ...

In de richting van het park geeft een smalle overgangszone met grote treden toegang tot het iets lager gelegen park en waterbufferbekken.

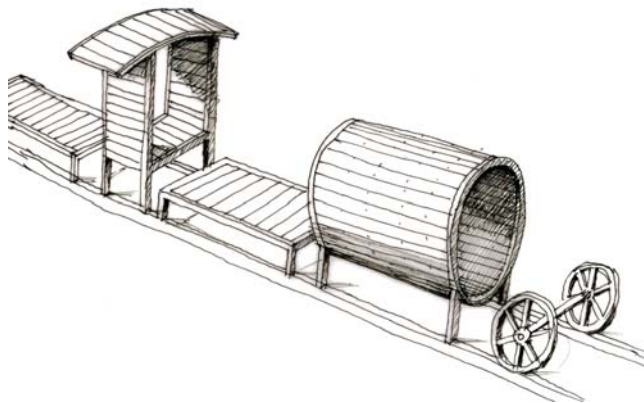
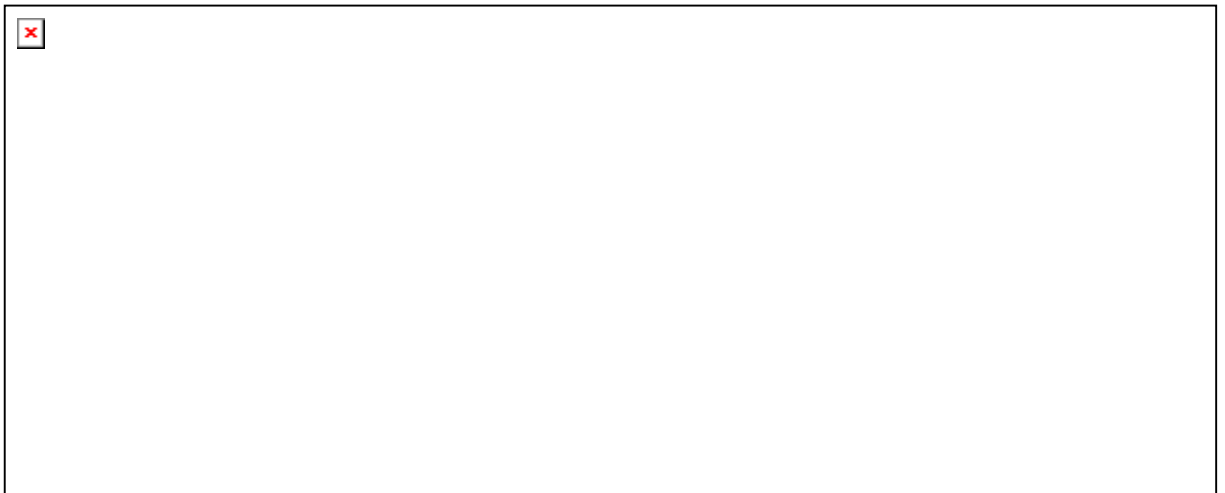


### 3.5 / HET CENTRAAL GELEGEN OPENBAAR PARK: TREINPARK

De ontwerpers delen het park op in drie delen met elk een eigen sfeer:

- een polyvalente ruimte tegenover hallen 4 en 5;
- een meer intieme ruimte tussen het woonproject van de NV Matexi en de sociale koopwoningen;
- een speeltuin voor peuters en kleuters.

Er komt ook een bufferbekken voor het bufferen van het regenwater. De beplanting hiervoor wordt gekozen in functie van een moerasbiotop met ecologische waarde. Grote hagen zorgen voor een overgang en afscherming tussen het park en de parkwoningen in het sociaal woonproject.





Het masterplan van Marcel Smets voorzag op deze plaats al een polyvalent plein. Jan Maenhout architecten suggereerden in hun wedstrijdontwerp een strip van beplantingsvakken en een reeks van luie treden tussen Dieststeenweg en het hoger gelegen polyvalent plein (+/- 1m30). VECTRIS pikt dit idee op om op die manier een drempelruimte te maken tussen de lokalen van de academie en het plein. Denkbaar is dat sommige vakken als sokkel zullen dienen voor beelden en activiteiten van de academie.



Ook aan de ander kant van het plein wordt een drempelruimte voorzien met een bomendak in het gelid van de structuur van de overblijvende hallen 4 en 5 (waar op termijn een gemeenschapscentrum zal gehuisvest worden). In dit project is ook een ondergrondse parking met een publiek deel voorzien. Via de voornoemde strip, alsook via de zijde Diestsesteenweg kan natuurlijk licht in de parking binnenvallen (door het niveauverschil tussen plein en steenweg, komt de parking hier als het ware op een half ondergronds niveau).

Twee monumentale bomen op de site worden bewaard, alsook een deel van de oude muur die de site vroeger hermetisch afsloot. De trappen zullen een ruimtelijk accent leveren voor de relatief lage hallen 4 en 5 waarin, zoals gezegd, een publieksfunctie ondergebracht zal worden. Het staat ook in relatie met het kerkplein aan de overzijde van de steenweg.

### 3.7 / DAK VAN ONTMOETINGSRUIMTE/GEMEENSCHAPSLOKAAL WORDT PUBLIEKE RUIMTE

In de grote monumentale hal 9 wordt een jeugdcentrum ondergebracht. De architect gebruikt daarvoor het principe van A box in a box voor de lokalen. Voor de vroeger ingesloten gevel wordt een nieuwe smalle vleugel gebouwd (glasarchitectuur) voor de administratie. De strip van het vorige plein wordt hier herhaald om eveneens een drempelruimte te maken voor buitenactiviteiten van het jeugdcentrum. Naast het monumentale gebouw is in de hoek met de Werkhuizenstraat nog de enige bunker van velen bewaard gebleven. Deze wordt geïntegreerd in een tweede bunker voor een ontmoetingsruimte/gemeenschapslokaal. Karel Vandenhende schuift dit in het talud.



In samenspraak met VECTRIS wordt het dak ervan uitgewerkt als een helling en trappenpartij die het niveauverschil tussen straat en plein opvangt (circa 4 meter). De helling naar de deze half ondergrondse ruimte wordt een parkingstrip onder een bomendak.



## 4 / PUBLIEKE RUIMTE ALS CEMENT VOOR EEN STRATEGISCH STADSVERNIEUWINGSPROJECT

Het belang van deze case schuilt in de expliciete erkenning van de rol van de publieke ruimte in het kader van een strategisch stadsvernieuwingsproject. Een oude lege plek in de stad die gerecycleerd wordt voor stadsinbreiding. In dit ontwerp wordt echter aangeknoopt met de geest van deze plek die absoluut niet leeg is. Die aanpak moet het niet hebben van duur ogende materialen. De rijkdom van deze plek zal vooral gelegen zijn in het gebruik door bewoners en bezoekers én de seizoenswisselingen van de bijzondere hoogstammen van het park-plein.

Doch, de moderniteit en stedelijkheid worden niet geschuwd, juist door een bewust evenwicht tussen de oude en nieuwe architectuur.

*Koen Stuyven*

*Vectris 20 mei 2011*

VECTRIS cvba  
V. Decosterstraat 67A / 0201  
3000 Leuven  
[www.vectris.be](http://www.vectris.be)   [koen.stuyven@vectris.be](mailto:koen.stuyven@vectris.be)