

MOZAIEK

STADSVERNIEUWING LEUVEN

EDITIE APRIL 2008 JAARGANG 5 NUMMER 1

RECENTE ONTWIKKELINGEN IN
DE STATIONSOMGEVING
INCLUSIEF INTERVIEW MET MARCEL SMETS





Concept en realisatie
infohuis stadsvernieuwing

Redactie

Geert Antonissen, Karlien Stroeykens, Erna Vanesch, Wendy Maes

Tekstcorrectie

Catherine van Dievoet

Schepen van communicatie

Dirk Vansina

Directeur communicatie

Alfons Verdyck

Fotografie

Geert Antonissen, Karlien Stroeykens, Erna Vanesch, Wendy Maes
Henderyckx Fotografie (luchtfoto's), Eric Dewaersegger, Vlaams Gewest ATO,
Filip van Loock

Met dank aan

Stad Leuven: AGSL, dienst ruimtelijke planning, technische dienst wegbeheer,
persdienst, communicatiedienst, groendienst, milieudienst, stadsarchief,
college van burgemeester en schepenen
Philippe Samyn en Partners, projectteam Leuven Noord, NMBS-holding, Promobuild,
provincie Vlaams-Brabant, professor Marcel Smets, Wouter Mulier, CIP, SeARCH, AR-TE,
LineA thv, Karel Vandenhende, Ney & Partners, H+N+S landschapsarchitecten,
Crepain Binst Architecture

Verantwoordelijke uitgever

College van burgemeester en schepenen

Contactgegevens

Infohuis stadsvernieuwing, Rijschoolstraat 4/0102, B-3000 Leuven
infohuis@leuven.be - tel. 016 30 08 75

(nieuwe openingsuren: maandag: 9.00-13.00 uur, dinsdag: 13.00-16.00 uur,
woensdag: 9.00-12.00 uur, donderdag: 13.00-20.00 uur)

Meer info: www.leuven.be/stadsvernieuwing

Kant Kessel-Lo pag. 4

01. Centrale Werkplaatsen pag. 5

02. Locomotievenpad pag. 5

03. Woonerf pag. 5

04. Kop van Kessel-Lo: brug en Benedenplein pag. 6

05. Kop van Kessel-Lo: gebouwen pag. 8

06. Park Belle-Vue pag. 10

Kant binnenstad pag. 12

07. KBC-project en esplanade pag. 13

08. Station pag. 15

09. Bankkantoor pag. 17

Interview professor Smets pag. 18

Voor en na pag. 24

RECENTE ONTWIKKELINGEN IN DE STATIONSOMGEVING

Geen plek is voor het hedendaagse Leuven van groter belang dan de stationsbuurt. Het is niet alleen de draaischijf van het stedelijk leven, maar ook dé katalysator van de vernieuwing van de hele stad. De volledige en efficiënte transformatie van deze buurt rond de laatste eeuwwisseling heeft in Leuven de grondige modernisering van de stad op gang getrokken. Niet toevallig zijn nadien een hele reeks grote stedenbouwkundige projecten als de Philipssite, Leuven-Noord, de Centrale Werkplaatsen enz. gestart. Allemaal projecten die minstens gedeeltelijk teerden op de opgedane ervaringen in de stationsomgeving.

Stilaan wordt duidelijk dat de stationsomgeving samen met de Vaartkom en het historische stadscentrum het éénentwintigste eeuwse hart van Leuven zal vormen. De ultieme symbool van deze verbreding van het centrum is de verhuis van een deel van de stadsdiensten (later dit jaar) van het mooie maar onpraktische stadhuis (dat een eerder ceremoniële functie krijgen zal) naar het stadskantoor naast het station. Hierdoor zullen de meeste stadsdiensten zich in het geografische centrum van de (gefusioneerde) stad bevinden.

Over de vorderingen in het andere deel van het toekomstige stadscentrum - de Vaartkom - berichten we u in een Mozaïek van dit najaar. In deze uitgave belichten we de meest recente ontwikkelingen in de stationsomgeving. Sinds de Mozaïek over de stationsomgeving van december 2005 is er namelijk al heel wat werk verzet: de werken aan de Kop van Kessel-Lo zijn gestart, tussen het provinciehuis en het station is een esplanade en een kantorencomplex verrezen, het Martelarenplein krijgt een nieuwe wand enz.

Het moment dus om een van de founding fathers van de transformatie van de omgeving - professor Marcel Smets - aan het woord te laten. Hij kijkt in een intrigerend interview kritisch terug op de ontwikkeling van zijn geesteskind.

Reacties op deze Mozaïek zijn zoals altijd welkom op infohuis@leuven.be

Vriendelijke groeten
Infohuis stadsvernieuwing Leuven,
www.leuven.be/stadsvernieuwing



An aerial photograph showing the Kessel-Lo railway station. The station features a large, modern glass and steel arched roof structure. To the left, there are several older, red-brick buildings. The station is surrounded by railway tracks and a dense residential area with many houses and trees. The title 'STATIONSOMGEVING VAN KESSEL-LO' is overlaid in white text at the bottom of the image.

STATIONSOMGEVING VAN KESSEL-LO

De spoorweg was en is bepalend voor Kessel-Lo. De deelgemeente ontstond rond de Centrale Werkplaatsen en heeft altijd een haat-liefdeverhouding gehad met de enorme spoorwegrivier. Enerzijds vormen de sporen een immense grens en hypothekeerden zo de uitbreidingsmogelijkheden of de mogelijkheden voor het autoverkeer. Tegelijk was ook de verbinding naar de binnenstad jarenlang een groot probleem. Anderzijds is de aanwezigheid van een groot station in de achtertuin uiteraard ook een ongelooflijke zegen. Zeker in een tijdperk waarin zes treinen per (spits-) uur tussen Leuven en Brussel rijden in 20 minuten, terwijl automobilisten al kilometers vóór Leuven aanschuiven in onoverzichtelijke files richting Brussel.

Toch werd deze kwaliteit ruimtelijk nooit echt vertaald. De Martelarenlaan mag in de volksmond dan wel Belle-View heten, dat is zeker niet het gevolg van de prachtige ligging. De aanwezigheid van huizen van lichte zeden in andere tijden is hier volgens kwatongen niet vreemd aan.

De voorbije jaren werd het gebied dan ook niet helemaal onterecht de *achterkant van het station* genoemd. De aansluiting tussen het station en Kessel-Lo verliep onoverzichtelijk, de spoorwegberm was een verzamelplaats voor auto's en de Martelarenlaan was verworpen tot een drukke verbindingsweg met weinig voorzieningen voor voetgangers, fietsers en bewoners. De interessante huizen op de Martelarenlaan en aanpalende straten stonden met andere woorden in een weinig interessant stedelijk weefsel.

Het grondplan van de buurt - de straatindeling, de perceels-groottes enz. - kan in dit druk bevolkt gebied uiteraard niet veranderen. Specifieke ingrepen die de kwaliteit van de buurt moeten verbeteren, kunnen uiteraard wel.

Zo komt het dat er op dit moment verschillende evoluties zijn in deze omgeving:



CENTRALE WERKPLAATSEN

Architect Karel Vandenhende staat in voor de restauratie van de grote hal (hal 9). De selectie verliep via de procedure van de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester. In de hal komt het jeugdcentrum met publiek toegankelijke ruimten van de jeugddienst en een atelier, leslokalen en vergaderruimten.

De opbouw van het woonproject van Matexi is volop bezig.

Meer info over de Centrale Werkplaatsen in de Mozaïek van dit najaar.



LOCOMOTIEVENPAD

Het Locomotievenpad - de verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de Centrale Werkplaatsen en het toekomstige Benedenplein aan het station - is in volle heraanleg. De rails in de weg zullen het vroegere treinkarakter van de site symboliseren. Beide bermen van de weg krijgen groenaanplantingen.



WOONERF

De aanleg van een woonwijkje in het binnengebied tussen de Pieter Nollekensstraat en de Willem-Coosemansstraat start vanaf 2009.

Meer info bij Promobuild via tel. 016 57 17 15.



MEER INFO OVER DE WERKEN AAN DE KOP

Meer info over de werken aan de Kop van Kessel-Lo krijgt u op www.leuven.be/kopvankessello. Hier kan u zich ook inschrijven voor de **digitale actuele nieuwsbrief met werfinfo**.

INGENIEUZE CONSTRUCTIE VERBINDT KESSEL-LO MET STATION

De relatie tussen Kessel-Lo, het station en Leuven wordt nog intenser nu ook aan de Kesselse zijde van het station de grote voetgangersstroom het autoverkeer niet langer zal moeten kruisen. In tegenstelling tot de Leuvense kant, zal het autoverkeer hier niet ondergronds, maar wel via een 35 meter lange brug gaan. De bestaande voetgangerstunnel onder het station zal doorlopen onder de brug en uitmonden in een nieuw plein aan de jeugherberg.

Het plein zorgt niet alleen voor de nodige zuurstof in dit druk bebouwd gebied, maar moet tegelijk ook de vele en complexe voetgangers- en fietsersstromen letterlijk in goede banen leiden. Alle verbindingen met de Martelarenlaan, de nieuwe gebouwen, het Locomotievenpad (de verbinding naar de Centrale Werkplaatsen) en de fietsenparking komen hier bij elkaar. Daarnaast zijn er nog de grote hoogteverschillen en de noodzaak om alles toegankelijk te maken voor voetgangers, kinderwagens, fietsen en rolstoelen. Tenslotte moet ook de sterkste eigenschap van de huidige onderdoorgang - het veiligheidsgevoel - letterlijk doorgetrokken worden tot in Kessel-Lo.

Om tegemoet te komen aan al deze eisen tekende het Brusselse ingenieursbureau Ney & Partners een opvallend ontwerp. De brug, de pleinwanden, de verbinding tussen de Martelarenlaan en het Benedenplein, de link naar de fietsenparking enz. vormen één doorlopende sculptuur. Deze vloeiende constructie wordt opgebouwd uit beton en bekroond met een stalen leuning. De vorm is het resultaat

van een onderzoek naar de structureel efficiëntste vorm voor deze brug op deze plaats. Het resultaat is opvallend esthetisch.

Centraal in het ontwerp staat de brug. Het wordt geen massieve balk die 'weegt' op de onderdoorlopende voetgangers, maar wel een paraboolvormige constructie die in het midden van de plaat erg dun is en dus zeer subtiel oogt. Het plein zelf zal - net als het Martelarenplein en de onderdoorgang - afgewerkt worden met langwerpige blauwe steen.

Aan de rand van het plein komen er, buiten de linken met de andere delen uit de buurt (cf. afbeelding), ook een nieuwe overdekte buitenruimte in de oksel van het plein en twee toegangen tot de nieuwe gebouwen van de Kop en de nieuwe fietsenstalling. Het hele ontwerp kanaliseert met andere woorden de vele voetgangers- en fietsstromen naar de verschillende richtingen.

Het plein, de brug en de omliggende gebouwen zullen zo een eigen gezicht schenken aan de Kesselse kant van het station, zodat dit gebied niet langer als de achterkant van het station door het leven gaat.

www.ney.be, www.libost.be
studiebureau: THV LineA (Libost-groep, Ney & Partners, A33)
aannemer: Wegebo

aansluiting voetgangersonderdoorgang station



Centrale Werkplaatsen



HET GEZICHT VAN KESSEL-LO KRIJGT VORM

Na de heraanleg van de Martelarenlaan en het Benedenplein zullen ook de gebouwen van de Kop van Kessel-Lo in verschillende fasen uit de grond schieten. In de Mozaïek van december 2005 stonden de algemene uitgangspunten reeds uitgelegd. Het gaat dan ondermeer over:

- de concentratie van de gebouwen aan het station zodat de rest van de spoorwegberm kan omgevormd worden tot het park Belle-View (zie pag. 10-11)
- de opdeling van het project in drie delen (noord-midden-zuid) door de plaatsing van twee tussenliggende pleinen: het Benedenplein dat aansluit op de stations-onderdoorgang (zie pag. 6-7) en het Bovenplein dat aansluit op het voetgangersbrugje over de sporen.
- de transparante balk van twee verdiepingen hoog op straatniveau die over het hele project doorloopt en zo een goede wisselwerking mogelijk maakt tussen de straat en de (hoge) gebouwen.
- de torenvolumes die onder verschillende hoeken staan waardoor de doorzichten, linken en bezonning voor de bestaande bebouwing maximaal behouden blijven.

Deze fundamenteën blijven op dit moment van kracht. Toch evolueerde het project en de omgeving verder. Een kort overzicht.

ARCHITECTUUR VAN DE TORENS

Intussen is de vormgeving van de torens verfijnd. In het hele project worden deze op eenzelfde manier opgebouwd.

1. Onderaan de glazen plint die al eerder bekend was.

2. De gevels aan de stationszijde en de zijde van de Martelarenlaan worden opgebouwd d.m.v. gestapelde panelen in architectonisch beton. In deze panelen komen kleine raamopeningen. Hierdoor blijft aan de Martelarenlaan de inkijk in de bestaande woningen zeer beperkt.
3. De andere gevels - de zogenaamde snedegevels - krijgen als contrast een eerder 'open' karakter. Glas en aluminium in subtiële kleurschakeringen vormen samen een hele reeks open, semi-open en gesloten delen.

AUTOPARKINGS

Omwille van de aanwezigheid van het station en de dichte bebouwing is er een ernstige parkeerdruk in het gebied. Om dit op te lossen komen er op termijn twee zeer grote parkeergarages: één onder het hele project van de Kop van Kessel-Lo en één op het spoorwegplateau vlak achter de Blauwputbrug.

ondergrondse autoparking Kop van Kessel-Lo

Deze bestaat uit vier ondergrondse bouwlagen. De autoparking biedt plaats aan 975 wagens. 700 parkeerplaatsen zijn publiek en ondermeer bedoeld als pendelparking. 275 plaatsen zijn specifiek voor de gebruikers van de gebouwen zelf.

De toegang tot de autoparking ligt in de spoorwegberm ter hoogte van de Schurmansstraat. Uitritten komen uit in de spoorwegberm ter hoogte van de Coosemansstraat en in de IJzerenwegstraat.



© CIP, AR-TE, SeARCH



Voor de voetgangers zijn er drie publieke toegangen: één aan het toekomstige park Belle-Vue, één aan het Bovenplein en één aan het Benedenplein. Elke publieke toegang heeft zowel een trap als een lift.

autoparking Leuven-Noord

Daarnaast zal op termijn de parkeercapaciteit in de ruime stationsomgeving verder uitgebreid worden met een grote pendelparking op het spoorweggebied, ten noorden van het station.

FIETSEN PARKING KOP VAN KESSEL-LO

De fietsenparking ligt aan de spoorzijde waardoor er daglicht binnenstraalt. Ze bestaat uit een aaneenschakeling van licht hellende vlakken die goed zichtbaar zullen zijn vanuit het station. Hierdoor zal de fietsenstalling zeer herkenbaar zijn en een belangrijke rol spelen in de spoorgevel van de Kop van Kessel-Lo. Vides tussen de verschillende niveaus geven de ruimte extra cachet.

WAT KOMT WAAR?

1. noordelijk gedeelte (kant Diestsesteenweg)

- woontoren met 33 tweeslaapkamer appartementen op 11 verdiepingen

- kantoren DVV en Familiehulp: ongeveer 800 m² kantoren over 2 bouwlagen met publieksgerichte functies aan de Martelarenlaan
- kantoren ACV/ACW: ruim 4000 m² kantoren over 4 bouwlagen met publieksgerichte functies aan de Martelarenlaan
- ETAP Hotel: een budget hotel met 139 kamers met toegang en ontbijtruimte aan de Martelarenlaan. De zuidgevel van het hotel grenst aan het Benedenplein.
- supermarkt: een winkelruimte van ongeveer 1400 m² met toegang vanaf het Benedenplein
- spoorwegpolitie: kantoren van de Federale politie met twee bouwlagen, toegankelijk vanaf het Benedenplein
- fietsenparking voor pendelaars (zie eerder)

Deze zone zal vermoedelijk opgebouwd worden aansluitend op de werken van het Benedenplein, de brug en de Martelarenlaan.

2. midden- en 3. zuidelijk gedeelte

Over deze zones lopen de onderhandelingen nog. Toch worden de contouren steeds duidelijker. In het midden-gedeelte komt ondermeer een driesterrenhotel met uitgebreide congresfaciliteiten, terwijl in het zuidelijk gedeelte ondermeer een groot kantorencomplex komt.

PARK BELLE VUE | Wedstrijdontwerp Park aan de ijzeren rivier

Marcel Smets gebruikte de metafoor reeds in de jaren '90 voor het spoorweggebied tussen Leuven en Kessel-Lo: de ijzeren rivier (cf. interview). Door de breedte van het gebied, het 'varen' van de treinen en de duidelijke aflijning van de omgeving, is er wel iets van. Het Nederlandse bureau H+N+S Landschapsarchitecten wiens globale ontwerp de open oproep voor dit park won, pikte deze riviergedachte op en werkte ze uit in een wedstrijdontwerp. Park Belle Vue zal geen eiland worden, maar een gebied dat volledig inspeelt op de vrij unieke omgeving, inclusief de ijzeren rivier.

DE VERLEGDE MARTELARENLAAN

De Martelarenlaan verhuist van voor de huizen naar de rand van het spoorwegtalud en zal half verzonken liggen. Zo krijg je vanuit het park interessante vergezichten op en over de spoorweg.

Maar ook voor automobilisten zal de Martelarenlaan een uitzonderlijke passage vormen. Die ligt namelijk nog steeds

hoger dan de sporen, waardoor vergezichten op het spoorwegtalud blijven. Aan de zijde van de deelgemeente Kessel-Lo komt een twee meter hoge natuurstenen muur. Zo ontstaat een rustig wegbeeld met parkachtige allure en een aantal bijzondere accenten waar de weg buigt en ter hoogte van de twee zogenaamde bastions.

BRUGBASTION EN WIJKBASTION

Naast de groene accenten op de koppen, kent het park ook twee stevige stenen accenten: de zogenaamde bastions. Deze liggen op de kruispunten van de verschillende routes uit de omgeving en vormen interessante ontmoetingsplaatsen. In het park liggen twee zulke constructies: het brugbastion en het wijkbastion.

Het brugbastion ligt op de plaats waar de nieuwe fietsbrug zal landen. Om de link met de overzijde duidelijk te maken, komen hier dezelfde klinkers als op het Provincieplein. Het plein zelf bestaat verder uit een raster van platanen.



Zicht vanuit het 'brugbastion' op het park
© H+N+S landschapsarchitecten

Daarnaast zullen er ook een deel trappen en een gazon in de vorm van terrassen komen.

Het wijkbastion komt waar de Stijn Streuvelslaar op het park uitkomt. Deze zone sluit vooral aan op de achterliggende wijk en zal waarschijnlijk ingericht worden als kinderspeelplaats.

Beide bastions zijn iets hoger gelegen waardoor ze duidelijk het begin en eindpunt van het park illustreren en ze een interessant uitzicht bieden: zowel over het lange rechtlijnige park met zijn verschillende hoogtes zelf als over de centrale wandelas die doorheen het park slingert.

AANLEG VAN HET PARK ZELF

De aanleg van het park is niet erg determinerend zodat er in de toekomst verschillende ontwikkelingen mogelijk blijven. Buiten de bastions zullen er vooral op de zon gerichte ligweiden zijn en vlakke speelweiden. De beplanting op zich zal de verschillende sferen van het park benadrukken.

Opvallend hierbij is ondermeer de 'tuinenstrip' langs de gevels van de woningen aan de Martelarenlaan. Deze zal samen met de bestaande voortuinen van de Martelarenlaan over de hele lengte Kessel-Lo als het ware aflijnen met groen. De lokale weg voor de bewoners zal er namelijk versmald zijn en de parkeerplaatsen zullen omkaderd worden door hagen.

CONCLUSIE

Ondanks de merkwaardige vorm van het park - 750 meter lang maar slechts 50 meter breed - zal dit park een uitzonderlijke meerwaarde bieden aan Kessel-Lo. Het zal door zijn ontwerp gebruikt worden om zowel buurtbewoners, passanten als lunchende werknemers uit de nabije kantoren aan te trekken. Het idee van andere bureaus die deelnamen aan de Open Oproep - Artgineering en DS architecten - om een fietspad langsheen het talud richting Abdij van Park te integreren, was zo waardevol, dat het waarschijnlijk mee zal opgenomen worden in het definitief ontwerp dat de komende maanden zal uitgewerkt worden.



*Zicht vanuit de omgeving van de Albertlaan richting het station
© H+N+S landschapsarchitecten*



STATIONSOMGEVING KANT BINNENSTAD

De laatste puzzelstukken

De Leuvense oever van de stationsomgeving raakt stilaan voltooid. Dankzij de realisatie van het KBC-project met onder meer het stadskantoor en de toekomstige invulling van de ruimte tussen het busstation en de Blauwputbrug met het Vlaams Administratief Centrum, komt de hele strip tot leven.

Een omvangrijk kantorencomplex met bijhorende esplanade vormt nu de ruggengraat van het gebied en verbindt het provinciehuis en de achterliggende woonwijk Klein Rijsel met het stationsplein. Deze enorme stedelijke balk vervolledigt de ring en sluit aan op het Martelarenplein. Zo komt dit plein – dat sinds de heraanleg begin 2001 niet langer in evenwicht is – terug in balans. Wie ooit het plein van op één van de vele terrassen bestudeerde, merkte dat de voetgangersstromen enkel langsheen het gebouw van De Lijn stroomden, terwijl aan de overzijde een stille en merkwaardige leegte gaapte. De zuidkant van het Martelarenplein was een overgangsgebiedje waar het seinhuis (een soort controletoren voor het treinverkeer) en de heraangelegde Tiensevest grensden aan een leeg gebied naast het spoor. Enkel de kiss-and-ride zone zorgde voor enige emotie.

Sommigen zagen echter al dat er naast het plein ook een betonplaat lag en konden vermoeden dat deze plaat samen met het grote provincieplein een aanzet vormde tot meer. Er ontbrak duidelijk een belangrijk stedelijk puzzelstuk dat de verdichting en vernieuwing rond het station moest vervolledigen. Nu - anno 2008 - is dit puzzelstuk gelegd. Dit nieuwe stedelijke geheel vervolledigt de stationsomgeving die nu vanaf het provinciehuis tot aan de Vaartkom loopt.

Door de extra voetgangersstromen die deze gebouwen tweegbrengen, de verbindingen naar de achterliggende wijken, de toegang tot de nieuwe voetgangersbrug over de sporen onder de stationskap en het nieuwe KBC-bankkantoor op de hoek, zal nu ook de zuidkant van het plein een gevel krijgen en worden afgewerkt.

Zo is - na een soms moeilijke voorgeschiedenis - de ruggengraat van de Leuvense kant van de stationsomgeving een feit. Het provinciehuis staat niet langer op een eiland en kan zijn van in het begin beoogde rol als monumentale afsluiter van het XL-gedeelte van de stationsomgeving, eindelijk volledig waarmaken.

KBC -KANTORENPROJECT

Een stedelijke ruggengraat is essentieel voor het goed functioneren van de stad. Vandaar dat de stedenbouwkundige en architecturale keuzes bij de invulling van het gebied zeer determinerend zijn. Om dit alles tot een goed einde te brengen deed vastgoedontwikkelaar Landsbeeck-Interbuild, een beroep op twee vermaarde architectenbureaus: het Antwerpse bureau Crepain Binst Architecture (in Leuven vooral bekend voor het wondermooie hoofdkantoor van Telindus in Haasrode en recent ook de Regahogeschool op Gasthuisberg) en het Brusselse bureau Archi+i, dat eerder ook meewerkte aan de renovatie van het Kloosterhotel in Leuven. Deze bureaus bewezen eerder al de strenge marktconforme eisen van grote stedelijke complexen te kunnen combineren met de nodige aandacht voor het stedelijk functioneren, de juiste materiaalkeuze, fijne detailleringen enz.

Hun ontwerp oogt in ieder geval opvallend. Tussen het Provincieplein en het Martelarenplein is er een gevarieerde balk gebouwd van 300 m lang. Onder het volledige complex bevindt zich een twee verdiepingen tellende parking met splitlevels (twee verspringende halve vloeren per verdieping).

Onderaan voor auto's, daarboven een fietsenstalling van 5600 m² en op de gelijkvloerse verdieping een volledig transparante glazen sokkel. Boven op deze glazen balk staan vijf afzonderlijke gebouwen van telkens vijf verdiepingen. Samen met het provinciehuis, de stationsoverkapping en het toekomstige Vlaams Administratief Centrum vormen zij de nieuwe stedelijke skyline vanuit de Belle-Vue.

ONDERGROND: FIETSEN- EN AUTOPARKING

autoparking

De autoparking biedt plaats aan 584 wagens en is bereikbaar via één algemene toegang tussen het Martelarenplein en het nieuwe kantorencomplex. Achter de gebouwen, naast het spoor, loopt er een zes meter brede weg die niet alleen dienst doet als weg van en naar de ondergrondse parking, maar ook als dienstweg voor het laden en lossen. De parkeergarage heeft drie aparte in- en uitritten. Op het einde sluit de dienstweg aan op de bestaande uitrit van de parking van het provinciehuis die onder het fietspad van de Tiensevest doorloopt.



fietsenparking

Doordat de spoorwegbundel een stuk dieper ligt dan de balk waarop het complex gebouwd is, bevinden de 'onderliggende' verdiepingen aan de spoorzijde zich niet volledig ondergronds. Hierdoor stroomt er daglicht binnen in de fietsenparking waar ruim 4000 fietsen kunnen staan. De fietsenparking heeft opvallende kwaliteiten. Zo is zij uiteraard overdekt en voorzien van camerabewaking. Daarnaast herbergt de parking Fietspunt Leuven en zal het op termijn mogelijk zijn om er kleine fietsherstellingen uit te voeren. Voor de bromfietsen is een afzonderlijke ruimte voorzien onder de brede trap tussen het bestaande seinhuis en het in aanbouw zijnde gebouw op de hoek van de Tiensevest en het Martelarenplein.

Samen met de fietsenparking in de gebouwen van CIP aan de Kesselse zijde van het station en de latere fietsenparking in het VAC aan de Blauwputbrug, zal er zo een einde komen aan de odyssee van de fietsenparking aan het station. Het eerste gedeelte van de fietsenparking opent vermoedelijk deze zomer.

GELIJKVLOERSE VERDIEPING: DE GLAZEN SOKKEL EN DE WANDELESPLANADE

's Nachts vormt de bijna vijf meter hoge glazen sokkel één lange lichtplint tussen het Martelarenplein en het Provincieplein. Maar ook overdag zal deze langgerekte glazen constructie een uniek beeld geven. Door de hoogte van de lobby's en de glazen wanden lijken de binnen-

en buitenkant van de gebouwen in elkaar over te lopen. Logischerwijze bevinden alle publieke functies zich op de benedenverdiepingen.

In het stadskantoor - het gebouw dat het dichtst bij het station staat - zitten de stedelijke loketten. In de gebouwen van KBC zijn hierin de verzekeringenbibliotheek, verschillende vergaderzalen en een bedrijfsrestaurant ondergebracht.

Vóór de gebouwen ligt een acht meter brede wandelruimte: de esplanade. Deze ligt verheven ten opzichte van de drukke Tiensevest en verbindt het Provincieplein met het Martelarenplein. De lange zitbanken op de esplanade worden 's nacht uitgelicht en geven daglicht naar de ondergelegen parking. De bestaande groenzone van de Tiensevest wordt doorgetrokken tot aan het Martelarenplein.

Twee kunstwerken markeren de uiteinden van de esplanade. Op het Provincieplein werd op 20 maart 2008 'de ontvoering van Europa' (1) plechtig onthuld. Dit beeld is het laatste grote werk van kunstenaar Rik Poot en werd gefinancierd door de stad Leuven, de provincie Vlaams-Brabant en KBC bank en verzekeringen. Vóór het stadskantoor komt een werk van Wouter Mullier 'Imec, bezieler van kennis en creativiteit Aspire-invent-achieve' (2). Dit werk wordt gefinancierd door Imec ter ere van professor Roger Van Overstraeten naar wie het plein voor het stadskantoor zal worden genoemd.



1



2



DE GEBOUWEN

De vijf verdiepingen tellende gebouwen zijn marktconforme kantoorgebouwen met bijgevolg een niet te vermijden homogene opzet. Toch zorgen de structuur en materiaalkeuze voor variatie. Zo heeft elk gebouw een functionele U-vorm, maar de opening ligt afwisselend naar de sporen en naar de Tiensevest. Tussen de gebouwen zijn er doorzichten naar het spoorgebied en de Martelarenlaan, via luchtbruggen met transparante wanden.

Alle gevels zijn afgewerkt met natuursteen in graniet, die echter per gebouw een andere kleur en ruwe afwerking hebben gekregen. Zo krijg je nu van noord naar zuid een rood (stadskantoor), witgrijs, olijfgroen, kristalzwart en goudgeel gebouw met telkens een eigen raamindeling. Zo volgt dit kantorencomplex de architecturale filosofie van de hele stationsomgeving die geen volledige uniformiteit nastreeft, maar eerder een variatie op hetzelfde thema.



STADSKANTOOR

Het eerste gebouw van dit kantorencomplex is het nieuwe stadskantoor. Vanaf eind 2008 behuist dit gebouw een groot deel van de stadsdiensten zodat deze nog klantvriendelijker kunnen werken.

Deze nieuwbouw biedt niet alleen een oplossing voor enkele praktische problemen, hij staat ook symbool voor de nieuwe manier van werken van de stedelijke administratie: efficiënt, aangenaam en open. Het stadskantoor - herkenbaar aan zijn rode kleur - staat vlak naast het station. Dat is niet alleen erg centraal maar ook zeer makkelijk bereikbaar vanuit alle verschillende stadswijken. De deuren gaan vermoedelijk open in het najaar van 2008.

CONCLUSIE

Tussen het provinciehuis en het station realiseerden de ontwikkelaar en de architecten een modern kantoorgebouw van 40.000 m² met strakke lijnen en gevarieerde volumes op een transparante glazen sokkel. Het gebouw integreert zich in de grootstedelijke context van de Leuvense stationsomgeving.

Naast het stadskantoor op de kop van het complex, komt er een hele reeks kantoren van KBC. KBC verlaat onder andere de panden in de Schapenstraat, zodat daar - in het centrum van de stad - ruimte vrij komt voor woonprojecten.

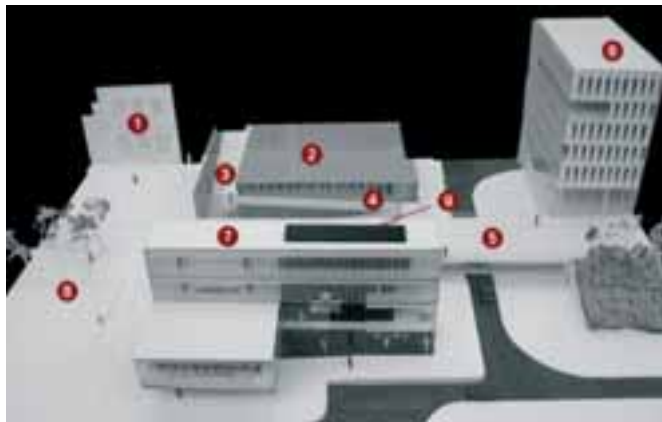


RENOVATIE VAN HET STATIONSGEBOUW ZELF

Vanaf 2009 zal ook het stationsgebouw zelf volledig gerenoveerd worden. Zo zal de NMBS- Holding :

- de achtergevel renoveren volgens de oorspronkelijke plannen
- het volledige buitenschrijnwerk renoveren
- de vroegere wachtzalen in ere herstellen door het valse plafond in de centrale toren te verwijderen. Hierdoor komt de vijftien meter hoge wachtzaal met de beelden weer helemaal tot zijn recht.
- de oude vloeren en muren volledig wegbreken en vervangen door een nieuwe structuur.

Tijdens de werken worden twee tijdelijke gebouwtjes voorzien: één op het stationsplein en één boven de bedding van spoor C.



De vierde wand van het martelarenplein. De overgang tussen de verschillende stadsdelen
 1 station 2 seinhuis 3 trap tussen voetgangersbrug en Martelarenplein 4 helling
 tussen voetgangersbrug, esplanade en Martelarenplein 5 esplanade 6 stadskantoor
 7 KBC bankgebouw 8 Martelarenplein 9 trap tussen Martelarenplein en Esplanade

TRAP EN FIETSERSELLING VANAF DE VOETGANGERSBRUG VANUIT KESSEL-LO

Het Brusselse bureau Philippe Samyn en Partners - dat eerder ook de stationsoverkapping ontwierp - tekende de voetgangersbrug tussen de stad en Kessel-Lo. Vanaf de brug daalt voor het seinhuis een trap af naar het stationsplein. De fietsershelling zal - om het hoogteverschil geleidelijker te kunnen overwinnen - zich nestelen aan de kopzijde van het seinhuis. Halverwege sluit deze helling ook aan op de nieuwe esplanade voor het stadskantoor.

Opvallend is de halftransparante metalen schil waarin het seinhuis, de trap en de helling verwerkt zullen zitten. Deze accentueert duidelijk de grens van het Martelarenplein.

De trap en helling rond het seinhuis zullen op termijn de verschillende bewegingen in dit overgangsgebied kanaliseren. Zeker wanneer de aansluiting van het zogenaamde Bovenplein van de Kop van Kessel-Lo met de Martelarenlaan een feit is, zal deze verbinding veel drukker worden. Temeer omdat de liften van de perrons op deze as zullen aantakken.

PUBLIEKE TRAP NAAR DE ESPLANADE EN HET PROVINCIEPLEIN

Tussen het nieuwe KBC bankkantoor en het ingepakte seinhuis zal een 20 m brede publieke trap het Martelarenplein verbinden met de 4 m hoger gelegen esplanade die een groene verbinding vormt met het Provincieplein. De trap bestaat uit natuurkleurige prefab betontreden met borstwering en handleuning.

DE VIERDE WAND VAN HET MARTELARENPLEIN

Het Martelarenplein had voor zijn transformatie in 2000 eigenlijk maar twee wanden: het treinstation en de horecawand van de binnenstad. Wanneer de - toen fel gecontesteerde - rode wand van het gebouw van De Lijn uit de grond rees, werd duidelijk dat ook de kant van de Tiensevest ooit afgewerkt diende te worden. Het seinhuis op deze plek is weliswaar uiterst functioneel en voornamelijk een technologisch hoogstandje voor de treinregeling, maar te klein en weinig aantrekkelijk in vergelijking met zijn oude en nieuwe burens. Door de aanleg van het gebied tussen het station en het provinciehuis kon nu ook de vierde wand een eigen identiteit krijgen.

Deze wand bestaat uit:

- *het seinhuis, op korte termijn ingepakt met een metalen constructie die de voetgangersbrug onder de overkapping zal verbinden met het stationsplein*
- *de brede publieke trap van het Martelarenplein naar de hoger gelegen esplanade*
- *een nieuw opvallend bankgebouw op de hoek van de Tiensevest en het Martelarenplein*



KBC BANKKANTOOR

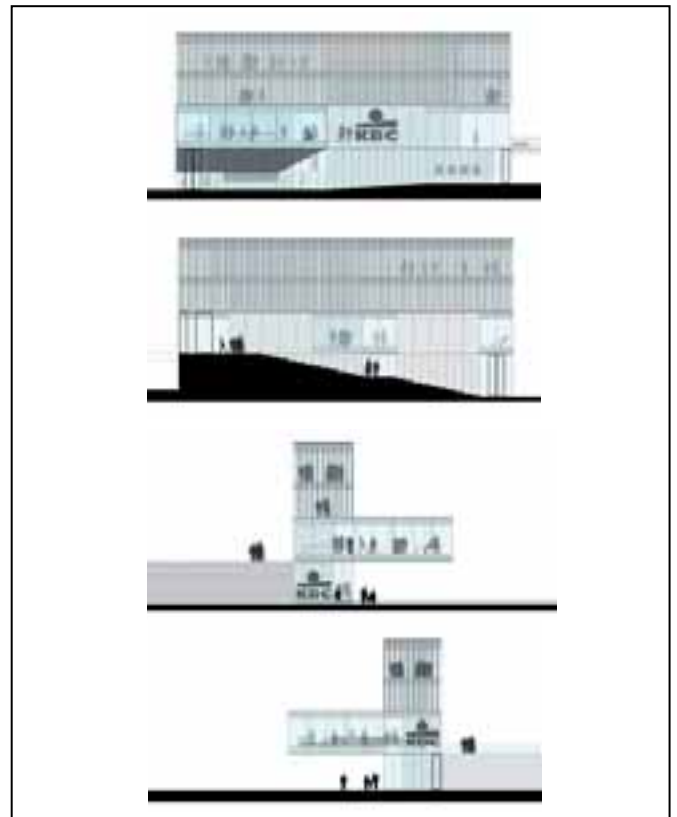
Op de uiterst zichtbare hoek van het Martelarenplein en de Tiensevest ontwierp Crepain Binst Architecture een opvallend gebouw. Zoals wel vaker bepaalden de grenzen van de ontwerpmogelijkheden de grote architecturale kracht van het gebouw. Om een duidelijk afgeboord stationsplein te krijgen besliste de stad Leuven om tussen het seinhuis en de ondertunneling van de ringweg een terrein van slechts 210m² in concessie te geven. Omdat de brede trap naar de esplanade richting het provinciehuis vrijgehouden moest worden en er ondergronds een tunnel ligt, kon de gevel van het gebouw aan het plein amper zes meter breed zijn. Vermits deze footprint te smal was om een programma met volwaardig bankkantoor te voorzien en daarbij aan het stationsplein een significante gevel te maken, tekenden de ontwerpers op de eerste verdieping een opvallende overkraging die 10 meter over het voetpad van de Tiensevest zal zweven en zo de vierde pleinwand zal vormgeven. De rest van het 35 meter lange gebouw staat evenwijdig met de Tiensevest en zal op deze manier de kop vormen van de esplanade.

Op de gelijkvloerse verdieping van dit glazen gebouw bevinden zich de geldautomaten, terwijl op de eerste verdieping het eigenlijke bankkantoor is gevestigd. 's Avonds licht de verdieping helemaal blauw op. De twee

bovengelegen verdiepingen krijgen een meer introvert karakter door duidelijk aanwezige verticale stijlen van het buitenschrijnwerk. Deze doen vooral dienst als zonnewering maar zorgen tevens voor privacy bij functies zoals eetruimte, sanitair, vergaderzaal en de tentoonstellingsruimte met terras.

Aan de zuidkant van het gebouw werd een publieke lift geïntegreerd, gevraagd door de stad Leuven, die het niveauverschil tussen het Martelarenplein en de esplanade overbrugt en rolstoelgebruikers, ouders met kindervagens en andere minder mobiele passanten de mogelijkheid geeft zich op een eenvoudige manier van het stationsplein naar het nieuwe Professor Roger Van Overstraetenplein te verplaatsen.

© afbeeldingen pag. 16 en 17 Crepain Binst Architecture



MARCEL SMETS

VLAAMS BOUWMEESTER EN ÉÉN VAN DE FOUNDING FATHERS VAN DE STATIONSOMGEVING

Met de verbinding tussen Leuven en Kessel-Lo heeft Leuven stedenbouwkundige geschiedenis geschreven



Begin jaren '90. Huidig Vlaams Bouwmeester professor Marcel Smets maakte samen met zijn universitaire collega's een stedenbouwkundig plan voor het hele Leuvense spoorweggebied. Door de verhuis van verschillende industriële activiteiten kwamen er plots grote percelen vrij binnen de stadsgrens. Zo ontstond de unieke mogelijkheid om de toekomstige Leuvense ontwikkeling uit te tekenen. De stedenbouwkundige uitgangspunten die zij toen neerschreven, vormen vandaag nog steeds het uitgangspunt van stedenbouwkundige projecten die we nu kennen als 'de stationsomgeving', 'de Kop van Kessel-Lo', 'de Vaartkom', 'Leuven-Noord', 'de Philipssite', 'de Centrale Werkplaatsen', enzovoort.

In de jaren die volgden, verfijnde professor Smets en zijn Projectteam Stadsontwerp de algemene principes in een hele reeks concrete plannen. Het bekendste en belangrijkste is ongetwijfeld het ontwerp van de stationsomgeving, dat de hele omgeving op enkele jaren totaal veranderde. De rest is geschiedenis. De Leuvense stationsomgeving kreeg veel lof en toen Marcel Smets in 2005 Vlaams Bouwmeester werd, filmde Terzake hem niet toevallig op en rond een levendig Martelarenplein.

MS: Toch waren er in de jaren negentig, na de goedkeuring van de globale planning, veel manipulaties achter de schermen. Gelukkig hebben we deze dankzij de medewerking van de stedelijke politici kunnen tegenhouden. Zo waren er bijvoorbeeld vergevorderde plannen om het provinciehuis naast het CERA hoofdkantoor langsheen de E314 te bouwen. Een plan dat zowel voor de verkeersontsluiting als voor het landschap funest zou zijn. Vandaar dat wij er toen op hamerden om het provinciehuis - zoals omschreven in ons ontwikkelingsplan - in te planten op zijn huidige plek. Dit biedt namelijk veel voordelen. Door het natuurlijke hoogteverschil tussen de vest en de sporen bijvoorbeeld, heeft het gebouw verschillende karakters. Aan de Tiensevest vloeit het grootste deel van het gebouw over in de

bestaande bebouwing, terwijl je vanaf de Kesselse kant een prachtig vliegdekschip ziet dat aangemeerd ligt aan de kade van Leuven. Tegelijk brengt het gebouw de nodige voetgangersstromen teweeg langsheen de Tiensevest én sluit het de stationsomgeving mooi af.

Nadien ontstonden ook plannen om het provinciehuis naast het station te plaatsen, op de plaats van het huidige stadskantoor. Een wat kortzichtige redenering van de spoorwegen, omdat ze zo de ontwikkeling van hun eigen gronden langsheen de hele Tiensevest hypothekeerden. Doordat het provinciehuis nu 450 meter verder staat, werd de rest van de ontwikkeling mogelijk. Kortom, het was een voortdurende strijd om de uitgangspunten van ons ontwerpplan te behouden.

Heb je het gevoel dat jullie ontwerpplan het skelet is geworden van de huidige ontwikkelingen?

Ja. De belangrijkste uitgangspunten zijn grotendeels gerealiseerd. De verbindingen tussen Leuven en Kessel-Lo, de rechtlijnige ontwikkeling van de directe stationsomgeving tussen de Blauwputbrug en de Tiensepoort, ..., zijn ideeën uit ons plan. Andere zaken zijn echter niet uitgevoerd. Zo is de manier waarop het kantorencomplex tussen het station en het Provincieplein is gerealiseerd, niet ons idee. Ik geloof dat ik de enige Belg ben die een bezwaar heeft ingediend tegen de voorgestelde wijziging van zijn eigen plan van aanleg. In de nieuwe situatie is er geen rekening gehouden met de natuurlijke hoogteverschillen in dit stuk. Tegelijk staat er nu - in tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen - een homogeen kantoorcomplex dat niet genoeg aansluit op de rest van de stad.

Hoe komt het dat op de Kop van Kessel-Lo dat verscheiden programma wel gerealiseerd wordt? Daar komen naast de kantoren wel heel wat woonruimte, een supermarktje enz. Dat wordt daar gelukkig geprobeerd. We moeten opletten om daar niet in dezelfde val te trappen. Al is de mix aan functies eigenlijk minder aan de orde in de Kop van Kessel-Lo. De gebouwen liggen er meer geïsoleerd dan de gebouwen aan de stadzijde. Door de verlegging van de Martelarenlaan en de niveauverschillen heb je eigenlijk een beperkte aansluiting op de omliggende buurt.



Een stad van een zeker allooi heeft behoefte aan een aantal centra. Het is niet meer zoals in de middeleeuwen toen alles op één plaats gebeurde.

De hele constructie van en rond het Benedenplein zal toch voor die verbinding zorgen?

Dat is waar. Al is het Benedenplein geen plein in de klassieke betekenis van het woord. De hele constructie is eerder een soort route. Een verbreding die verpozing en ademruimte biedt voor wie uit de onderdoorgang komt of voor wie vanuit de Centrale Werkplaatsen naar de stationsonderdoorgang gaat. Dat is zeer zinnig. Maar het is geen plein als het Martelarenplein dat op verschillende niveaus functioneert. Daarvoor zijn er ondanks de superette, de jeugdherberg en de parkings, te weinig activiteiten op het plein zelf. Het Benedenplein zal eerder het verlengde vormen van de stationsonderdoorgang. Deze functioneert - laten we daar eerlijk in zijn - zeer intens en veilig. Het Benedenplein geeft de juiste dimensie voor deze plek en trekt de onderdoorgang door tot in het hart van Kessel-Lo.

Het zou overigens onzinnig zijn om in Kessel-Lo een tweede Martelarenplein aan te leggen. De omgeving daar is helemaal anders. Zo ligt aan de Leuvense kant sinds 1870 en de heropbouw na de eerste wereldoorlog, de grote entree tot de stad (nvdr. het Martelarenplein en de Bondgenotenlaan), terwijl er aan de Kesselse zijde enkel een soort navelstreng is (nvdr. het Locomotievenpad) die

de verbinding maakte met de Centrale Werkplaatsen. Dat zijn totaal andere omstandigheden die hier terecht een ander ontwerp opleveren.

Goede stedenbouw moet altijd goed aansluiten op de bestaande stad. Ze moet geen vierkante meters produceren die niets met de stad te maken hebben.

Is dat naar uw aanvoelen gebeurd op de Kesselse oever met de Kop van Kessel-Lo en het park Belle-Vue?

Ik heb daar een dubbel gevoel bij. De gebouwen daar rollen een beetje veel met hun spierballen. Ze zijn vrij hoog en hebben zulke opvallend geschraagde torens. Op zichzelf zijn hoge gebouwen geen probleem - een stad heeft nood aan ankerpunten en wie in een toren zit geniet van een fantastisch uitzicht - maar hier is het toch een beetje te simpel. Ik heb het gevoel dat er vooral vierkante meters moesten komen om de ondergrondse parking te kunnen financieren die ook de Centrale Werkplaatsen moet ontlasten.

Is dat drukke programma van de Kop niet onlosmakelijk verbonden met het maken van het park Belle-Vue? Het is allemaal grond die wettelijk gezien kon bebouwd worden en die nu door de concentratie van vierkante meters vrij kan gehouden worden.

Als je dat vanuit een realistisch, politiek standpunt bekijkt klopt dit zeker. Maar als je het bekijkt vanuit een ideaal standpunt, niet. Ik ben misschien verschrikkelijk naïef, maar spoorwegen die eigenlijk overheidsbezit zijn, mogen hun gronden niet als een privé-maatschappij beheren. Door de scheiding tussen het patrimonium en de infrastructuur van de spoorwegen is dit wel gebeurd. Hierdoor zijn deze gronden - die op zeer strategische plekken in onze steden liggen - nu het onderwerp van speculatie.

Eigenlijk zou je moeten zeggen dat die gronden geen intrinsieke waarde hebben en dus kunnen gebruikt worden om de stad te verbeteren. Ik ben ervan overtuigd dat dit op langere termijn niet alleen maatschappelijk, maar ook economisch meer zou opbrengen.

Maar goed. Vanuit een reëel standpunt is het inderdaad goed dat het park Belle-Vue er komt als tegengewicht voor de Kop van Kessel-Lo. Dat park zal overigens erg veel betekenen voor Kessel-Lo. Ik weet niet precies wat de eigendommen daar nu al kosten, maar de achterliggende straten worden onvermijdelijk één van de chiquere buurten van Leuven. Wanneer je dat soort positieve effecten in het achterhoofd houdt, kan ik al beter leven met de Kop zelf.

CENTRUM

Nu de stationsomgeving volledig verbouwd is, een groot deel van het historische centrum vernieuwd werd en de plannen rond de Vaartkom stilaan zichtbaar worden, lijkt het er op dat het centrum groter wordt. Zat deze evolutie ook al in jullie ontwerpplan?

Ja, dat was een bewust inzicht. Een stad van een zeker allooi heeft behoefte aan een aantal centra. Het is niet meer zoals in de middeleeuwen toen alles op één plaats gebeurde.

In de jaren '90 verspreidden we met het Projectteam Stadsontwerp het idee dat de historische stad op haar grenzen stoot. De nieuwe ontwikkelingen die nodig zijn om onze economie verder te ontwikkelen, zoals grote kantoren, industriële functies, researchgebouwen, ..., passen daar niet langer. Dat heeft verschillende redenen. Zo zijn de percelen in de binnenstad erg gefragmenteerd én is er een toenemende intolerantie op vele vlakken. De opgelegde normen in verband met verkeer, geluid, milieu enzovoort, maken het steeds moeilijker om grote gebouwen op te richten in de kernstad. De historische binnenstad is - of je dat nu wilt of niet - veroordeeld om een soort themapark te worden of in het beste geval een goede woonbuurt met wat verspreide functies. Maar grote projecten vinden geen plaats meer in de binnenstad.

Voor de slaagkansen van nieuwe projecten is het belangrijk dat de grootte van de percelen ongeveer overeenkomt met de grootte van de projecten op zich. Vaak zijn dat grote landbouwgebieden ver buiten de stad. Maar er zijn alternatieven. Voormalige industriegebieden, asfalt-

terreinen, havengebieden en dergelijke, hebben ook grote percelen en liggen nabij of in stedelijk gebied. Zeker in Leuven hebben we het geluk dat veel van deze zones vlakbij de stadspoorten liggen. Zo is de ontwikkeling van deze zones niet tegenstrijdig met de verrijking van de binnenstad. Integendeel. Door de nieuwe stationsomgeving bijvoorbeeld, zitten er vandaag erg mooie winkels aan de stationszijde van de Bondgenotenlaan, terwijl dit gedeelte vroeger het kneusje was van de Leuvense centrale as. Ik ben daar erg trots op. Mocht de stationsomgeving verder buiten de stad liggen, was de positieve invloed op de binnenstad veel minder groot geweest. Het Eilandje in Antwerpen bijvoorbeeld is een oase die minder invloed heeft op de rest van de stad.



Toen het gebouw van De Lijn gezet werd, was het erg impressionant. Maar door de bouw van de nieuwe en toekomstige burens, is het zelfs een kleiner exemplaar geworden voor de buurt.

ARCHITECTUUR

U spreekt vaak over referentiegebouwen die de stad verduidelijken. Zijn de gebouwen die er nu staan wat u in gedachte had bij de opmaak van de stedenbouwkundige plannen.

Vooral de twee torens aan het einde van de strip langsheen de sporen - het provinciehuis en het toekomstige Vlaams Administratief Centrum (VAC) - fungeren door hun massa als een boekensteun van de omgeving. Al gaat die ankerfunctie enigszins verloren door de overdadige schaal van de bebouwing langsheen de Tiensevest.

Opvallend is ook dat verschillende nieuwe gebouwen die er gekomen zijn na de openbare werken in de buurt een gelijkaardige stijl kennen. Het hoofdkantoor van Inbev en het kantorencomplex van de Tiensevest bijvoorbeeld vertonen toch wel wat gelijkenissen. Is dat gewoon een tijdsstijl of zit daar meer achter?

Tja. Verschillende gebouwen in de stationsomgeving kennen duidelijk een promotorenarchitectuur. Dat heeft overigens



Vanuit de Kesselse kant is het provinciehuis een prachtig vliegdekschip dat aangemeerd ligt aan de kade van Leuven.

niets te maken met het feit dat ze door promotoren gemaakt zijn. Ze zijn gewoon het gevolg van de standaardisering van kantoren. Zo zie je vaak dezelfde maten terugkomen, dezelfde ramen die niet teveel warmteverlies veroorzaken, enzovoort. Het zijn monofunctionele constructies die evengoed in een perifere kantorenwijk konden liggen. In een stedelijke locatie is een functionele mix uiterst belangrijk.

Maar het provinciegebouw bijvoorbeeld is toch een heel ander type gebouw. Dat ontsnapt wel aan de promotorenlogica. Dat gebouw heeft bijvoorbeeld zeer grote horizontale raampartijen en verschillende open gevels. Daarenboven is het veel complexer opgebouwd met haar patio's, vergaderzalen en de interne straat die als een tentoonstellingsruimte fungeert. Het sluit meer aan bij de stedelijke context waar het in ligt. Dat is voor mij dan ook de definitie van goede architectuur. Architectuur moet aansluiten op zijn omgeving zodat je niet hetzelfde gebouw krijgt in Leuven als in pakweg Breda.

Het gebouw van De Lijn aan het station is toch het prototype van een gebouw dat zich in de bestaande stedelijke context heeft ingepast? Toch was deze bakstenen constructie van architect Morales aanvankelijk niet bepaald populair. Hoe kwam dit volgens u? Was dat een reactie op het gebouw op zich of eerder op de grootschaligheid en moderniteit van het stationsproject?

Waarschijnlijk het laatste. De stationsomgeving heeft een andere maat gekregen. Toen het geconstrueerd werd, was het gebouw van De Lijn behoorlijk groot voor haar omgeving. Maar door de inplanting van nieuwe en toekomstige buurgebouwen, is het nu zelfs een kleiner exemplaar geworden voor de buurt. Tegelijk was tijdens de opbouw nog niet duidelijk hoe het zou functioneren. Het was een logge, betekenisloze klont die haar geheimen pas vrijgaf bij het gebruik ervan.

Speelt tijd een belangrijke rol in de aanvaarding en erkenning van gebouwen?

Jazeker. Niet alleen omwille van de gewenning, maar ook omdat mensen hun stad moeten kunnen blijven herkennen om er zich in thuis te voelen. Als er in de binnenstad iets



verandert, hebben de mensen meestal nog de nodige referentiepunten. Maar in het stationsgebied waren er op dat moment minder aanknopingspunten, waardoor de mensen meer tijd nodig hadden om aan de vernieuwing te wennen.

Dat is misschien ook wel het grote nadeel van de grote projectontwikkeling. Door de ongelooflijke massa die in één keer verandert, geeft men de inwoners niet de tijd om over de nieuwigheden na te denken en zich te vereenzelvigen met het nieuwe stuk stad. Architecten en stedenbouwkundigen moeten vanuit deze optiek dubbel beseffen dat ze geen fouten mogen maken. De impact die ze hebben is zeer groot en blijft zeer lang duren.

Op welke stedenbouwkundige ingreep bent u het meest trots?

Zonder enige twijfel: de verbinding tussen Leuven en Kessel-Lo. Daar hebben we stedenbouwkundige geschiedenis geschreven. We hebben een organische band gelegd tussen twee gebieden die zowel architecturaal als

In Leuven hebben we het geluk dat veel voormalige industriegebieden vlakbij de stadspoorten liggen.

stedenbouwkundig volledig anders zijn. En dat via het station dat buiten de stad ligt en de enorme spoorwegrivier. Dat is de moeilijkste opgave die er in hedendaagse stedenbouw bestaat.

De sterkte van het project, is dat alle ingrepen hierin passen: de wijze waarop de ondergrondse parking onder het Martelarenplein aansluit op de onderdoorgang en via de Bondgenotenlaan en de Diestsestraat op het historische centrum van de stad, de aansluiting van de door daglicht verluchte onderdoorgang op Kessel-Lo met ondermeer de ontwikkelingen van de Centrale Werkplaatsen, enzoverder. Zo ontstaat er nu een automatische band tussen stad en voorstad die er eigenlijk nooit geweest is.

Zicht van op voetgangersbrug boven de sporen 1998



voor
na



Zicht van op voetgangersbrug boven de sporen 2008