

Onderzoek tot milieueffectrapportage

Verzoek tot raadpleging

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Martelarenlaan – Gedeeltelijke herziening

Stad Leuven

30 augustus 2012

Initiatiefnemer:

Stad Leuven
Afdeling Ruimtelijk en Duurzaamheidsbeleid
Prof. Van Overstraetenplein 1
3000 Leuven

Contactpersoon:

Ilse Premereur
016 27 25 63
ilse.premereur@leuven.be

Inhoudsopgave

1	Beschrijving plan / afbakening	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Situering.....	5
1.3	Doelstelling	5
1.4	Reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP	6
2	Juridische en planologische context	6
2.1	Het plangebied in de structuurplannen.....	6
2.1.1	Algemeen	6
2.1.2	Wonen	7
2.1.3	Economische en centrumstructuur.....	7
2.1.4	Groenstructuur	8
2.1.5	Verkeersstructuur	8
2.1.6	Gebiedsgerichte bepalingen in het RSL over het gebied Martelarenlaan	9
2.2	Plannen van aanleg.....	10
2.3	Beschermde monumenten en stadsgezichten	10
2.4	Vogelrichtlijn- en habitatrichtlijngebieden	10
3	Referentiesituatie en nulalternatief.....	10
4	Alternatieven voor het plan.....	11
5	Motivatiescreening	12
6	Methodologiescreening	12
7	Screening.....	13
7.1	Grens- of gewestgrensoverschrijdende effecten	13
7.2	Bodem.....	13
7.3	Water	13
7.4	Fauna en flora.....	14
7.5	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	14
7.6	Mens: sociaalorganisatorische en ruimtelijke aspecten en hinder	15
7.7	Mens: mobiliteit.....	15
7.8	Geluid.....	16
7.9	Lucht.....	16
8	Besluit.....	16

FIGUREN

Figuur 1: *Situering van het plangebied in Leuven*

Figuur 2: *RUP Martelarenlaan, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie 19 april 2007*

Figuur 3: *Landschapsonwerp Park Belle Vue*

Figuur 4: *Aanduiding wijzigingen RUP*

Figuur 5: *Niet- limitatieve selectie van woonontwikkelingsgebieden in Leuven (RSL fig 2.09)*

Figuur 6: *Selectie van economische en multifunctionele gebieden in Leuven (RSL fig 2.12)*

Figuur 7: *Selectie van openruimtegebieden in Leuven (RSL fig 2.05)*

Figuur 8: *Figuur 8: gewenste spoorinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.14)*

Figuur 9: *selectie van businfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.15a)*

Figuur 10: *Selectie van fietsinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.16)*

Figuur 11: *Wegencategorisering in Leuven (RSL fig 2.17)*

Figuur 12: *Vogelrichtlijn - en habitatrichtlijngebieden Leuven*

Figuur 13: *Projectonderdelen "Kop van Kessel-Lo"*

Figuur 14: *Bodemkaart - grondwaterstromingsgevoeligheid*

Figuur 15: *Bodemkaart*

Figuur 16: *Watertoets – erosiegevoeligheid*

Figuur 17: *Infiltratiegevoeligheid*

Figuur 18: *Van nature overstroombare gebieden*

Figuur 19: *Biologische waarderingskaart*

Figuur 20: *Zoneringsplan VMM*

1 Beschrijving plan / afbakening

1.1 Algemeen

Het verzoek tot raadpleging wordt opgesteld naar aanleiding van de gedeeltelijke herziening van het RUP Martelarenlaan, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 19 april 2007. Dit RUP werd opgemaakt om de oostelijke zijde van de stationsomgeving mogelijk te maken.

1.2 Situering

Figuur 1: Situering plangebied

De afbakening van het RUP is identiek aan de afbakening van het oorspronkelijke RUP Martelarenlaan van 2007.

1.3 Doelstelling

Figuur 2: RUP Martelarenlaan, zoals goedgekeurd door de Bestendige Deputatie 19 april 2007

Figuur 3: Landschapsontwerp Park Belle Vue

Figuur 4: Aanduiding wijzigingen grafisch plan RUP

De ontwikkeling van de oostelijke zijde van de stationsomgeving is reeds een aantal jaren geleden gestart. Ter hoogte van het station is er geopteerd voor een compacte ontwikkeling op maat van Kessel-Lo, die de stad aan deze zijde een gezicht moet geven. Deze ontwikkeling is reeds voor een groot deel gerealiseerd. Het meer zuidelijke deel wordt het park Belle Vue, dat de groene tegenhanger vormt van het stationseiland. Voor het ontwerp van het park werd via de procedure van de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester het bureau H+N+S geselecteerd. Het uitgewerkte ontwerp houdt een aantal keuzes die niet realiseerbaar zijn binnen het huidige RUP. Een herziening is dan ook noodzakelijk om volgende redenen:

- In het oorspronkelijke RUP werd een 'kopgebouw' voorzien op de hoek van de Martelarenlaan en de Tiensesteenweg (zone met gemengde bestemming Gd). Uit het landschapsontwerp voor het park en het voorstel voor de inrichting van de knoop Tiensesteenweg – Martelarenlaan blijkt echter dat het verschuiven van het kopgebouw tot in het park (= 'parkgebouw') zowel landschappelijk als verkeerskundig een betere optie is. De nieuwe inplanting laat immers toe dat het gebouw volledig geïntegreerd wordt in het park, wat de woon- en leefkwaliteit ten goede komt. Daarnaast wordt hier ook een compacte organisatie van de verkeersknoop mogelijk. De ruimte die vrijkomt aan de Tiensesteenweg, wordt enerzijds aangewend voor de realisatie van een groene verblijfsruimte gelegen voor de school en anderzijds voor een fietsstelling die leidt naar de fietstunnel die aansluit op het fietspad in het spoorwegtalud richting Abdij van Park.

Met het plan Belle Vue daalt het aantal parkeerplaatsen rondom de Martelarenlaan sterk. Daarom zal van de realisatie van dit parkgebouw gebruik worden gemaakt om het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen, dat zal ontstaan ten gevolge van de nieuwe aanleg van de Martelarenlaan. Naast de benodigde parkeerplaatsen voor het programma in het parkgebouw zelf, zullen nog ongeveer 70 bijkomende parkeerplaatsen voorzien worden.

- In het oorspronkelijke RUP werd gekozen voor een gemengde zone park en openbare wegenis P/OW omdat verschillende mogelijkheden voor het tracé van de Martelarenlaan werden open gehouden. Op basis van het ontwerp voor het park, is het exacte tracé van de verlegde Martelarenlaan gekend. Dit impliceert een kleine wijziging van de voorschriften en een beperkte uitbreiding van de zone voor openbare wegenis en park richting de spoorwegzone SP.

- In de aanleg van het park worden twee bastions voorzien. Het voorzien van deze bastions, en het voorzien van een buurtparking - die plaats zal bieden aan ongeveer 40 wagens - onder één van beide bastions, zal met de herziening worden mogelijk gemaakt.

Het laatste nog te realiseren gedeelte van de 'Kop van Kessel-Lo' is door de stad, in het kader van het beleid rond studentenhuisvesting dat de stad samen met de KUL heeft uitgewerkt, uitgekozen als strategische locatie die mee ingezet kan worden om de bijkomende behoefte aan kwalitatieve studentenhuisvesting op te vangen. Via de herziening van het RUP zal 'studentenhuisvesting' worden toegevoegd aan de lijst van mogelijke bestemmingen in de zone met gemengde bestemming Ga.

Daarnaast blijken er in de praktijk een aantal voorschriften te zijn in het RUP Martelarenlaan die een optimale werking en ontwikkeling in de weg staan. Het betreft kleinere wijzigingen aan de voorschriften, bijvoorbeeld:

- In de voorschriften voor de zones voor wonen Wa.3 en Wa.4 zal de bepaling dat "per begonnen schijf van 5 meter gevallengte minstens één woning moet worden gerealiseerd" worden geschrapt. Deze bepaling leidt immers tot ongewenste situaties, waarbij dus bijvoorbeeld bij een gevallengte van 5.20m 2 zeer smalle woningen moeten opgericht worden.
- De bepalingen rond verhardingen in de voortuin (zone voor voortuinen VT) zullen worden afgestemd op de algemene bouwverordening.
- De voorschriften voor de hoeken van de bouwblokken (zone voor wonen Wc) zullen worden aangepast zodat ook een renovatieproject mogelijk wordt (momenteel zijn deze uitsluitend gericht op nieuwbouw).

Om al deze redenen dringt een herziening van het RUP Martelarenlaan zich op.

1.4 Reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP

Het voorgenomen RUP vormt een kader voor het aftoetsen van toekomstige bouwaanvragen. De kwaliteitseisen worden in het RUP vastgelegd tot op perceelsniveau.

De detailleringsgraad is gelijkaardig aan de detailleringsgraad van het bestaande RUP.

2 Juridische en planologische context

2.1 Het plangebied in de structuurplannen

2.1.1 Algemeen

Het RUP Martelarenlaan geeft uitvoering aan de basisdoelstellingen die de stad heeft vooropgesteld in haar Ruimtelijk Structuurplan Leuven (RSL, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 29 april 2004).

De Leuvense woonkernen vormen onderdeel van het regionaalstedelijk gebied Leuven, waarbinnen een toegenomen aanbod van woningen, bedrijventerreinen en andere stedelijke functies wordt voorzien. Leuven wenst echter dit te realiseren en tegelijk haar compacte stedelijke structuur te behouden. Dit door prioritaire (her)ontwikkeling aan hogere dichtheid van locaties binnen de huidige stedelijke structuur, eerder dan bijkomend open ruimte aan te spreken. Tegelijk wil de stad ook de ruimtelijke verscheidenheid consolideren en versterken, door bij ontwikkeling maximaal rekening te houden met de eigenheid van de locatie en specificiteit te creëren.

2.1.2 Wonen

RSV en RSVB

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) zet de lijnen uit van een beleid gericht op een bundeling van bijkomende woongelegenheden in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied. Delen van de gemeente Leuven zullen deel uitmaken van het nog af te bakenen regionaalstedelijk gebied Leuven. Het RSV formuleert als doelstelling voor deze stedelijke gebieden de creatie van een bijkomend en gedifferentieerd woningaanbod aan minimale dichtheden. Deze doelstelling wordt door het RSVB ondersteund. Hierbij zal in eerste instantie aandacht besteed worden aan het verhogen van de kwaliteit van de woonomgeving in de steden en de kernen van het buitengebied. Leefbaarheid en aantrekkelijkheid zijn echter prioritair ten opzichte van het louter kwantitatief invullen van de behoefte aan woningen en bedrijven. De relatie tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte dient versterkt te worden. Daarnaast wenst de provincie het sociaal woonbeleid (sociale huur- en koopwoningen) prioritair onder de aandacht te brengen. De provincie pleit voor gemengde projecten waar sociale huur- en koopwoningen gezamenlijk met andere woningen worden ontwikkeld.

RSL

Figuur 5: niet- limitatieve selectie van woonontwikkelingsgebieden in Leuven (RSL fig. 20.09)

De Martelarenlaan vormt de begrenzing van de woonkern Kessel-Lo. Binnen deze woonkern zijn onder meer de Kop van Kessel-Lo (WO27), de Centrale Werkplaatsen (WO26) en het open gebied tussen Willem Coosemansstraat en Pieter Nollekensstraat (WO12) geselecteerd als woonontwikkelingsgebied.

Dit betekent dat deze gebieden “in functie van de gewenste ruimtelijke structuur en de behoefte aan bijkomende woningen, prioritair in aanmerking komen voor de bouw van bijkomende woningen. Een woonontwikkelingsgebied moet met een gecoördineerde operatie worden gerealiseerd en minstens vertrekken vanuit een coherent stedenbouwkundig ontwerp.” (RSL, richt.ged.1, § 5.4.1.C, blz. 102).

Voor de Kop van Kessel-Lo wordt de combinatie met handel en kantoren in het vooruitzicht gesteld (RSL, richt.ged.1, § 5.7.2.D, blz. 133).

2.1.3 Economische en centrumstructuur

RSV en RSVB

Binnen het RSV is Leuven geselecteerd als regionaal stedelijk gebied. Leuven maakt ook deel uit van het centraal stedelijk netwerk Antwerpen-Gent-Brussel-Leuven, ook wel de “Vlaamse Ruit” genoemd en komt prioritair in aanmerking om een deel van de toekomstige noden inzake economische ontwikkeling op te vangen.

De ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden bevatten o.m. het versterken van de multifunctionaliteit (door verweving van de sociale, economische en culturele slagkracht en dynamiek van het stedelijk gebied ten goede komen) en strategische stedelijke projecten als impuls voor stedelijke vernieuwing.

RSL

Figuur 6: selectie van economische en multifunctionele gebieden in Leuven (RSL fig 2.12)

In functie van de economische en centrumstructuur van Leuven wordt de hele stationsomgeving (zowel zijde binnenstad als zijde Kessel-Lo) geselecteerd als “multifunctionele ontwikkelingspool” (MO2).

Een multifunctionele ontwikkelingspool wordt gedefinieerd als “een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de positie in de stedelijke structuur in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling.” (RSL, richt.ged.1, § 6.4.4.A, blz. 164)

Als bijkomend perspectief voor de stationsomgeving wordt gesteld: “De stationsomgeving wordt momenteel uitgebouwd tot een maatschappelijk en economisch beslissingscentrum. Aan de kant van Kessel-Lo, tussen de Martelarenlaan en de spoorwegbundel, kan een multifunctionele ontwikkeling gebeuren (met bij voorbeeld een congrescentrum). Deze ontwikkeling moet in zuidelijke richting beperkt blijven tot de Karel Schurmansstraat. Tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan moet de publieke ruimte worden ingericht als publiek park. (...)” (RSL, richt.ged.1, § 6.4.4.C, blz. 165).

2.1.4 Groenstructuur

RSV en RSVB

Het RSV pleit voor het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid. De provincie wenst het openruimtenetwerk bestaande uit een aaneenschakeling van pleinen, groene lijnelementen en waterlopen doorheen de stedelijke gebieden ruimtelijk te ondersteunen en te versterken. Hiertoe wenst zij onder meer aandacht te hebben voor de open ruimtes binnen de stedelijke gebieden door middel van een versterking van de ecologische infrastructuur.

RSL

Figuur 7: selectie van openruimtegebieden in Leuven (RSL fig 2.05)

Het toekomstige Park Belle Vue is in het structuurplan geselecteerd als een gebied met recreatie als hoofdfunctie, waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde (R31 op de kaart).

Als ontwikkelingsperspectief voor dit gebied wordt bijkomend gesteld: “Tussen de P. Nollekensstraat en de Koning Albertlaan moet het talud langs de Martelarenlaan ingericht worden als publiek park. Gezien de functie in de natuurlijke structuur en de ligging op een noord-zuid gerichte corridor, moet aandacht besteed worden aan de natuurgerichte aanleg. De weg zelf wordt geïntegreerd in de parkaanleg, met zo weinig mogelijk impact op de belevingswaarde van het park.” (RSL, richt.ged.1, § 4.6.3.B, blz. 74)

2.1.5 Verkeersstructuur

RSV en RSVB

Het gewest en de provincie pleiten voor het selectief autoarm maken van de stedelijke gebieden via een geschikt locatiebeleid, een gericht vergunningenbeleid in verband met parkeervoorzieningen, het stimuleren van zachte vervoersvormen,... Er wordt gestreefd naar een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, sociale en ecologische componenten ten volle onderkend worden. Door het versterken van alternatieven voor het wegverkeer (multimodaliteit) en de verbeterde verbinding van de modi (intermodaliteit) blijft de mobiliteit beheersbaar. In het bijzonder wenst de provincie de intermodaliteit tussen fiets en openbaar vervoer te versterken.

RSL

Figuur 8: gewenste spoorinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.14)

Figuur 9: selectie van businfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.15a)

Figuur 10: selectie van fietsinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.16)

Figuur 11: wegcategorisering in Leuven (RSL fig 2.17)

De Diestsesteenweg (N2) en de Tiensesteenweg (N3) worden in het structuurplan geselecteerd als verbindingswegen met de regio. De gedeelten ter hoogte van het projectgebied zijn bovendien geselecteerd als doortocht (D3, D4).

De Martelarenlaan (Z7) en het traject Koning Albertlaan – De Jonghestraat – Platte Lostraat (Z6) worden als verzamelweg geselecteerd. Verzamelwegen worden gedefinieerd als “wegen die het verkeer op wijkniveau verzamelen om het naar het wegennet van een niveau hoger te voeren. Verzamelwegen moeten ingericht worden in functie van de lokale bedieningsfunctie en van de selectieve doorstroming van het wegverkeer. Doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de wijk, moet in principe worden geweerd.” (RSL, richt.ged.1, § 8.7.5.A, blz. 262)

De Martelarenlaan, het Jan Vranckxtracé (m.i.v. de fietsbrug) en de Koning Albertlaan zijn geselecteerd als provinciale fietsroute (overeenkomstig het RSVB). Het Locomotievenpad is geselecteerd als stedelijke fietsroute.

De Martelarenlaan is tenslotte ook richtinggevend geselecteerd als busroute met voorrangsmaatregelen (M29). De toekomstige parking langs de Martelarenlaan is geselecteerd als randparking, aanvullend op zijn eerste taak als pendelparking.

2.1.6 Gebiedsgerichte bepalingen in het RSL over het gebied Martelarenlaan

Voor de spoorwegbundel wordt als specifiek deelsysteem een eigen ruimtelijk wensbeeld uitgewerkt (RSL richt.ged. § 11.6, blz. 66 e.v.). Dit wensbeeld is gebaseerd op volgende doelstellingen:

- de uitbouw van de stationsomgeving als nieuw stadscentrum
- de verbetering van de relatie tussen het oostelijk stadsdeel en de binnenstad
- omgaan met de verschillende schaal van de randen
- de toegang tot Leuven per spoor voldoende representatief maken.

Volgende ruimtelijke concepten liggen aan de basis van de gewenste ruimtelijke structuur voor het deelsysteem spoorwegbundel:

- geul en talud conditioneren de ontwikkeling van de randen
- bundeling van wegverkeer en zacht verkeer over strategische oversteekplaatsen
- het station als asymmetrische ontwikkelingspool
- versteende westkant, groene oostkant
- Opwaardering van de publieke ruimte

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- Tussen de Blauwputbrug en de Tivolibrug moet de ontwikkeling van de randen van de sporenbundel rekening houden met de zichtbaarheid vanaf de overzijde. De Martelarenlaan wordt tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan uitwerkt als een park met uitkijk naar de binnenstad.
- Voor de diverse modi werden de oost-westverbindingen geselecteerd. Voor wegverkeer en openbaar vervoer behoren de Blauwputbrug en de Tivolibrug daartoe. Voor het zacht verkeer bovendien: onderdoorgang station (V), passerel station (V) en fietsersbrug provinciehuis (F+V).
- De Martelarenlaan krijgt net als de vesten een functie als stedelijke verdeelweg enerzijds en als bedieningsweg van de langsliggende functies anderzijds. De inrichting als parklaan moet deze functies ruimtelijk verenigen. In deze parkaanleg krijgen ook de fietsers en voetgangers een plaats. De doorstroming van het openbaar vervoer moet gegarandeerd worden. Daartoe zijn vrije busbanen ter hoogte van de aansluiting op de Diestse- en Tiensesteenweg allicht noodzakelijk.

- Langs de zijde Kessel-Lo moet bij de ontwikkeling van de zogenaamde Kop van Kessel-Lo, het integrale gebied IJzerenwegstraat, Oude Diestsesteenweg en Spoorweggeul – Solvaystraat bekeken worden. Tevens moeten ook de transformatiemogelijkheden langs de Martelarenlaan en de aansluitende straten worden onderzocht.
- Net als langs de stadszijde moet langs de zijde Kessel-Lo, gelijktijdig met een project voor de Kop van Kessel-Lo, de publieke ruimte heringericht worden om de verschillende weggebruikers optimaal te geleiden en om de verblijfskwaliteit te verhogen. De publieke ruimte van de Martelarenlaan wordt uitgebreid met het aangrenzende spoortalud en tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan ingericht als park.
- De nieuwe ontwikkelingen in de stationsomgeving moeten bovendien van een hoogwaardige architecturale kwaliteit zijn.

2.2 Plannen van aanleg

Het gewestplan is voor het plangebied vervangen door het RUP Martelarenlaan.

2.3 Beschermde monumenten en stadsgezichten

Binnen of aangrenzend aan het plangebied zijn geen beschermde monumenten of beschermde stadsgezichten aanwezig.

2.4 Vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden

Figuur 12: Vogelrichtlijn - en habitatrictlijngebieden Leuven

Het plangebied bevindt zich noch in een vogelrichtlijngebied, noch in een habitatrictlijngebied. Het dichtst bijzijnde vogelrichtlijn- of habitatrictlijngebied bevindt zich in vogelvlucht op ongeveer 2 km van het plangebied ter hoogte van Korbeek-Lo (Valleien van de Winge en de Motte met valleihellingen).

3 Referentiesituatie en nulalternatief

Figuur 13: Projectonderdelen “Kop van Kessel-Lo”

Zonder de herziening van het RUP Martelarenlaan worden de ontwikkelingsperspectieven van het plangebied bepaald door het bestaande RUP. Het nulalternatief is hier eigenlijk de referentiesituatie.

Het volledige project “Kop van Kessel-Lo”, zoals **voorzien in reeds mogelijk volgens** het huidige RUP Martelarenlaan, omvat:

- In het noorden het zogenaamde “stationseiland”: hier wordt een mix aan functies voorzien: kantoren (20.420m²), hotels (10.070 m²), woningen (11.210m²), winkelruimte en horeca (2.090 m²-, pendelparking (975 plaatsen) en een publieke fietsenparking (1600 plaatsen);
- In het zuiden park Belle Vue: een lineair park gericht op verschillende gebruikers;
- De heraanleg van de Martelarenlaan:
 - In het noorden: een verbeterde aansluiting op de Diestsesteenweg en de aanleg van een Benedenplein, zodat onder de Martelarenlaan door een volwaardige stationsingang en doorgang naar Kessel-Lo ontstaat;

- In het zuiden: de verzonken parkway voor doorgaand verkeer en de ventweg voor bewoners en lokaal verkeer;
- De herontwikkeling van (delen van) de aanpalende bouwblokken:
 - Site Het Bad (55 appartementen, 420 m² commerciële ruimte)
 - Woonontwikkelingsgebied Coosemansstraat (36 ééngezinswoningen 55 appartementen)
- De nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer tussen Kessel-Lo en de binnenstad:
 - Locomotievenpad en Benedenplein: verbinding van het station en tunnel naar de binnenstad naar de nieuwe ontwikkeling op de centrale werkplaatsen, samen met de fietsverbinding doorheen de Centrale Werkplaatsen vormt dit een interessant alternatief voor de Diestsesteenweg.
 - Bovenplein: sluit de voet- en fietsersverbinding over de sporenbundel aan op de Martelarenlaan
 - Fietsbrug aan het provinciehuis: realiseert een derde verbinding tussen Kessel-Lo en de binnenstad
- ~~De nieuwe fietsverbinding onder de Tiensesteenweg richting Abdij van Park;~~
- Het kopgebouw aan de Tiensesteenweg.

De nieuwe ontwikkelingen in het noordelijk gedeelte – het stationseiland - zijn van start gegaan en reeds in grote mate gerealiseerd. Het zuidelijk gedeelte, dat inhoudelijk onlosmakelijk verbonden is met het noordelijk gedeelte, moet nog gerealiseerd worden.

De gedeeltelijke herziening van het RUP zal leiden tot een nog optimaler ruimtegebruik en zal de nodige flexibiliteit in de voorschriften implementeren.

4 Alternatieven voor het plan

Het voorstel tot RUP dat nu voorligt, is voortgekomen uit verder ontwerpend onderzoek naar de inrichting van het park. Uit dit onderzoek is gebleken dat de nieuwe plaatsing van het kopgebouw (in het park) een aantal voordelen had ten opzichte van de vroegere plaatsing (aan de Tiensesteenweg).

De keuze om in de laatste nog te realiseren gebouwen van de Kop van Kessel-Lo studentenhuisvesting mogelijk te maken, kadert binnen het beleid inzake studentenhuisvesting dat de stad recent samen met de KUL heeft uitgewerkt om de stijgende druk op de studentenhuisvestingmarkt op te vangen. Door een proactief beleid te voeren willen de stad en de KUL zorgen voor voldoende kwalitatieve studentenhuisvesting op de hiervoor geschikte locaties. De stad en de KUL hebben een lijst opgesteld van strategische sites – dichtbij campussen, het centrum of centra van deelgemeenten,...- om studentenhuisvesting te voorzien. Uit dit onderzoek kwam de Kop van Kessel-Lo naar voor als een geschikte locatie.

Met het plan Belle Vue daalt het aantal parkeerplaatsen rondom de Martelarenlaan sterk. Voor de ongeveer 110 wooneenheden die zich aan de Martelarenlaan bevinden zijn er in de toekomstige inrichting nog maar 60 parkeerplaatsen (langs de Ventweg) beschikbaar. Verschillende mogelijkheden zijn onderzocht om het aantal parkeerplaatsen voor bewoners van de Martelarenlaan en/of de omliggende straten opnieuw wat uit te breiden. Het aanbieden van parkeercapaciteit in de parkeergarage onder het kopgebouw en het aanbieden van

extra parkeercapaciteit in een nieuw te bouwen parkeergarage onder het bastion kwamen hier als twee realiseerbare oplossingen naar voor.

De overige wijzigingen in de voorschriften zijn zo minimaal dat er geen alternatieven onderzocht werden.

5 Motivatie screening

In de wijzigingen van het RUP worden enkel wonen, gemeenschapsvoorzieningen en private dienstverlening in de sociale sector toegelaten. Handel, horeca, schone productie, kantoren, recreatie zijn mogelijk als nevenbestemming, maar kunnen slechts een beperkt deel van de totale oppervlakte bedragen. Bedrijven die een project uit bijlage I (overeenkomstig artikel 4.3.2., § 1, MB 10/12/04) inhouden, worden hierdoor uitgesloten. Een toetsing aan de criteria van bijlage I is dan ook overbodig.

De voorliggende plannen die als basis dienen voor de opmaak van het RUP vallen ook niet onder de criteria van bijlage II (overeenkomstig artikel 4.3.2., § 1, MB 10/12/04) en in het bijzonder ook niet onder de criteria voor stadsontwikkelingsprojecten van deze bijlage:

- 1) De woonontwikkeling ligt ruimschoots onder de grens van 1.000 woongelegenheden
- 2) De brutovloeroppervlakte van de handelsfunctie die wordt toegelaten ligt ruimt onder de grens van 5.000m²
- 3) De verkeersgenererende werking is lager dan 1.000 personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Het RUP vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, of voor een project opgesomd in de bijlage bij Omzendbrief LNE 2011/1 - 22 juli 2011, namelijk voor de rubriek 10 (infrastructuurprojecten – stadsontwikkelingsprojecten) van bijlage bij omzendbrief 2011/1. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau en houdt een kleine wijziging in omdat het voornamelijk een verschuiving van een programma betreft, en is dus screeningsgerechtigd. "In de buurt van en binnen het plangebied bevindt zich geen habitat- of vogelrichtlijngebied, zodat er geen passende beoordeling vereist is.

Uit bovenstaande kan besloten worden dat het plan niet van rechtswege plan-MER-plichtig is, waardoor het plan in aanmerking komt voor een verzoek tot raadpleging.

6 Methodologie screening

In de screening worden enkel de mogelijke effecten van de herziening beschreven en beoordeeld (dus enkel die aspecten die via de herziening van het RUP mogelijk worden gemaakt). De technische wijzigingen die geen impact hebben, worden niet specifiek vermeld in de beoordeling.

Per milieudiscipline wordt een kwalitatieve beschrijving en beoordeling gemaakt van de effecten, gebaseerd op gegevens van de stad Leuven en deze te vinden op de websites van de Vlaamse Overheid. Waar mogelijk worden milderende maatregelen vooropgesteld.

7 Screening

7.1 Grens- of gewestgrensoverschrijdende effecten

Daar het voorliggend plan een wijziging betreft van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan, en gezien de wijziging een gebiedsgericht plan omvat afgestemd op de stationsomgeving van Leuven worden er geen grens- of gewestgrensoverschrijdende effecten verwacht ten gevolge van voorgenomen plan.

7.2 Bodem

Figuur 14: Bodemkaart – grondwaterstromingsgevoeligheid

Figuur 15: Bodemkaart

De spoorweggeul zelf is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Het gebied tussen de huidige Martelarenlaan en de spoorweggeul is deels ‘weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3) en deels ‘matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3). De bodem kent een antropogene samenstelling.

Het RUP laat de realisatie van ondergrondse bouwlagen toe. Door de herziening van het RUP wordt een bijkomende ondergrondse constructie mogelijk gemaakt in de parkzone. Aangezien dit deel ‘weinig gevoelig is voor grondwaterstroming’ zal de impact hiervan beperkt zijn.

Ook onder het kopgebouw kan een ondergrondse parking gerealiseerd worden. Deze zone is matig gevoelig voor grondwaterstroming, dit was echter ook bij de vorige inplanting het geval. Bij eventuele bemaling van ondergrondse constructies zoals bijvoorbeeld kelders of garages zal de verwachte impact op de grondwaterstroming beperkt zijn. Het toepassen van specifieke bemalingstechnieken kunnen het effect enigszins reduceren. Het verplichten van deze technieken vormt echter geen RUP-materie.

Het spoorwegtalud is aangeduid als erosiegevoelig. De weg komt voor een stuk in het talud te liggen. Door de bijkomende verharding kan het afstromend water toenemen wat de erosie (hellingafwaarts) in de hand kan werken. Door middel van natuurtechnische ingrepen kunnen deze effecten worden beperkt.

Conclusie:

Inzake de discipline bodem worden geen significante effecten verwacht.

Enkel bij de inplanting van het ‘kopgebouw’ kan er lokaal een matig negatief effect ontstaan vanwege de grondwaterstromingsgevoeligheid.

7.3 Water

Figuur 16: Watertoets- erosiegevoeligheid

Figuur 17: Infiltratiegevoeligheid

Figuur 18: Van nature overstroombare gebieden

Figuur 19: Zoneringsplan VMM

Er stromen geen gecategoriseerde waterlopen doorheen of grenzend aan het plangebied.

Het plangebied is infiltratiegevoelig. De herziening van het RUP voorziet enkel in een verschuiving van de geplande werken (de wegenis en het kopgebouw). Er wordt geen grote extra oppervlakte verhard. Om eventuele effecten op onder andere infiltratie te beperken worden inzake hergebruik, infiltratie en buffering

van hemelwater de provinciale en gewestelijke regelgeving toegepast. Binnen de zones voor wonen in het RUP blijft de algemene bouwverordening van kracht. Deze verordening legt onder andere beperkingen op aan de verharding van de tuinzones.

Het plangebied is weinig tot matig gevoelig voor grondwaterstroming. Indien er een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m, er moet advies gevraagd worden bij de bevoegde adviesinstanties.

De watertoetskaart van het AGIV geeft aan dat het plangebied noch in effectief overstromingsgevoelig, noch in mogelijk overstromingsgevoelige zone ligt. Het plangebied is ook niet van nature overstroombaar. Voor dit aspect worden geen aanzienlijke effecten verwacht.

Het plangebied is volgens het zoneringsplan van de VMM reeds aangesloten (centraal gebied) op het rioleringsstelsel en rioolwaterzuiveringsinstallatie. Uit de gegevens van de stad Leuven blijkt dat de riolering via bestaande leidingen is aangesloten op een operationele RWZI (rioolwaterzuiveringsinstallatie) en behoort bijgevolg tot het centraal gebied een zuiveringszone A.

Conclusie: Inzake de discipline water worden geen significante effecten verwacht.

7.4 Fauna en flora

Figuur 20: biologische waarderingskaart

Het spoorwegtalud staat op de biologische waarderingskaart aangeduid als complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen (taluds met struweelopslag van allerlei aard, houtkant of oude heg). Bij de inrichting van het park zal rekening worden gehouden met de aanwezige waardevolle elementen. De sfeer van het westelijk deel van het park waarin de verlegde Martelarenlaan is gelegen, wordt bepaald door een parkbeplanting die op het informele karakter van de spoorzone is geïnspireerd. Halverwege het parktalud staan groepen van berken. In de westelijke rand, rond de verlegde Martelarenlaan, worden deze aangevuld met vlinderstruiken. De berken en vlinderstruiken zullen ook spontaan tot ontwikkeling komen in de hoeken van het spoorwegemplacement zelf. De vegetatie zal zo worden gekozen dat ze biedt, binnen de mogelijkheden van de locatie, condities biedt voor het tot ontwikkeling komen van waardevolle stadsecologie. Het gebied kan hierdoor een schakel vormen in de reeks van groene zones van noord naar zuid door het stedelijk weefsel.

Conclusie: Het geheel van maatregelen inzake de discipline fauna en flora maken dat een matig positief effect wordt verwacht.

7.5 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De belangrijkste verandering die met de herziening van het RUP wordt gerealiseerd, heeft zoals reeds vermeld vooral betrekking op het zuidelijk deel van het projectgebied, namelijk de realisatie van het park en het kopgebouw. Door de zone met gemengde bestemming te verschuiven, kan een gebouw worden gerealiseerd dat volledig wordt geïntegreerd in het park, wat landschappelijk een betere oplossing is.

Binnen het plangebied is de bodem hoofdzakelijk antropogeen. Binnen het gebied dat tot op heden niet bebouwd is geweest, vormt het kopgebouw en de ondergrondse parking onder het bastion de enige bebouwing. Een significant effect op de discipline archeologie valt dan ook niet te verwachten.

Conclusie: Het voorgenomen RUP heeft een positief effect voor wat betreft de milieudiscipline landschap. Er worden geen negatieve effecten verwacht voor wat betreft de aspecten bouwkundig erfgoed en archeologie.

7.6 Mens: sociaalorganisatorische en ruimtelijke aspecten en hinder

Het park dat zal worden aangelegd, vormt de tegenhanger van de dense ontwikkeling aan de eigenlijke kop en heeft een positieve invloed op de leefbaarheid van de omgeving. Door de verschuiving van het kopgebouw kan dit gebouw landschappelijk beter geïntegreerd worden, waardoor één samenhangend geheel wordt gecreëerd. In het 'parkgebouw' moeten, naast de parkeerplaatsen voor het eigen programma, ook een aantal extra parkeerplaatsen voorzien worden, om tegemoet te komen aan de hoge parkeerdruk in de buurt. Het ondergronds voorzien van deze extra parkeerplaatsen, levert een verbetering op van de verblijfskwaliteit.

Het RUP laat verder geen activiteiten toe die ten opzichte van de referentietoestand bijkomende hinder zouden veroorzaken.

➔ Conclusie: het voorgenomen plan zorgt voor een positief effect inzake de discipline mens: sociaalorganisatorische en ruimtelijke aspecten en hinder.

7.7 Mens: mobiliteit

Door de verplaatsing van het 'kopgebouw' is de verkeersknoop zo compact mogelijk. De Koning Albertlaan sluit met een T-splitsing op de Martelarenlaan aan. Aangezien deze straat de verzamelweg is voor de ruime omgeving van de Koetsweg en Platte Lostraat en tijdens de spits de verkeersintensiteit vergelijkbaar is met de Martelarenlaan, moet de doorstroming richting Tiensesteenweg en Martelarenlaan vloeiend verlopen. Dit wordt geregeld door de T-aansluiting en het kruispunt Tiensesteenweg als één kruispunt te behandelen. De verkeerslichten worden op elkaar afgestemd.

Deze verkeersoplossing biedt ook voor het langzame verkeer een goede en vooral veilige doorstroming. De fietsers- en voetgangersstroom zijn helemaal losgekoppeld van het autoverkeer door middel van een groenbuffer. De verbinding tussen de Tiensesteenweg en het park gebeurt via het nieuwe voorplein van de school.

Het voorzien van extra parkeerplaatsen (onder het kopgebouw en onder het bastion) voor bewoners komt tegemoet aan een bestaande behoefte: het is niet dat door deze ingreep extra autoverkeer gegenereerd zal worden.

Het toelaten van studentenhuisvesting in de kop van Kessel-Lo zal vanuit mobiliteits oogpunt niet nadeliger zijn dan de functies die met het huidige RUP toegelaten zijn.

Conclusie: het voorgenomen plan zorgt voor een positief effect inzake mobiliteit.

7.8: Mens: gezondheid

De herziening van het RUP laat niet toe dat seveso-activiteiten zich vestigen binnen het plangebied. Er zijn ook geen Seveso-activiteiten aanwezig binnen een radius van 2km rondom het plangebied.

Conclusie: inzake de discipline mens-gezondheid worden geen significante effecten verwacht.

7.8 Geluid

Het ruimtelijk uitvoeringsplan laat, behalve de studentenhuisvesting in de kop van Kessel-Lo, geen andere functies toe dan binnen het huidige kader worden toegelaten. Er worden geen lawaaiproducerende activiteiten toegelaten.

De herlegde Martelarenlaan wordt in het nieuwe ontwerp zo dicht mogelijk naar het spoor verschoven. Voor het wegverkeer betekent de verlegging van de Martelarenlaan naar de nieuwe verdiepte ligging een grote geluidsreductie voor de bestaande woningen (-19db).

Het feit dat er vanaf het spoor/de weg wordt gewerkt met een zacht glooiende helling richting de gevels, heeft een beperkt negatief effect van maximaal 4db. De nieuwe situatie zorgt ervoor dat de totale som van geluidsbelasting op de gevels 15db minder is dan de huidige situatie.

Het programma blijft hetzelfde ten opzichte van het huidige kader, dus wordt er geen verhoging verwacht van het aantal verplaatsingen ten gevolge van het voorgenomen plan.

Conclusie: Inzake geluid worden geen negatieve effecten verwacht. Integendeel, de nieuwe situatie zorgt voor een verminderde geluidsbelasting op de gevels aan de Martelarenlaan ter hoogte van het park Belle Vue.

7.9 Lucht

Wat betreft de impact van de emissies gebouwverwarming, zullen nieuw op te richten gebouwen moeten voldoen aan de recente EPB-regelgeving. Dit zou moeten leiden tot beter geïsoleerde gebouwen en dus een beperktere emissie.

Binnen het voorgenomen plan zijn ten opzichte van de referentiesituatie geen nieuwe verkeersgenererende ontwikkelingen mogelijk. Een grote toename van het aantal verplaatsingen van gemotoriseerd verkeer gelinkt aan voorgenomen plan wordt dan ook niet verwacht waardoor de verkeersemissies dan ook slechts beperkt zullen toenemen.

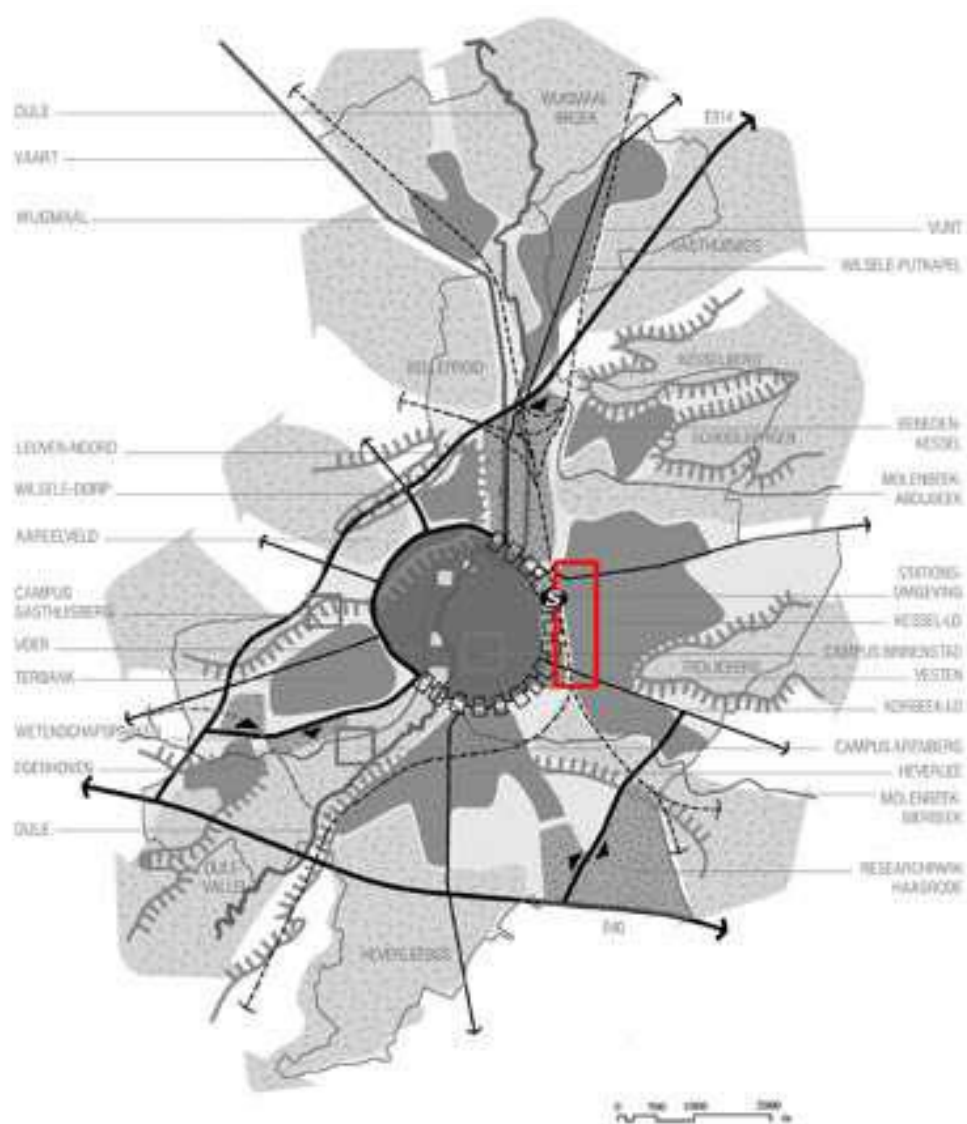
Conclusie: Voor de discipline lucht worden geen negatieve effecten verwacht.

8 Besluit

Zoals vermeld onder 'motivatie screening' is het RUP screeningsgerechtigd.

Het RUP is volledig afgestemd op het richtinggevend en bindend gedeelte van het RSL.

In dit hoofdstuk, dat fungeert als screeningsdocument, werden de milieudisciplines bodem, water, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, sociaalorganisatorische ruimtelijke aspecten en hinder, mobiliteit, geluid en lucht bestudeerd. Uit de screening kan als globale conclusie gesteld worden dat het voorgenomen plan niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg volgens de inschatting van de stad niet plan-MER-plichtig is.

FIGURENBUNDEL

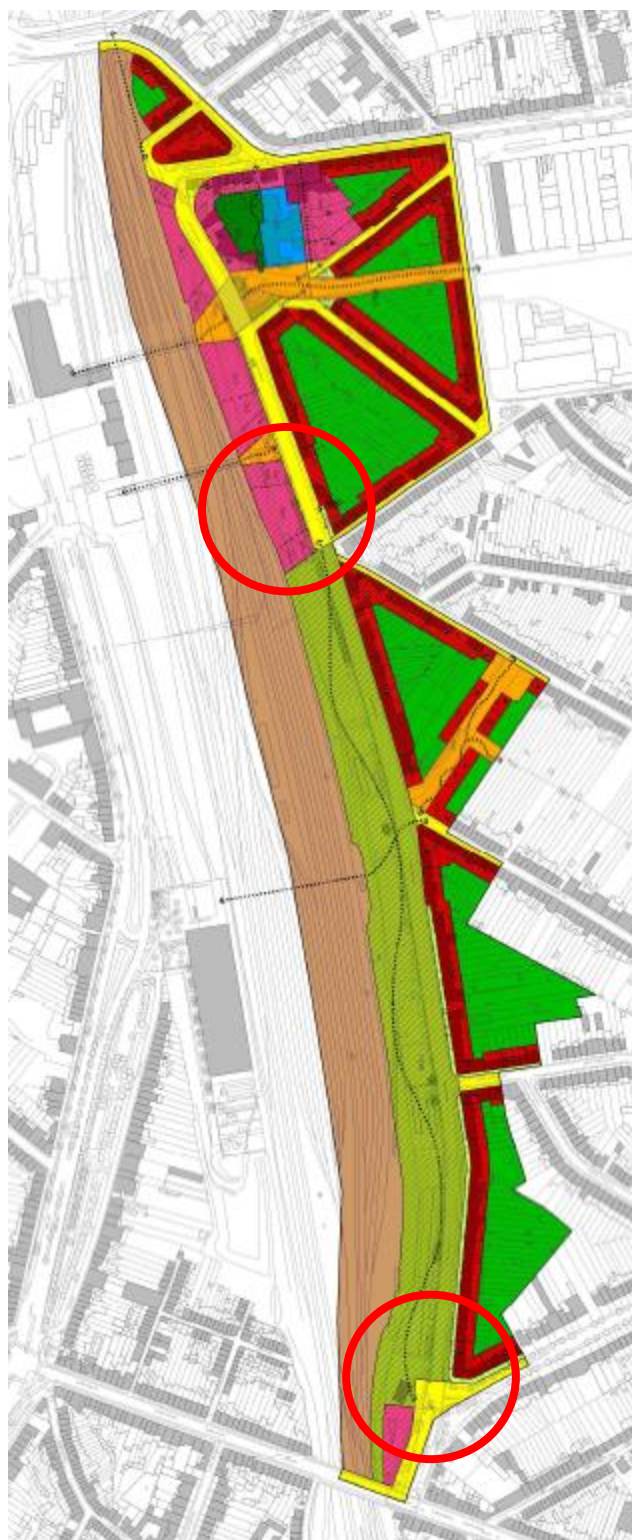
Figuur 1: Situering plangebied



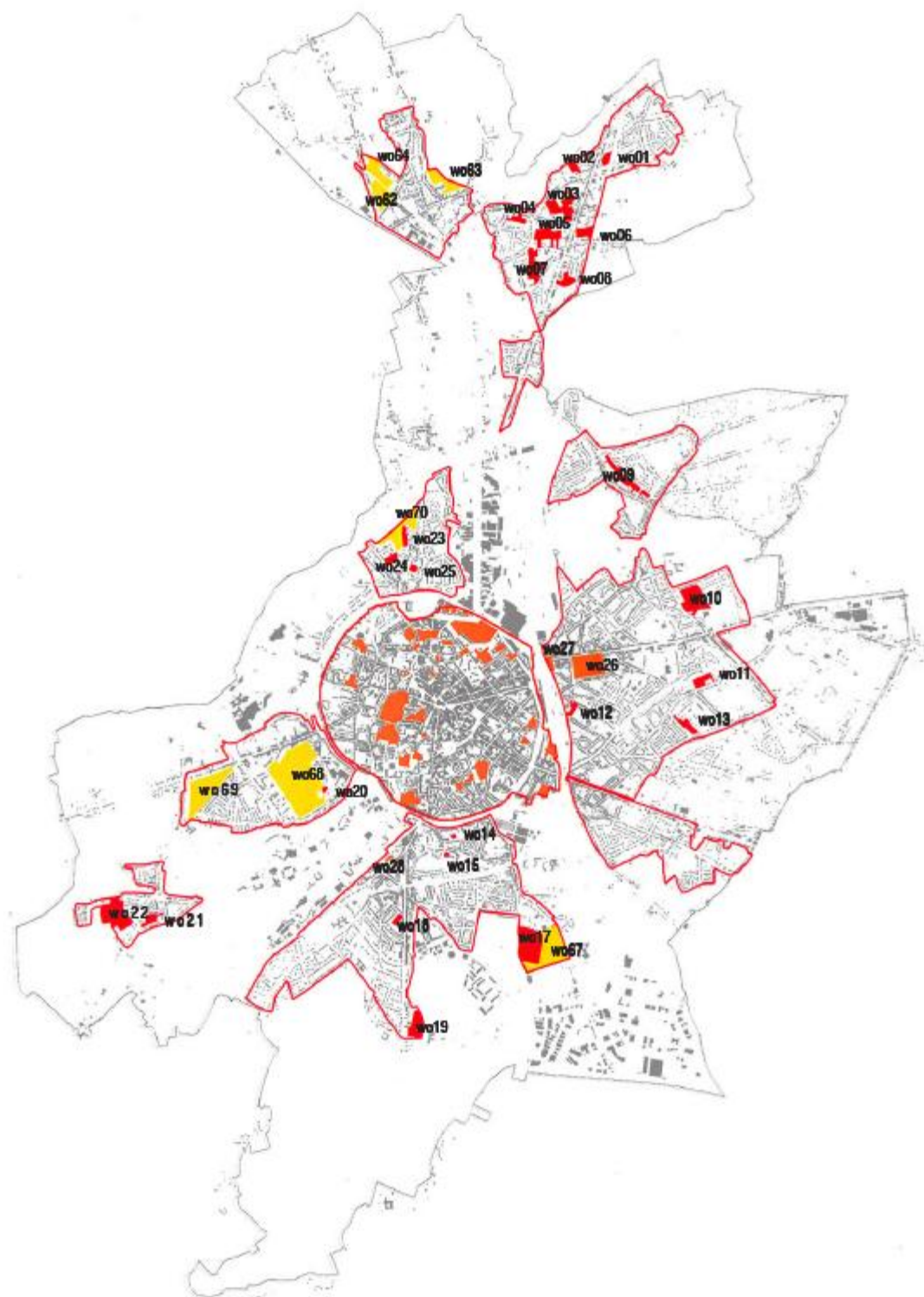
Figuur 2: RUP Martelarenlaan, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie 19 april 2007



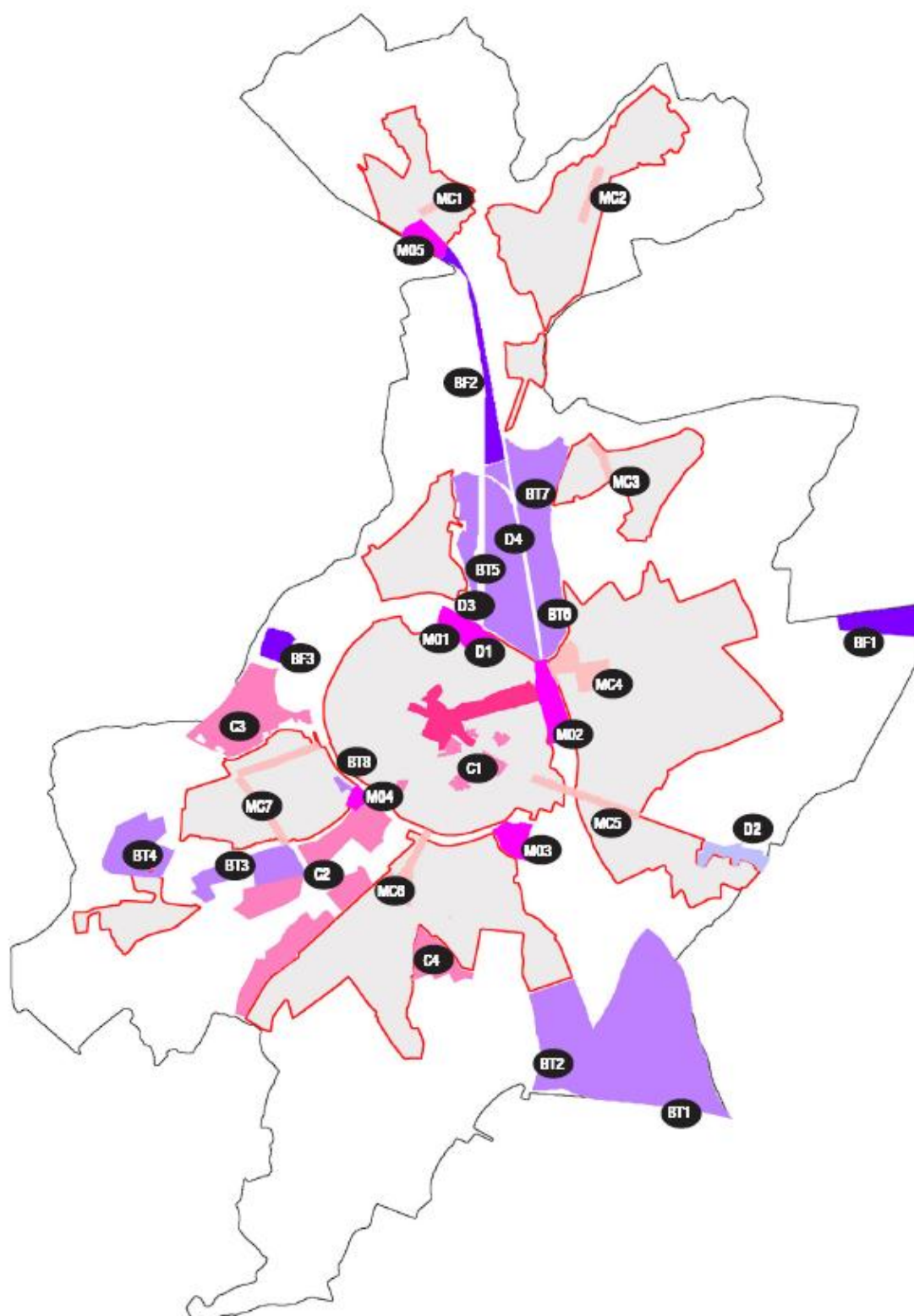
Figuur 3: Landschapontwerp Park Belle Vue



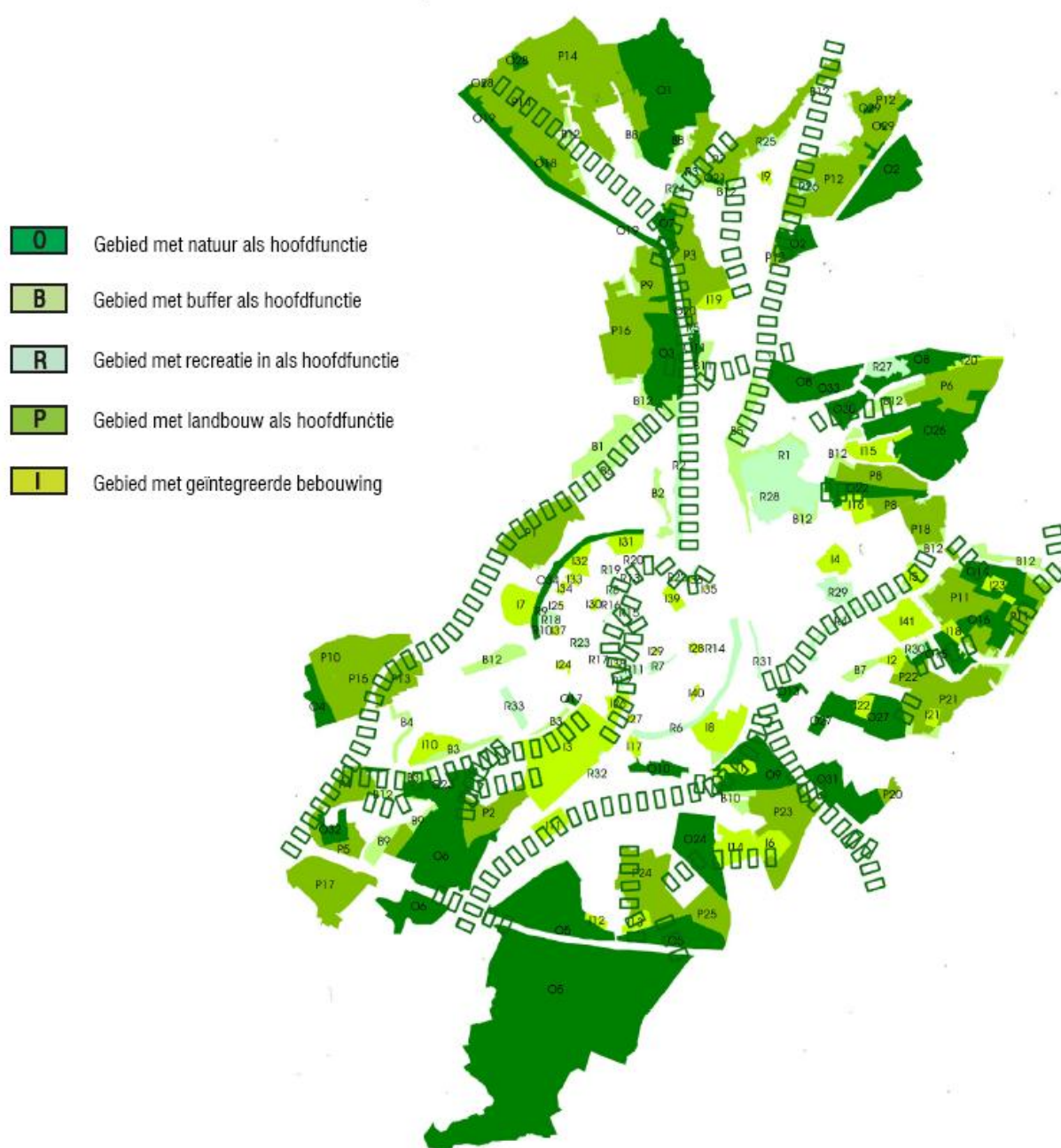
Figuur 4: Aanduiding wijzigingen grafisch plan RUP



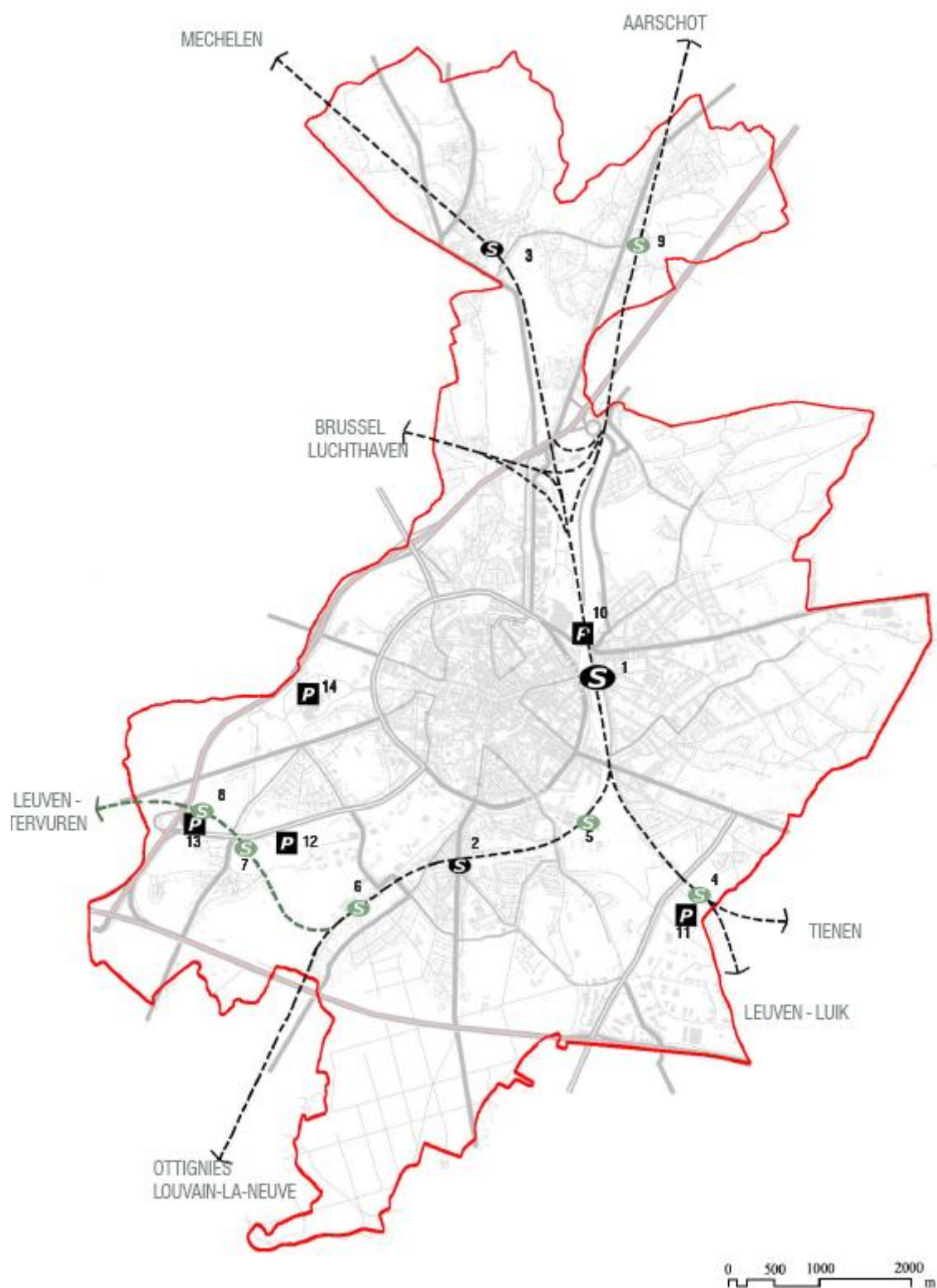
Figuur 5: Niet- limitatieve selectie van woonontwikkelingsgebieden in Leuven (RSL fig 2.09)



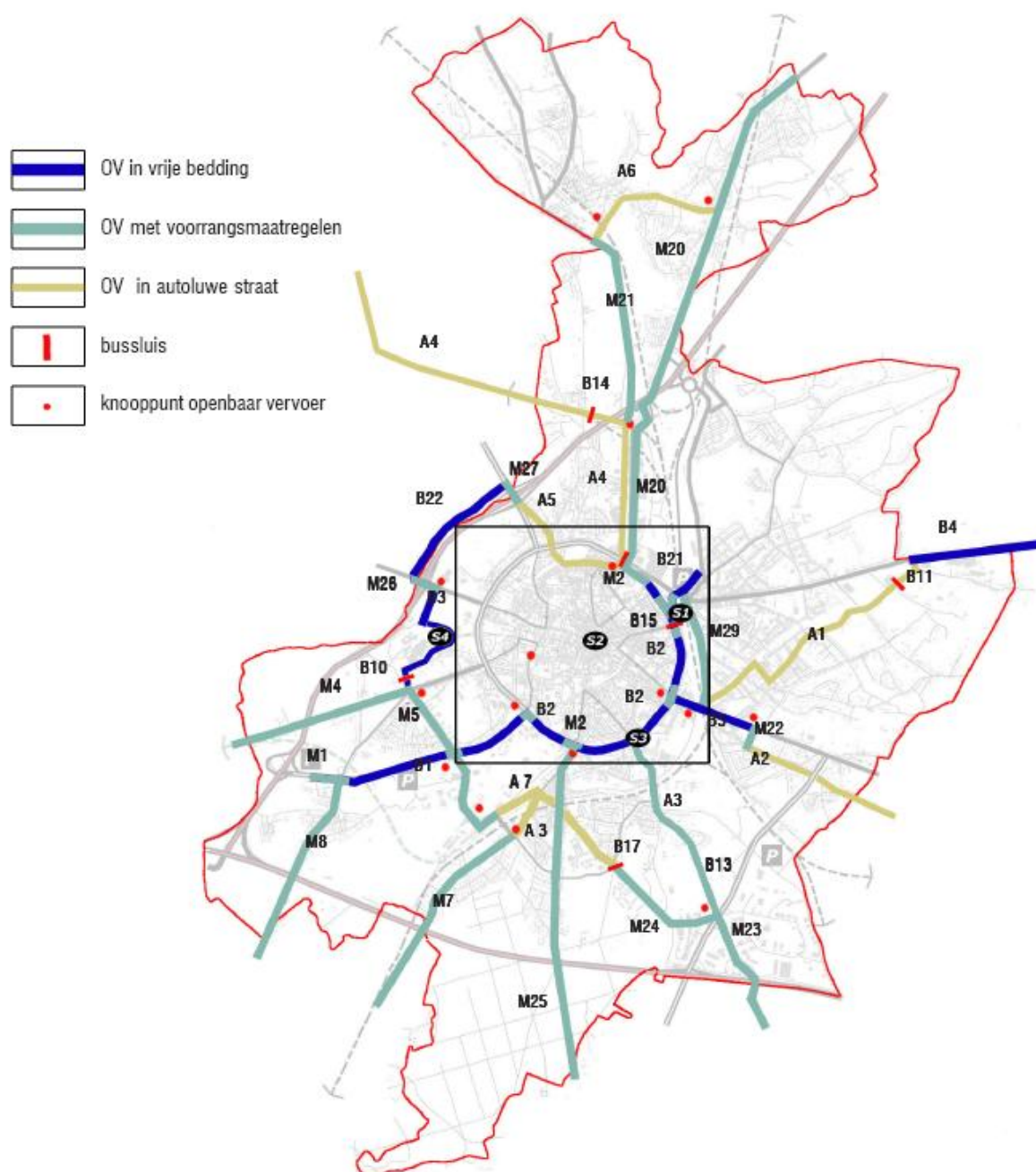
Figuur 6: Selectie van economische en multifunctionele gebieden in Leuven (RSL fig 2.12)



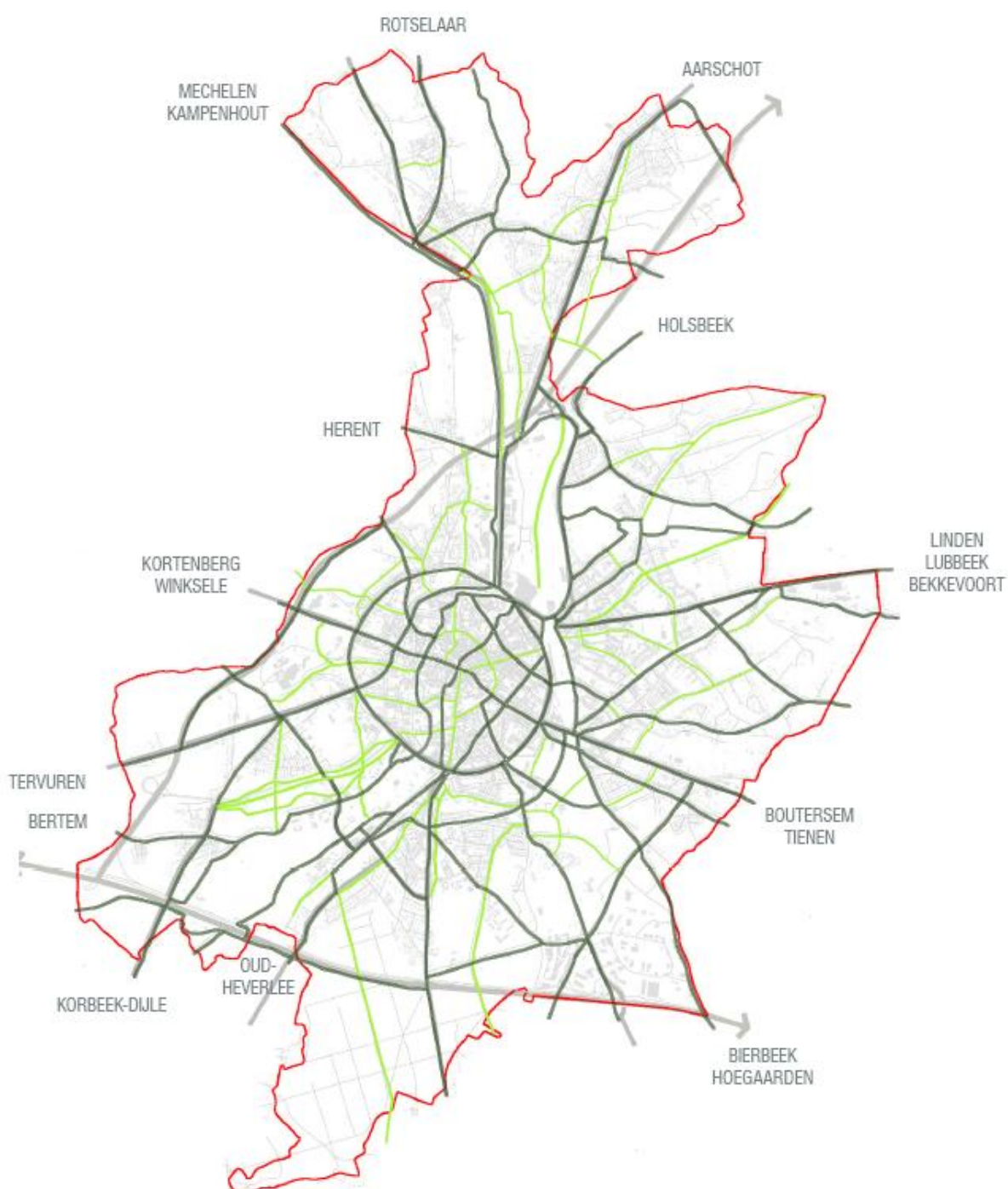
Figuur 7: Selectie van openruimtegebieden in Leuven (RSL fig 2.05)



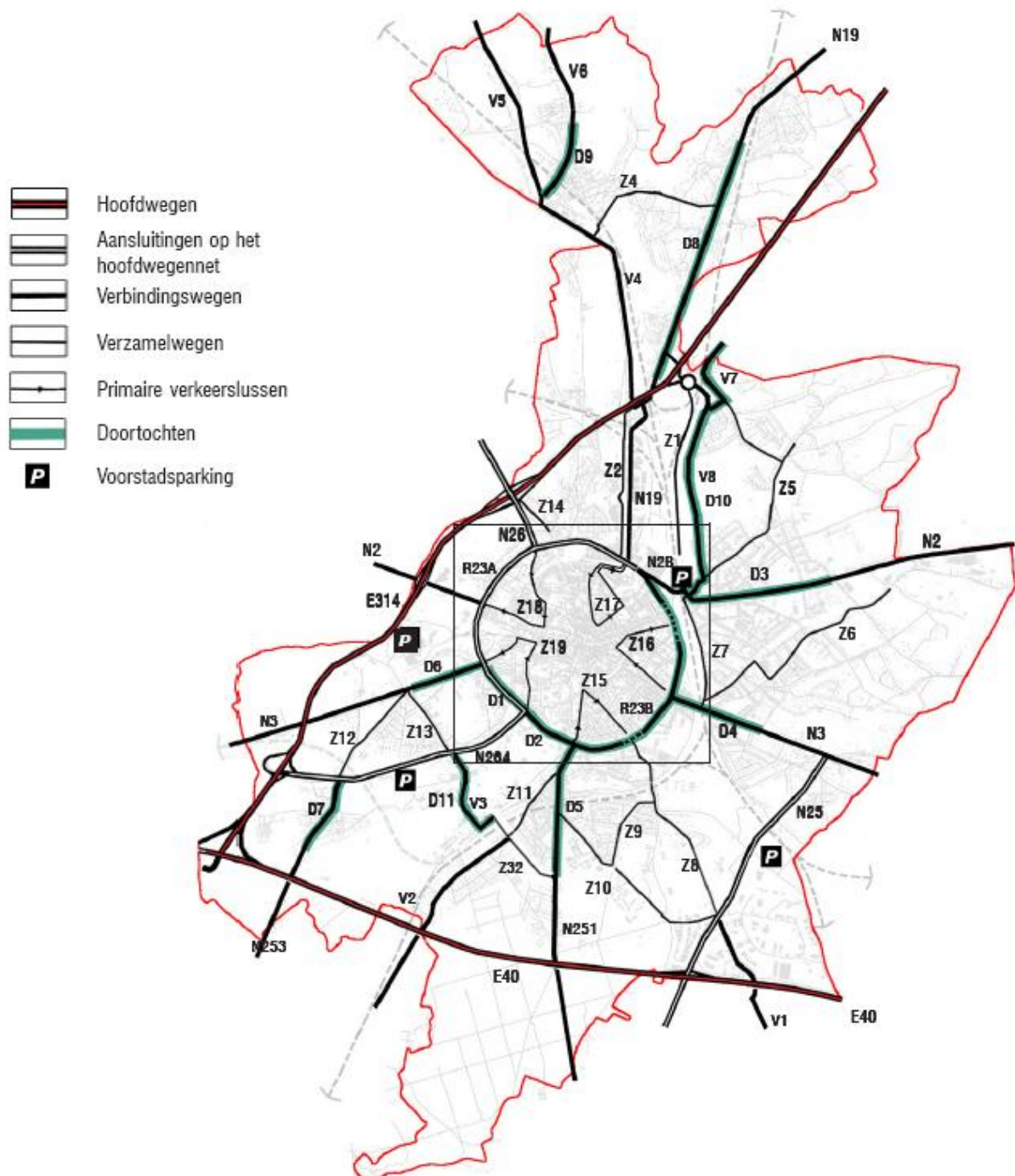
Figuur 8: Gewenste spoorinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.14)



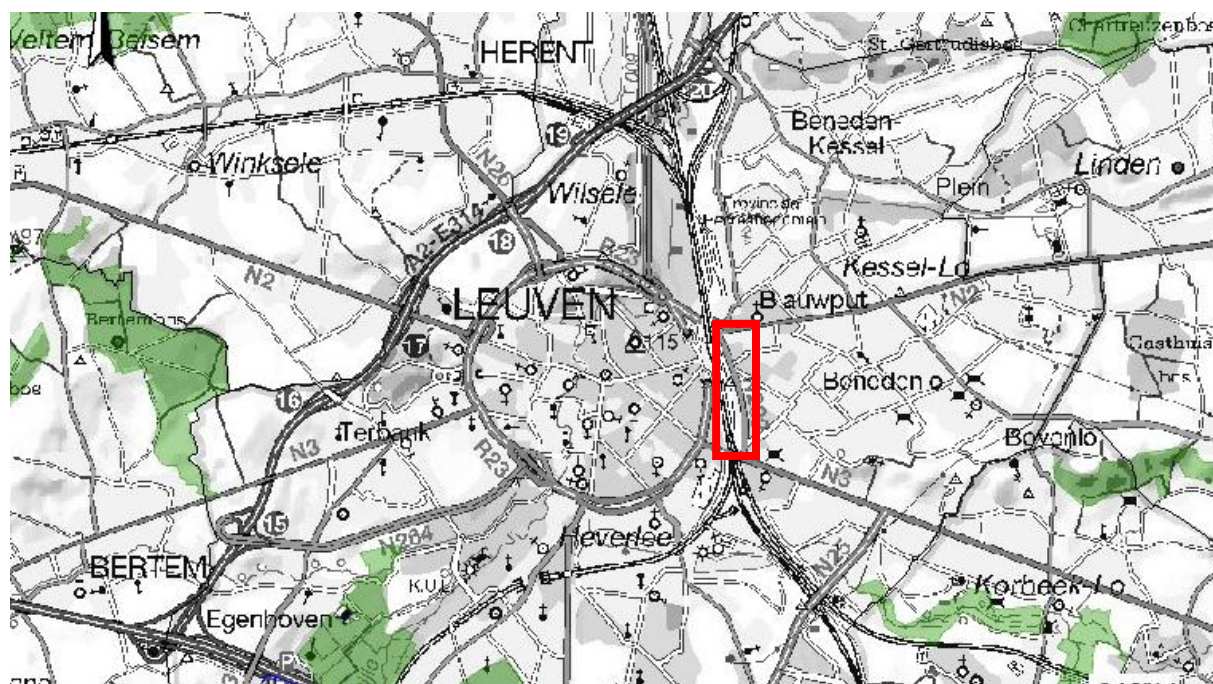
Figuur 9: Selectie van businfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.15a)



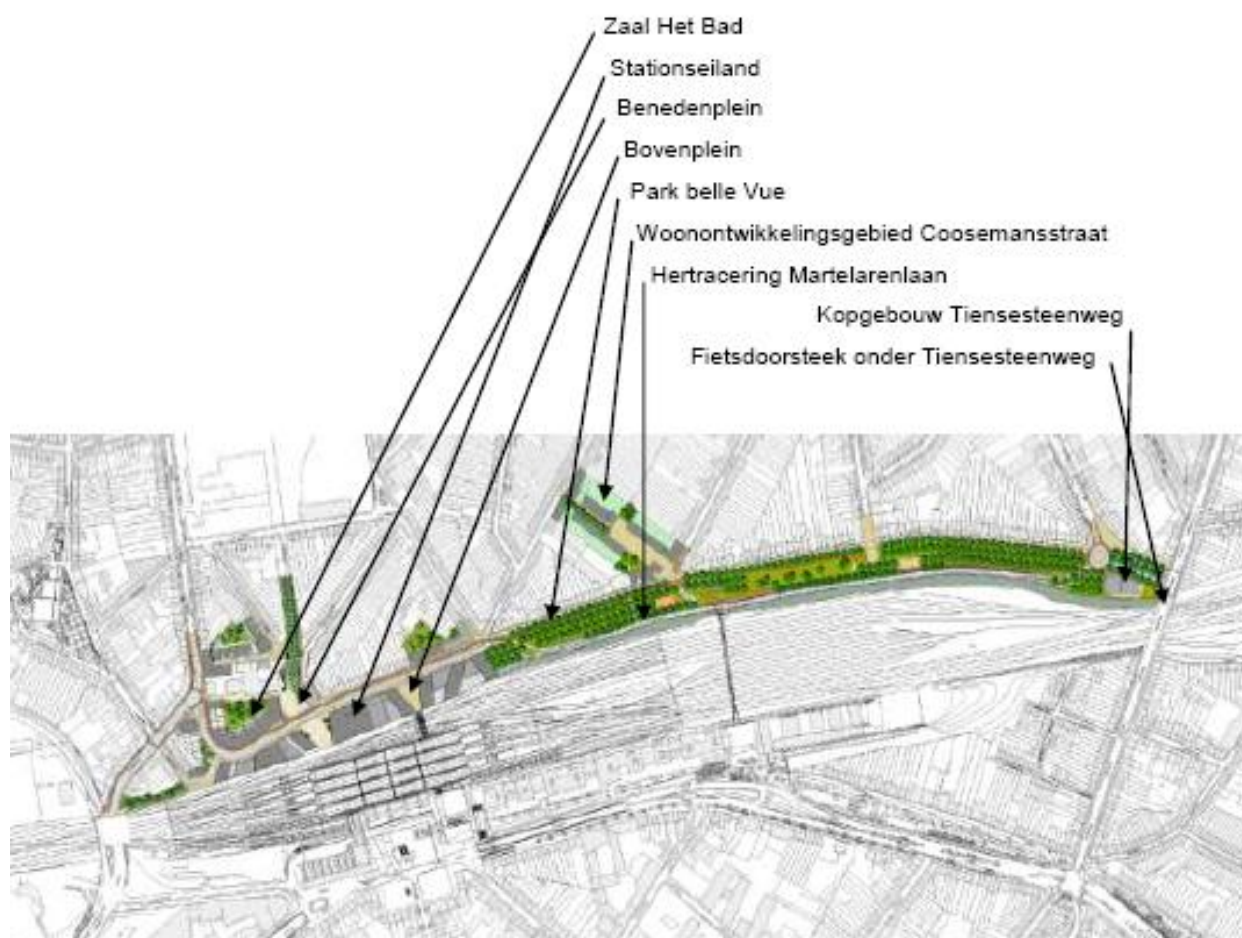
Figuur 10: Selectie van fietsinfrastructuur in Leuven (RSL fig 2.16)



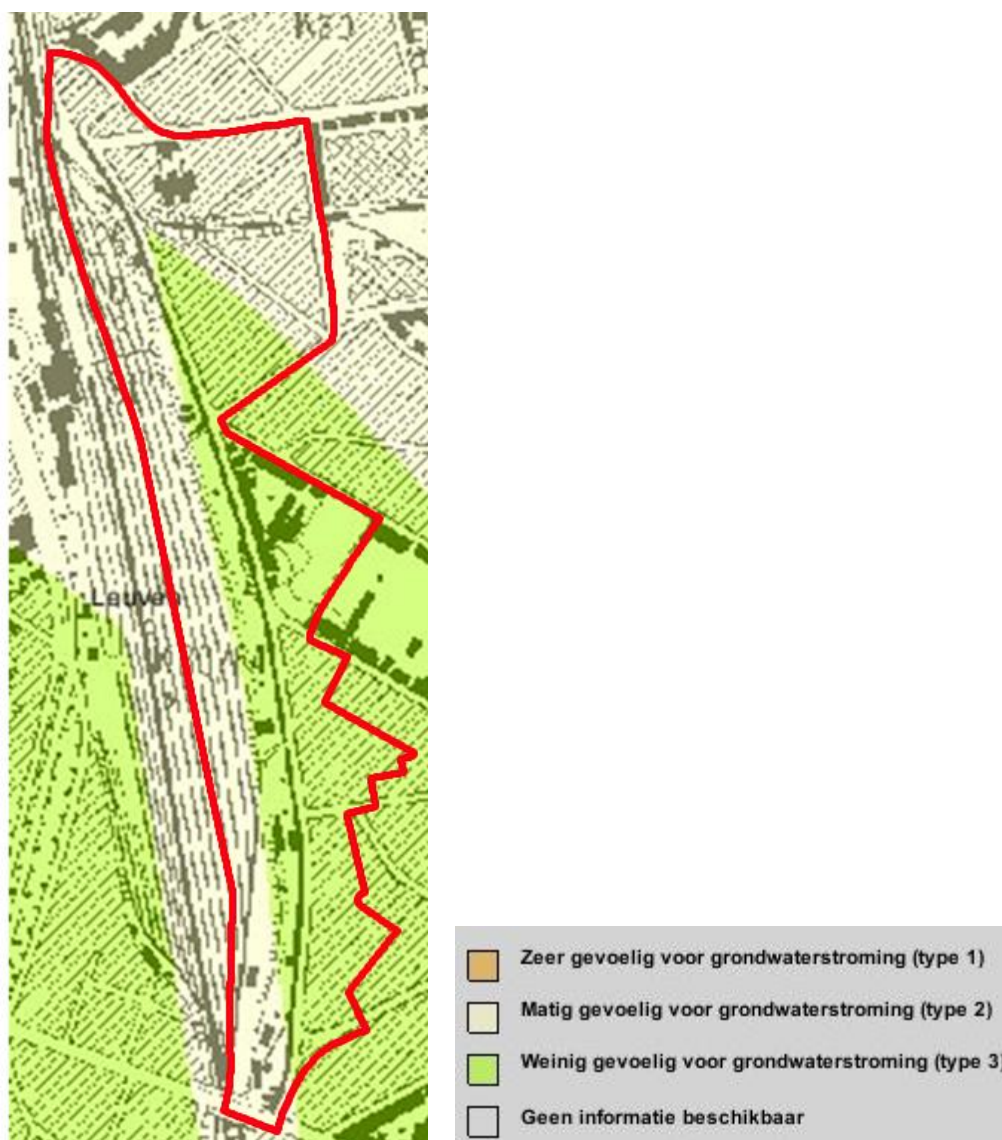
Figuur 11: Wegencategorisering in Leuven (RSL fig 2.17)



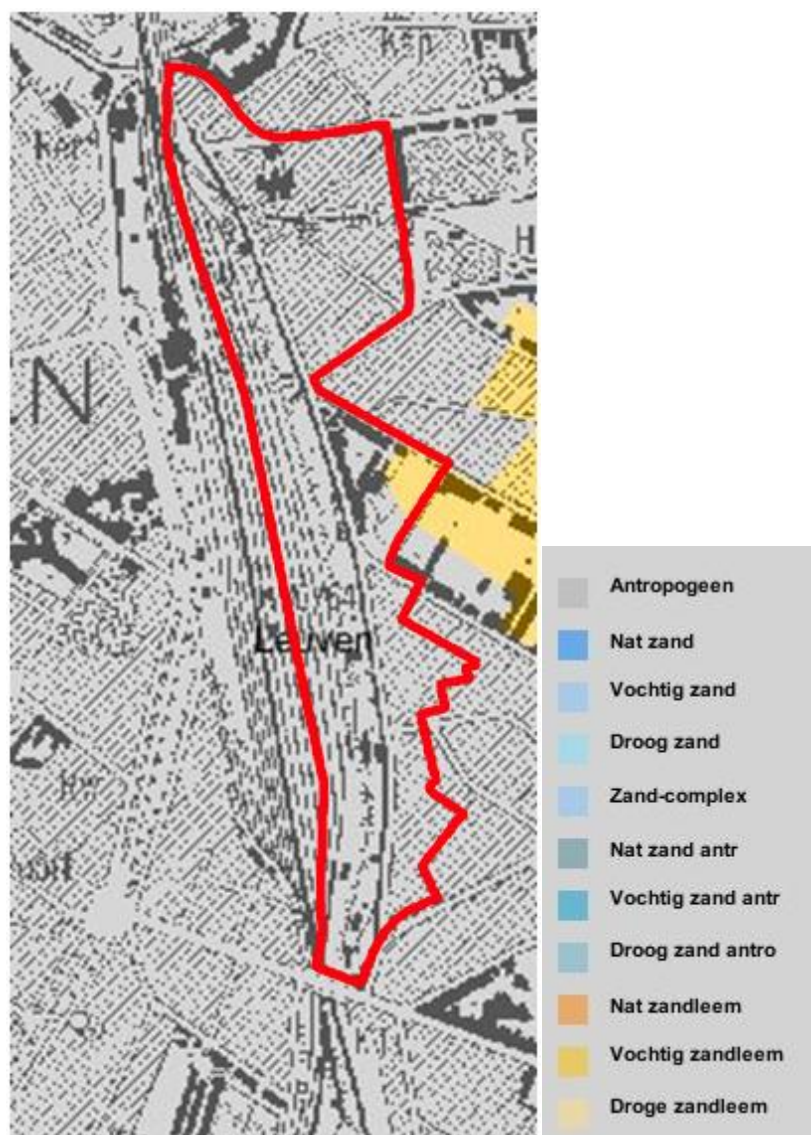
Figuur 12: Vogelrichtlijn - en habitatrichtlijngebieden Leuven



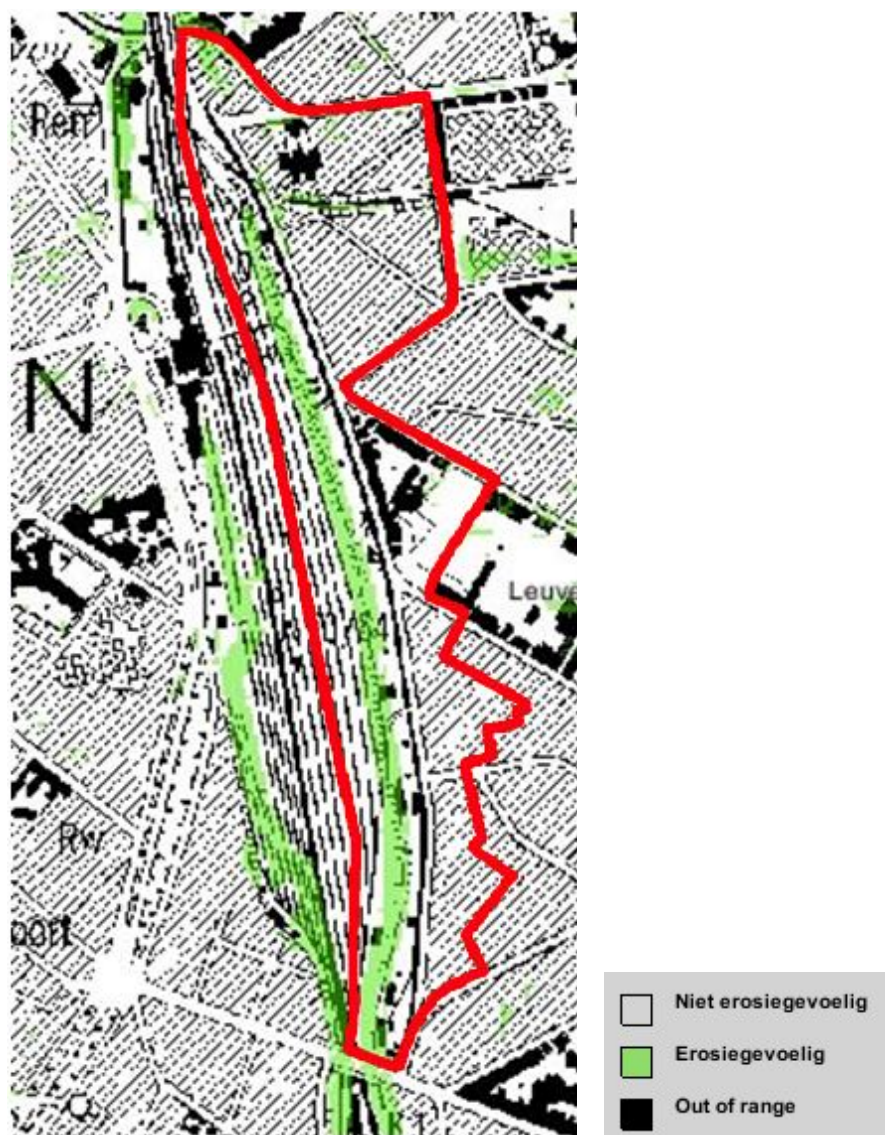
Figuur 13: Projectonderdelen "Kop van Kessel-Lo"



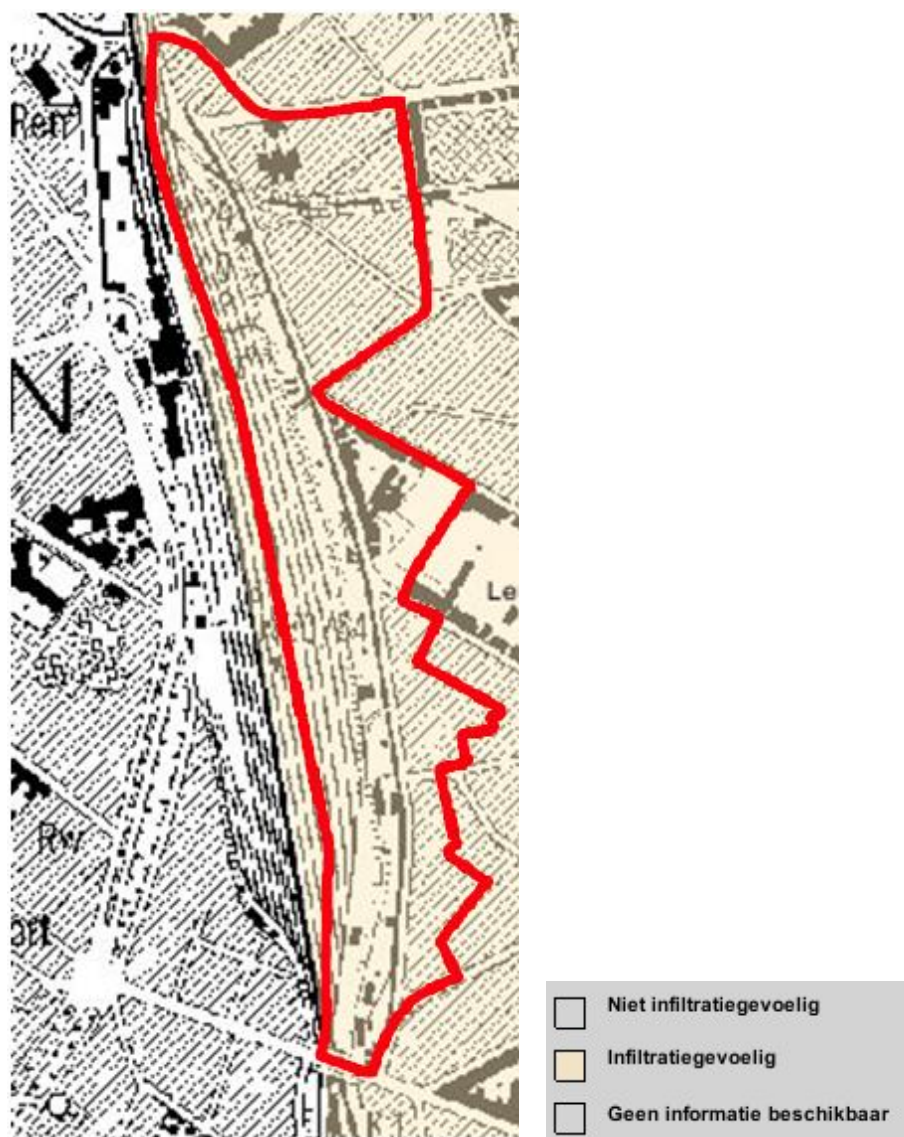
Figuur 14: Bodemkaart – grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Bron: AGIV)



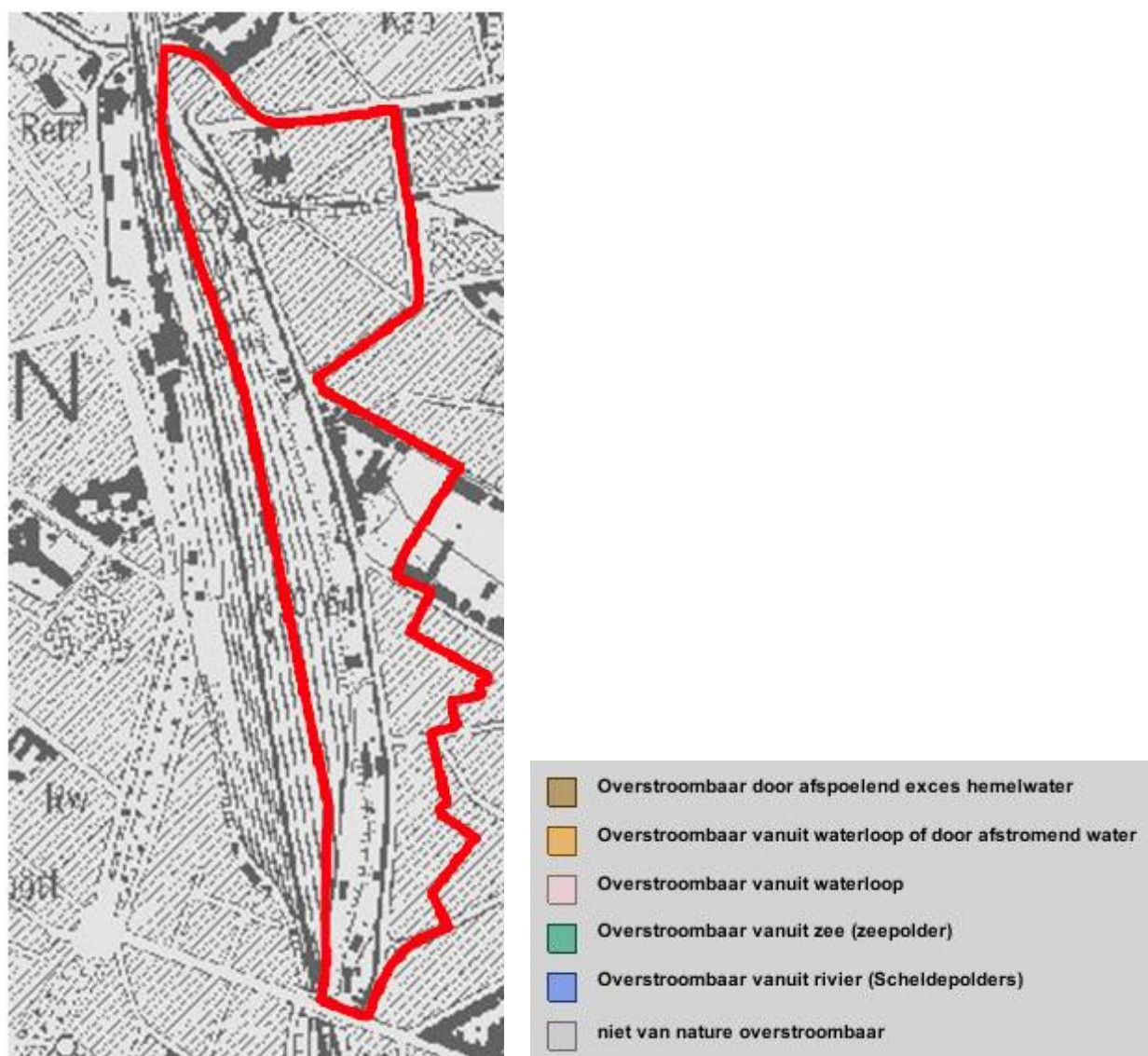
Figuur 15: Bodemkaart (Bron: AGIV)



Figuur 16: Watertoets - erosiegevoelige gebieden (Bron: AGIV)



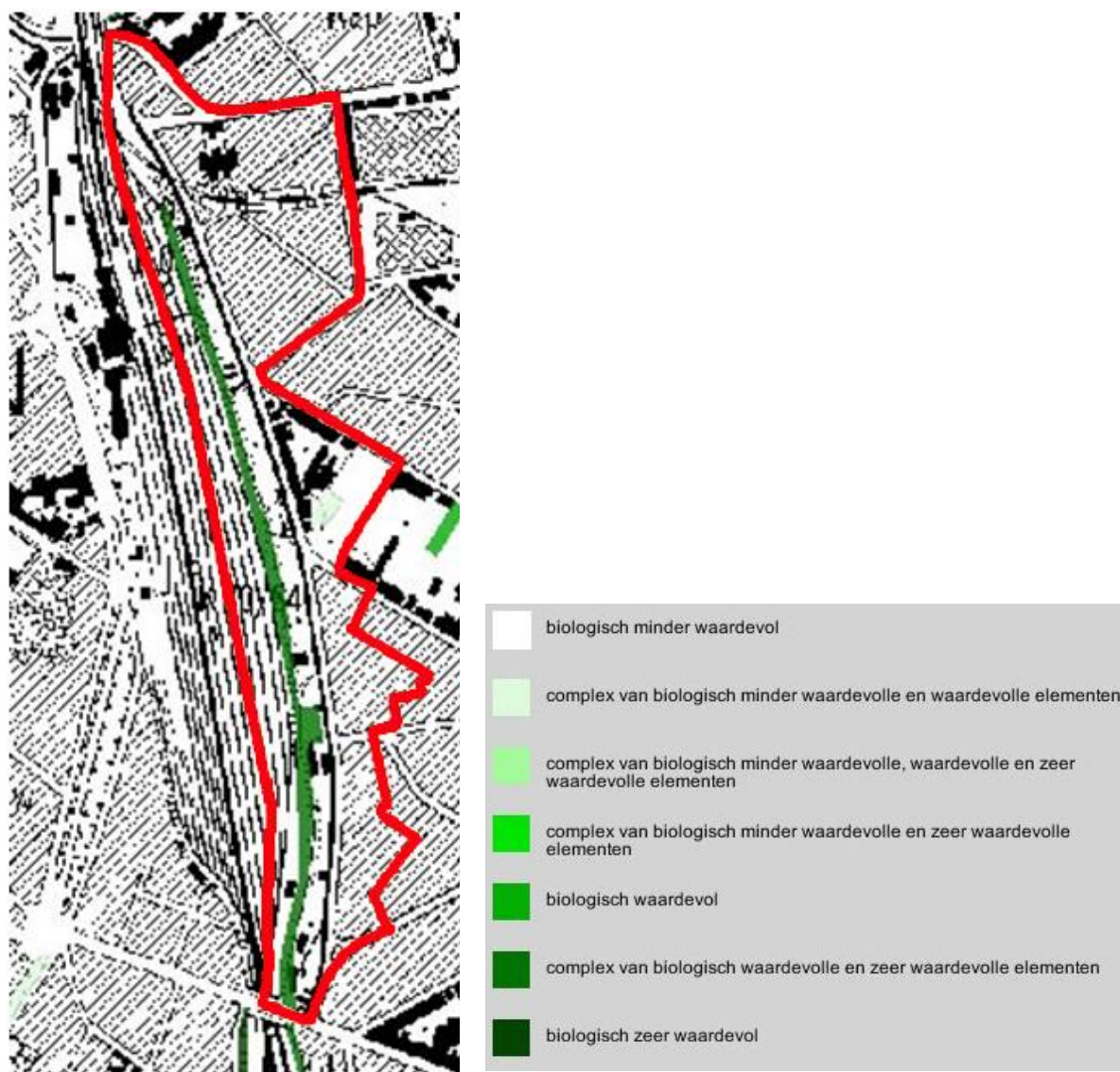
Figuur 17: Infiltratiegevoeligheid (Bron: AGIV)



Figuur 18: Van nature overstroombare gebieden (Bron: AGIV)



Figuur 19 : Zoneringsplan (VMM)



Figuur 20: Biologische waarderingskaart (Bron: AGIV)