

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN

in een notendop



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN

HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN
in een notendop



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Het structuurplan is een uitvoerig document waarin de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad is vastgelegd. Deze brochure vat de kerngedachten ervan samen maar maakt juridisch geen deel uit van het structuurplan. Ze duidt de voornaamste uitdagingen aan waar Leuven voor staat en toont de antwoorden die het stadsbestuur hierop in het structuurplan formuleert.

Het integrale structuurplan is beschikbaar in boekvorm (15 euro), op cd-rom (5 euro) en op de website www.leuven.be/stadsvernieuwing. Boek en cd zijn te koop op het Leuvense stadhuis, in de deelgemeentehuizen en in het Infohuis stadsvernieuwing (Tweebronnen, Diestsestraat 49, 3000 Leuven).

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever: Karin Brouwers, Schepen van Ruimtelijke Ordening en Jeugd,

Boekhandelstraat 2, 3000 Leuven

Auteurs: dienst planning stad Leuven i.s.m. Johan Van Reeth

Taalnazicht en vormgeving: Bailleul Ontwerpbureau

INHOUD

Wat is een structuurplan (niet)? 6

Waarom moeten we de ruimte ordenen? 7

Groeien zonder een reus te worden, 8

Open ruimte voor een leefbare stad, 14

Een stad om in te wonen, 20

Een regionale centrumstad met internationale uitstraling, 28

De ruimte voor economische activiteiten zo goed mogelijk benutten, 34

Een bereikbare en verkeersleefbare stad, 40

De kwaliteit van het stadslandschap, 48

Nog veel werk voor de boeg, 54

Bouwen aan de toekomst van onze stad

Het ruimtelijk structuurplan voor de stad Leuven is klaar. Het stadsbestuur heeft er vier jaar lang intensief aan gewerkt. Vooraleer de Minister zijn goedkeuring gaf, heeft de bevolking het plan via een openbaar onderzoek kunnen bijsturen.

Op steeds minder beschikbare ruimte worden steeds meer claims gelegd: er is behoefte aan ruimte om te wonen, te werken, zich te ontspannen ... De verkeersdrukte neemt toe. De open ruimte komt onder druk te staan.

Niet alle behoeften kunnen overal beantwoord worden. Soms conflicterende belangen moeten met elkaar verzoend worden. De ruimte ordenen betekent onvermijdelijk keuzes maken. Hiervoor is een samenhangende visie nodig. Hoe moet onze stad er uitzien? Het structuurplan schetst een toekomstbeeld voor Leuven en geeft aan hoe we dit kunnen bereiken.

We staan voor de grote uitdaging om individuele aanspraken op ruimte af te wegen tegen het algemeen belang. Het structuurplan stelt het behoud van een leefbare en duurzame stad centraal. Een stad waar het goed wonen is voor onze en de toekomstige generaties.

Het structuurplan is geen vrijblijvende oefening. Het stadsbestuur wil en mag niet van het plan afwijken zonder eerst de bevolking te raadplegen. Het zal de leidraad worden voor het beleid van de komende jaren. De uitvoering wordt een werk van lange adem en grijpt in op de leefomgeving van alle Leuvenaars.

Met deze brochure willen we de toekomstvisie van het stadsbestuur op de ontwikkeling van Leuven graag aan u voorstellen.

Het stadsbestuur

Wat is een structuurplan (niet)?

Het structuurplan is een plan voor de toekomst van de stad. In het structuurplan formuleert het stadsbestuur zijn wensen voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Er worden doelstellingen in gegeven en een reeks van acties en maatregelen om deze doelstellingen te realiseren.

De overheid gebruikt het structuurplan in de eerste plaats om alle maatregelen en acties in verband met ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen. In tegenstelling tot de gewestplannen en (bijzondere) plannen van aanleg, is een structuurplan echter géén bestemmingsplan. Dit betekent dat het plan niet dient om te beslissen over vergunningsaanvragen en ook géén uitspraken doet over individuele kavels.

De uitvoering van het structuurplan ligt deels in handen van de overheid, deels in handen van “derden”. Daarom is het belangrijk om de inwoners, bedrijven en verenigingen die actief zijn in het Leuvense te informeren over het plan. De stad Leuven heeft daarvoor in de voorbije jaren verschillende communicatiecampagnes georganiseerd.

2000

2001

2002

2003

februari 2000

2001

2002

januari tot mei 2003

21 mei 2003

de gemeenteraad beslist een structuurplan op te maken

de dienst planning van de stad stelt een Startnota voor

de Startnota is herwerkt tot een voorontwerp

het voorontwerp wordt bediscussieerd met belangrijke actoren en de hogere overheid en herwerkt tot ontwerp

de gemeenteraad stelt het ontwerp structuurplan voorlopig vast

2000

2001

2002

2003

Waarom moeten we de ruimte ordenen?

Wonen, werken, recreatie ... ze nemen allemaal ruimte in beslag. In het verleden is er niet altijd even oordeelkundig en zuinig met ruimte omgesprongen. In heel Vlaanderen zijn grote gebieden op een slordige wijze aangesneden om nieuwe woningen of bedrijven te bouwen. De bebouwde ruimte is de laatste decennia ook in Leuven fors uitgebreid. Op sommige plaatsen zijn er ook conflicten ontstaan tussen aan elkaar grenzende “harde” en “zachte” functies, bijvoorbeeld tussen industrie en natuur. De ruimtelijke spreiding van activiteiten heeft vooral het wegverkeer enorm doen toenemen.

Ruimte is dus **schaars** geworden en **de kwaliteit van de ruimte staat steeds meer onder druk**. Om onze woon- en werkomgevingen ook in de toekomst leefbaar te houden, moeten we **zuinig en verstandig** met de ruimte omspringen. Dat houdt in dat de overheid **keuzes** moet maken. Ze moet bijvoorbeeld beslissen welke gebieden ontwikkeld kunnen worden en welke open moeten blijven, welke activiteiten op een bepaalde plaats toegelaten zijn en welke niet ... De ruimte moet dus geordend worden. Bij het maken van die keuzes houdt de overheid zoveel mogelijk rekening met het **algemeen belang**.

De basis voor een goede ruimtelijke ordening van de stad is een duidelijke visie op de gewenste evolutie van die stad. Die visie is uitgewerkt in het structuurplan.

2004

juni-september 2003

9 februari 2004

voorjaar 2004

29 april 2004

openbaar onderzoek
over het ontwerp

de gemeenteraad stelt
het structuurplan
definitief vast

het stadsbestuur start
met de voorbereidingen
voor de uitvoering van
het structuurplan

de bevoegde minister
keurt het structuurplan
goed

2004



GROEIEN ZONDER EEN REUS TE WORDEN

Leuven is geliefd. De stad trekt ieder jaar nieuwe inwoners en bedrijven aan. Ze dankt haar succes aan een combinatie van klein- en grootstedelijke kwaliteiten. Enerzijds is Leuven een overzichtelijke en veilige stad op mensenmaat, anderzijds zijn er enorm veel educatieve, culturele en commerciële activiteiten. Leuven biedt dus de voordelen van een grotere stad, maar zonder de typisch grootstedelijke problemen. Het behouden en versterken van deze kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt van het structuurplan.



De troeven van Leuven uitspelen



De **universiteit** is niet alleen één van de grootste werkgevers in Leuven, ze geeft de stad ook een internationale uitstraling die van belang is voor haar economische slagkracht. Dankzij de aanwezigheid van circa 30.000 studenten is de stad veilig en levendig en heeft ze uitgebreide recreatieve voorzieningen, waar ook de Leuvenaars zelf gebruik van maken.



Leuven heeft zeer veel **commerciële, recreatieve, culturele, educatieve en sociale voorzieningen**. Daar profiteren niet alleen de eigen inwoners van, maar ze trekken ook veel bezoekers uit de ruime regio aan. Leuven is daardoor een regionale centrumstad.



Het Leuvense **landschap is erg gevarieerd**. Enerzijds hebben de verschillende kernen in Leuven elk een eigen karakter, anderzijds is ook de open ruimte heel divers, met heuvels, bossen, grote open vlaktes ...



Leuven ligt aan verschillende belangrijke verkeersknooppunten: de snelwegen E40 en E314, zeven spoorlijnen en de vaart. De stad is **goed bereikbaar** en is tot nog toe gespaard gebleven van een verkeersinfarct.



De **nabijheid van Brussel** brengt een aantal interessante faciliteiten mee: luchthaven, hogesnelheidstrein, administratief centrum, tewerkstelling ... Leuven is hierdoor een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.

De stad staat voor grote uitdagingen



Wonen in Leuven is duur, doordat de bouwgronden schaars zijn en doordat veel woningen omgevormd zijn tot studentenkamers. Jonge gezinnen zoeken daarom hoe langer hoe meer de stadsrand op. Daardoor dreigt de stad sociaal en economisch uitgehold te worden. De stad moet weer **aantrekkelijk en betaalbaar** worden als woonplaats voor jonge gezinnen.



In de toekomst zal de onderzoekstaak van de universiteit aan belang winnen. Ook het aantal spin-offbedrijven, die nauwe banden met de universiteit hebben, zal toenemen. Aangezien het **welzijn van de stad samenhangt met dat van de universiteit**, moet een oplossing gezocht worden om aan deze ontwikkelingen een plaats in de stad te geven.



Investerings brengen tewerkstelling en voorzieningen mee. Steden beconcurreren elkaar dan ook almaar meer om **investerings aan te trekken**. Om sterk te staan in die strijd, moet Leuven zich duidelijk profileren als kenniscentrum. Bovendien moet de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid en handel optimaal ingevuld worden.



De vraag om de open ruimte te bebouwen neemt toe. Een aantal gebieden dreigt verder op een banale wijze verstedelijkt te worden. De landschappelijke kwaliteiten van de stad komen hierdoor in het gedrang. Daarom is het noodzakelijk **om activiteiten te bundelen** en steeds rekening te houden met de eigenheid van verschillende plekken.



Doordat mensen zich steeds meer willen verplaatsen en door de geplande ontwikkelingen in Leuven zal het verkeer nog toenemen. Om deze verkeersdruk op te vangen moeten er voldoende **aantrekkelijke alternatieven voor de auto** zijn. Het openbaar vervoer moet verder verbeterd worden en het gebruik van de fiets moet gestimuleerd worden.

Leuven en de regio

Leuven vervult een groot aantal functies die niet alleen de eigen bevolking ten goede komen, maar ook de inwoners uit omliggende gemeenten. Leuven is naast provinciehoofdplaats ook een belangrijk centrum van tewerkstelling, onderwijs, handel, dienstverlening en cultuur.

De stad kan echter onmogelijk alle taken binnen de regio op zich nemen. De buurgemeenten en steden in de omgeving hebben ook hun verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld voor de bouw van sociale woningen en de inplanting van economische activiteiten. Bovendien kunnen sommige problemen maar zinvol aangepakt worden in overleg met de buurgemeenten. Er is dus nood aan een **taakverdeling** binnen de regio en een **afstemming** van het ruimtelijk beleid voor problemen die de gemeentegrenzen overschrijden.



Het decreet van 18 mei 1999 bepaalt dat de drie niveaus (gemeente, provincie en gewest) elk een eigen structuurplan moeten opmaken. Het “lagere” plan past hierbij in principe in het “hogere” plan. Zo werkt het **Ruimtelijk Structuurplan Leuven** de grote beleidsopties van het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB)** verder uit en verfijnt ze. Het RSVB past op zijn beurt in het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**. Provincie en gewest zijn alleen verantwoordelijk voor zaken die het gemeentelijk belang overstijgen.

Aandacht voor verscheidenheid

Leuven ligt op de kruising van **drie geologische gehelen**: een open vlakte in het noorden, een bebost plateau in het zuiden en de heuvels die van west naar oost het grondgebied doorkruisen. De verschillende kernen van Leuven waren bovendien tot bij de fusie in 1977 **zelfstandige gemeenten**. Daardoor hebben ze elk een eigen karakter. Door zijn bijzondere ligging en zijn groeigeschiedenis heeft Leuven een erg **gevarieerd landschap**. Deze verscheidenheid is een bijzondere **kwaliteit**, waardoor bewoners zich gemakkelijker identificeren met hun omgeving, zodat ze zich meer thuis voelen in een bepaald stadsdeel.

De stad wil de landschappelijke diversiteit behouden en versterken. Dat kan door **ontwikkelingen af te stemmen op de eigenheid** van een gebied, door een beleid uit te werken op maat van de verschillende stadsdelen. Zo zal bijvoorbeeld het creëren van nieuwe woongebieden andere proporties aannemen in de binnenstad dan in Wilsele of Wijgmaal.



Een belangrijk uitgangspunt van het structuurplan is het streven naar een **duurzame ruimtelijke ontwikkeling**. Dit betekent dat er spaarzaam en verstandig met de ruimte omgesprongen moet worden, om ervoor te zorgen dat ook toekomstige generaties in hun behoeften kunnen voorzien. We mogen vandaag dus niet alle ruimte opgebruiken.

Het respecteren van de **draagkracht van de ruimte** is hierbij een belangrijk uitgangspunt. De draagkracht bepaalt wat er op een bepaalde plek kan of niet kan. Duurzaamheid heeft niet alleen te maken met het behoud van wat vandaag waardevol is, maar ook met het inbrengen van nieuwe elementen, die in de toekomst **kwaliteit en betekenis** kunnen brengen. Zo moet bijvoorbeeld een kans gegeven worden aan kwalitatieve hedendaagse architectuur en stedenbouw, als verrijking van het historisch patrimonium van de stad.



OPEN RUIMTE VOOR EEN LEEFBARE STAD

Bossen, akkers, weilanden, parken, pleinen, speeltuinen, tuinen ... behoren allemaal tot de open ruimte. Het zijn grotendeels onbebouwde gebieden, die niet alleen zorgen voor de ecologische kwaliteit van de stad, maar ook belangrijk zijn voor de landbouw, voor recreatie ... Ze brengen zuurstof, rust en kleur in de stad. In het structuurplan wordt de open ruimte dus niet behandeld als “niet-bebouwde rest-ruimte”, maar als een essentieel onderdeel van de stad.



Open ruimte is méér dan natuur alleen

Landbouwgebieden, parken, kloosterdomeinen, tuinen, bossen, groene linten langs spoorwegen en wegen, waterlopen, hagen en bomenrijen maken allemaal deel uit van de open ruimte. De open ruimte is dus erg divers en beperkt zich niet tot natuurreservaten.

Elke soort open ruimte vergt een aangepast beleid. Het structuurplan maakt een onderscheid tussen vijf categorieën open ruimte, elk met een eigen hoofdfunctie en eigen ontwikkelingsperspectieven. In het structuurplan zijn alle openruimtegebieden in één van die categorieën ondergebracht.

Zo kreeg het Kareelveld als hoofdfunctie landbouw. De stad zal inspanningen leveren om er de landbouw te ondersteunen en zal nagaan hoe kleine landschappelijke elementen (holle wegen, bomen, hagen) in stand gehouden kunnen worden, bijvoorbeeld door beheersovereenkomsten met landbouwers.

In Heverleebos staat **natuurbeheer** centraal. Recreatie blijft er mogelijk, op voorwaarde dat de natuurwaarde van het bos niet aangetast wordt.

In de parken en op speelpleintjes is vooral **recreatie** belangrijk. De belangrijkste doelstelling is om deze gebieden in te richten als speel-, sport- of rustplek.

De groene helling tussen Wilsele-Dorp en de Vaartzone is in het structuurplan aangeduid als buffer. Deze **buffer** moet de woonkern afschermen van de hinderlijke activiteiten in de Vaartzone.

Soms vormt de **open ruimte één geheel met de aanwezige gebouwen**. Het gaat meestal over historische complexen, zoals abdijdomeinen, het kasteelpark en een aantal kloostertuinen. Hier moet de kwaliteit van het geheel gevrijwaard blijven.



De open ruimte beter beleven

Natuurbeleving is voor veel mensen een vorm van ontspanning en bepaalt dus mee het algemeen welzijn. Groen in de nabijheid van de woning is ook belangrijk voor de waardering van de woonomgeving. De open ruimte is dan ook essentieel om de stad leefbaar te houden.



De **bestaande open ruimtes** zullen zo goed mogelijk heringericht worden. Zo worden onder meer de groene ruimte van het St-Maartensdal en het Bruulpark opnieuw aangelegd.



Daarnaast probeert de stad **nieuwe open ruimtes** te creëren waar mogelijk. Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden (bijvoorbeeld La Vignette, Centrale werkplaatsen, Vlierbeekveld) wordt een nieuwe groene publieke ruimte voorzien.



Het gaat echter niet alleen om parken of plekken die zijn ingericht voor recreatie, ook andere types open ruimte kunnen bijdragen tot een betere woonkwaliteit. Soms volstaat het aanleggen van wandel- en fietspaden al om openruimtegebieden beter **toegankelijk en beleefbaar** te maken, zoals bijvoorbeeld in Wijgmaalbroek gebeurd is.



De ontstaansgeschiedenis van de stad is sterk verbonden met de Dijle. Hoewel verschillende menselijke ingrepen de Dijlevallei al sterk getekend hebben, vormt de Dijle nog steeds een belangrijk landschappelijk element.

Met het project “**de Dijle levend door Leuven**” wil de stad de Dijle herwaarderen en haar ecologische waarde herstellen. De Dijle zal op een aantal plaatsen opengewerkt worden en de oevers worden beplant en krijgen fiets- en voetpaden.

De open ruimte stelt grenzen aan de bebouwing

Stad en open ruimte vullen elkaar aan. Enerzijds moet de open ruimte beschermd worden en gevrijwaard van verdere bebouwing, omdat ze essentieel is voor de kwaliteit van het leven in de stad. Anderzijds moet de bebouwbare ruimte in de stad zo goed mogelijk benut worden, om zo weinig mogelijk open ruimte te moeten consumeren.

Het structuurplan **legt vanuit de open ruimte grenzen op** aan de bebouwde gebieden. Alleen binnen die grenzen kan er nog bijgebouwd worden. De grenzen staan niet alleen in voor de **bescherming van de open ruimte**, ze zullen ook zorgen voor een grotere **bundeling van wonen, werken, ontspannen**. Dat heeft een aantal duidelijke voordelen. Zo blijft bijvoorbeeld de afstand tussen activiteiten beperkt, waardoor er meer verplaatsingen per fiets kunnen gebeuren en waardoor het interessanter wordt om openbaar vervoer te organiseren.

De Hagelandse heuvels, de vallei van de Molenbeek-Abdijbeek (Abdij van Vlierbeek – Provinciedomein) en de Trolieberg begrenzen bijvoorbeeld de woonkern Kessel-Lo. De valleien van Dijle en Winge, Gasthuisbos, Wijgmaalbroek, de vijvers van Bellefroid en een aantal landbouwgebieden begrenzen Wilsele en Wijgmaal.



Goed beheer van de open ruimte

Het beschermen van de open ruimte alleen volstaat niet. De open ruimte moet ook “beheerd” worden, met als doel de **kwaliteit en de waardering van de open ruimte te verhogen**. Dat betekent dat er moet ingegrepen worden om bepaalde interessante kenmerken te versterken en om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Elk type open ruimte vergt een ander beheer. In sterk gecultiveerde open ruimtes zoals bijvoorbeeld het stadspark, zal het beheer vrij intensief zijn. Op andere plaatsen kan het beheer bestaan uit het onderhouden van kleine landschapselementen (hagen, houtkanten, poelen), het aanpakken van waterverontreiniging of het aanleggen en onderhouden van wandel- en fietspaden. Ook maatregelen ter ondersteuning van natuurontwikkeling maken deel uit van het openruimtebeheer. Zo kocht de stad bijvoorbeeld de Dijlemeander in Wijgmaal aan en richtte het in als reservaat voor waterplanten, amfibieën, watervogels ...

Het goede beheer van de open ruimte is echter niet alleen een zaak van de overheid, want veel open ruimtes zijn eigendom van **particulieren, verenigingen en bedrijven**. De stad is daarom vaak aangewezen op beheersovereenkomsten en/of de goede wil van derden om haar doelstellingen te realiseren. In eerste instantie tracht de stad mogelijke partners te sensibiliseren. Zo organiseert de stedelijke milieudienst bijvoorbeeld samen met natuurverenigingen een haagplantcampagne en informatieavonden over ecologische tuinaanleg. De stad en het Vlaams gewest kennen subsidies toe voor het planten en beheren van kleine landschapselementen. Voor een aantal projecten, zoals het weer groen maken van de Vaartoevers, zal de stad samenwerkingsovereenkomsten proberen af te sluiten.



De economische betekenis van de landbouw in het Leuvense is beperkt. De landbouw is echter wel een zeer belangrijke gebruiker van de open ruimte: 20% van het grondgebied is ingekleurd als landbouwgebied. De **landbouw heeft dan ook een belangrijke taak i.v.m. beheer van open ruimte** en levert zo een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de stad. De stad moet er voor zorgen dat een rendabele landbouwexploitatie mogelijk blijft. Ze kan afspraken maken met landbouwers voor het natuurvriendelijk beheren van landbouwgronden.



EEN STAD OM IN TE WONEN

Leuven moet in de eerste plaats een stad zijn waar het voor een ruim publiek aangenaam en betaalbaar wonen is. Dat betekent dat er goede en betaalbare woningen moeten bijkomen die voldoen aan de eisen van verschillende sociale groepen: gezinnen, senioren, alleenstaanden, zorgbehoevenden, studenten ... Behalve de woning zelf is ook de kwaliteit van de omgeving belangrijk, vooral de aanwezigheid van groen in de onmiddellijke nabijheid van de woning.



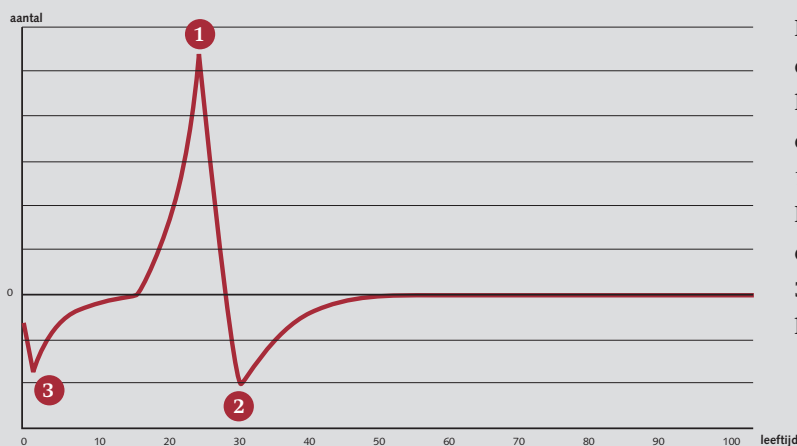
Wonen voor jong en oud

Leuven is een aantrekkelijke woonplaats. Dat blijkt uit het stijgende aantal inwoners, de geringe leegstand, de hoge vastgoedprijzen en de jaarlijkse realisatie van circa 450 nieuwe wooneenheden.

Elk jaar wordt echter 7% van de Leuvense bevolking “vernieuwd”. Vooral jonge mensen, senioren, alleenstaanden en sociaal zwakkeren komen naar de stad, terwijl in hoofdzaak jonge gezinnen met kinderen de stad verlaten. Deze ervaren de stad blijkbaar niet altijd als even gezinsvriendelijk. Bovendien kampt de stad met een tekort aan betaalbare, goede gezinswoningen. De **stadsvlucht van gezinnen** is sociaal en economisch niet gezond. De stad probeert deze tendens dan ook te keren.

De stad streeft naar een gemengde en evenwichtige bevolkingssamenstelling waarin alle sociale en economische groepen vertegenwoordigd blijven. Daarom zal ze een **aanbodbeleid** voeren dat inspeelt op de noden van specifieke groepen. Dit betekent dat de stad niet alleen een aantal terreinen bebouwbaar zal verklaren, maar ook dat ze maatregelen zal treffen om te komen tot een **mix van verschillende types woningen**. Voor nieuwe woongebieden kan de stad bijvoorbeeld een vermenging van woningtypes opleggen: gezinswoningen, seniorenflats, aangepaste woningen voor andersvaliden, huur- en koopwoningen, sociale woningen ... Daarnaast stelt het structuurplan ook allerlei maatregelen voor die inspelen op diverse noden, bijvoorbeeld de aanleg van groene ruimtes en speelplekken, een beleid inzake bewonersparkeren ...

Migratiesaldo Leuven 1998-2001 per leeftijd



Deze grafiek toont het migratiesaldo (immigratie min emigratie) per leeftijd van de stad Leuven. Heel duidelijk is de instroom van de 18- tot 29-jarigen (1) die zich in Leuven domiciliëren. Daartegenover staat een netto uitstroom van 30- tot 40- jarigen (2), samen met hun jonge kinderen (3).

Een gepaste en betaalbare woning

Woningen in Leuven zijn de laatste jaren een pak duurder geworden. De vraag naar woningen is groot, terwijl het aanbod beperkt is. Bouwgrond is schaars, niet alleen in Leuven maar in de hele regio, waardoor de grondprijzen hoog zijn. Bovendien worden veel woningen omgevormd tot studentenhuizen, omdat dat financieel interessanter is dan een huis als ééngezinswoning op de markt te brengen. Zonder bijsturing van de overheid dreigt wonen in Leuven voor een aantal bevolkingsgroepen onbetaalbaar te worden.

De stad probeert woningbouwprojecten te initiëren waarbij **nieuwe betaalbare (sociale of gesubsidieerde) woningen** gerealiseerd worden. Verder looft de stad **renovatiepremies** uit en ondersteunt ze het **wonen boven winkels**. Door belasting op leegstand probeert ze verkrotting en verloedering tegen te gaan en moedigt ze eigenaars aan om hun pand op de woningmarkt te brengen. De stad kan zelf oude panden opkopen en tegen sociale tarieven verhuren. Er is ook een **verordening** uitgewerkt om de opdeling van eengezinswoningen in studentenkamers tegen te gaan.



In de jaren '90 startte de stad een herwaarderingsoperatie voor de **omgeving van de Penitentiesstraat**. Inmiddels is dit een aantrekkelijke woonbuurt voor een gemengd publiek. Er kwamen ongeveer vijftig sociale koopwoningen. De stad verkocht ook een tiental bouwkvavels tegen “sociale prijzen” aan gezinnen uit de middenklasse. Daarnaast werd ook de publieke ruimte aangepakt: de Penitentiesstraat werd verkeersluw en er kwamen verschillende groene ruimtes. De voormalige mouterij-silo werd omgevormd tot een complex met kantoren, horecazaken en een kunstgalerij.

Wonen: zoveel mogelijk in woonkernen

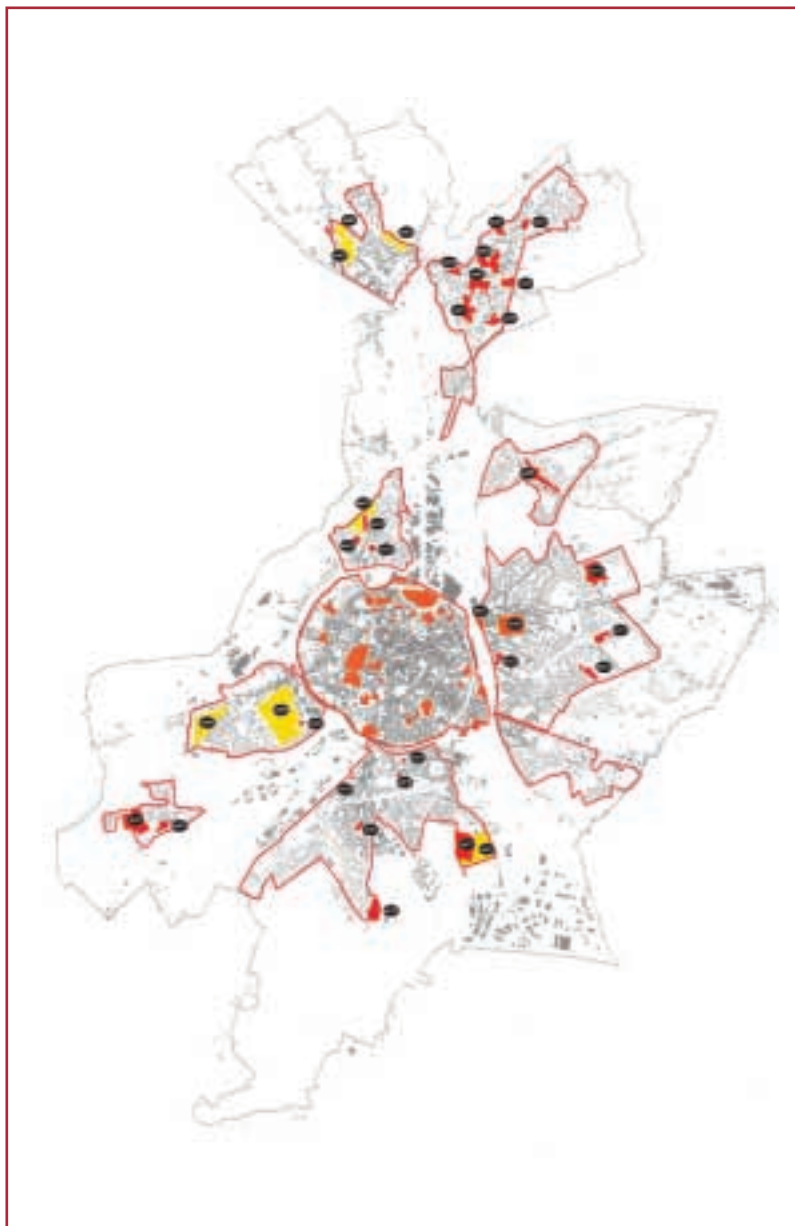
De stad wil het **wonen concentreren** in zogenaamde woonkernen. Het structuurplan legt tien zulke kernen vast: de binnenstad, Kessel-Lo, Beneden-Kessel, Korbeek-Lo, Heverlee, Egenhoven, Terbank, Wijgmaal, Wilsele-Dorp, en Wilsele-Putkapel.

Wonen in een kern biedt vele voordelen. Commerciële en gemeenschapsvoorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand van de woning. De woonkernen zijn ook goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.

24

In de woonkernen wil de stad het **wonen zoveel mogelijk ondersteunen** en de **woonkwaliteit verbeteren**. Het **aanbod** aan woningen in de kernen moet uitgebreid worden. Dat kan enerzijds door individuele initiatieven te stimuleren: nieuwbouw op vrije kavels, renovatie, vernieuwbouw. Anderzijds moet de stad mogelijkheden scheppen voor gegroepeerde initiatieven op grotere sites, zogenaamde **woonontwikkelingsgebieden** (zie figuur).

Daarnaast zal veel aandacht gaan naar de inrichting van de publieke ruimte, de ondersteuning van **lokale functies** en de verdere verbetering van de **bediening per openbaar vervoer**.



5.000 extra woningen

Uit een simulatie van de bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen en in woonontwikkelingsgebieden (zie figuur) blijkt dat er nog ongeveer **5.000 nieuwe woningen kunnen gerealiseerd worden binnen de verschillende woonkernen** in Leuven. Deze woningen zullen er grotendeels moeten komen door **privaat initiatief**. De schaarste aan bouwlocaties en de wens om woonomgevingen meer kwaliteit te geven, maakt **kwaliteitsbewaking door de overheid** echter broodnodig. De stad zal daarom de private initiatieven opvolgen en waar nodig voorwaarden opleggen om de kwaliteit van een project veilig te stellen.

Daarnaast initieert of realiseert de stad zelf een aantal **strategische projecten**. Deze hebben tot doel impulsen te geven aan de woonkernen, verloedering tegen te gaan en controle te houden over de woningprijzen.

Uit studies blijkt dat Leuven in theorie nood heeft aan 8.000 à 10.000 bijkomende woningen gedurende de komende 15 jaar. Om die volledige nood te dekken zou er te veel open ruimte opgeofferd moeten worden. Hierdoor zou de leefbaarheid van de stad in het gedrang kunnen komen. Voor de stad is 5.000 bijkomende woningen dan ook de limiet. De andere woningen zullen in **buurgemeenten** moeten komen.



De herwaardering van de **Centrale Werkplaatsen** is een strategisch project voor Kessel-Lo. De stad zal het 9 hectaren grote terrein saneren en ontwikkelen als nieuwe woonzone. In totaal zullen er ongeveer 325 nieuwe woningen komen. Er zijn meerdere types woningen voorzien (eengezinswoningen, gestapelde woningen ...) voor verschillende doelgroepen (sociale koopwoningen, koopwoningen voor de middenklasse en vrije-marktwoningen).

Enkele waardevolle hallen worden gerestaureerd en zullen plaats bieden aan gemeenschapsfuncties. Centraal komt een park van anderhalve hectare.

Studentenkamers integreren in de stad

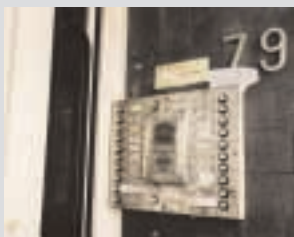
In Leuven studeren circa 30.000 studenten, waarvan ongeveer 75% “op kot” zit. Dat is meer dan in andere Vlaamse universiteitssteden. Het succes van de K.U.Leuven is mee afhankelijk van het aanbod aan studentenkamers. Dat aanbod is de laatste decennia grondig veranderd en de kamermarkt is sterk geprofessionaliseerd. Sinds enkele jaren is er een schaarste aan goede studentenkamers, met een prijsstijging tot gevolg.

De stad wil de **studentenhuisvesting zoveel mogelijk integreren in de woonkernen**. De aanwezigheid van de studenten maakt het interessanter om voorzieningen uit te bouwen voor cultuur, horeca, openbaar vervoer ... en draagt bij tot de sociale veiligheid in de stad.

Om zowel op de vastgoedmarkt als in het sociaal leven een gezond **evenwicht** te bereiken, moet de nodige ruimte voorzien worden voor zowel het permanent als voor het tijdelijk wonen. De stad zal erover waken dat het tijdelijke wonen het permanente wonen niet verdringt (en vice versa). In dat verband heeft Leuven een verordening inzake de opdeling van gezinswoningen vastgesteld.

De stad ijvert verder voor een **verbetering van het comfort** in de bestaande studentenkamers en werkt daarvoor aan de uitbouw van een “kotbank” die alle kamers inventariseert. Ze ondersteunt de universiteit bij de realisatie van nieuwe studentencomplexen.

26



De Leuvense gemeenteraad keurde eind 2003 de “**verordening inzake het opdelen in meerdere woongelegenheden en het wijzigen van de hoofdfunctie van woningen**” goed. Deze verordening heeft tot doel gezinswoningen te behouden. Vroeger mochten alle woningen opgedeeld worden in studentenkamers of studio's. Vandaag is het verboden om een woning op te delen indien die een **binnenruimte tussen 90 m² en 250 m² heeft en een buitenruimte van meer dan 20 m²**.

Op deze regel wordt één uitzondering toegelaten. Een gezinswoning mag wel worden opgedeeld in 1 woning van minstens 90 m² en 1 andere woning of maximaal 3 studentenkamers als de eigenaar er zelf blijft wonen. Deze maatregel moet het onder meer mogelijk maken dat gezinnen (eventueel tijdelijk) studenten huisvesten in hun woning of dat nieuwe woonvormen als kangoeroewoningen en meegroeiwoningen kansen krijgen.

Een aangename woonomgeving

Uit studies blijkt dat Leuven niet meer voldoet aan sommige eisen die gezinnen aan hun leefomgeving stellen. Daarom stelt het structuurplan maatregelen voor om de woonbuurten **leefbaarder te maken en de kwaliteit ervan te verhogen**.

Het ontbreken van goed toegankelijke **groene ruimte** is één van de belangrijkste redenen waarom mensen uit de stad wegtrekken. Groen creëren in de nabijheid van de woonomgeving is dus een prioriteit voor het stadsbestuur. Vaak gebeurt de aanleg van groene ruimtes bij de realisatie van nieuwe woongebieden. Zo kwam er bijvoorbeeld een park aan de Van Waeyenberglaan en komen er parken op de Philipssite, in de Centrale Werkplaatsen, op Vlierbeekveld en de OCMW-site.

Sluipverkeer door woonbuurten is erg hinderlijk. Daarom is een goede geleiding van de verkeersstromen via de meest geschikte tracés noodzakelijk. De inrichting van woonstraten moet vooral op het verblijf gericht zijn. De parkeerdruk moet verminderen: te veel wagens in de straat en te veel zoekverkeer zijn storend. De stad werkt aan oplossingen om voldoende **parkeermogelijkheden** voor bewoners te voorzien. Ze start proefprojecten met ondergrondse buurtparkings. Ten slotte moet de **verbetering van voetgangers- en fietspaden** het zacht verkeer aantrekkelijker maken.

Een groot voordeel van wonen in de stedelijke woonkernen is dat zogenaamde **centrumfuncties** zich vlak in de buurt bevinden. De stad tracht deze centrumfuncties alle kansen te geven, onder meer door een aangepast parkeerbeleid en door het bouwreglement voor centrumzones aan te passen.



De stad zal de “OCMW-site” in de binnenstad herontwikkelen. Er komen verschillende types woningen: gezinswoningen met tuin, appartementen, serviceflats, aangepaste woningen. Daarnaast is er ook ruimte voor een crèche, kantoren, gemeenschapslokalen. Onder de grond komt een buurtparking, boven de grond een buurtpark.



EEN REGIONALE CENTRUMSTAD MET INTERNATIONALE UITSTRALING

Leuven is een centrumstad voor een ruime regio: er zijn allerlei commerciële, culturele, recreatieve, openbare, administratieve, educatieve en toeristische voorzieningen die in de omliggende gemeenten niet voorhanden zijn. Dat aanbod trekt veel bezoekers aan en wordt ook volop benut door de eigen inwoners. Het gros van deze voorzieningen is geconcentreerd in een beperkt deel van de binnenstad. Die concentratie en het aantrekkelijke historische kader worden door bezoekers bijzonder gewaardeerd. De grootste troef van Leuven als centrumstad is en blijft echter zijn uitgebreide onderwijs- en onderzoeksfunctie.



Leuven, universiteitsstad

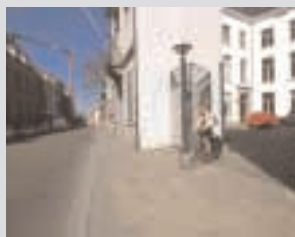
Dankzij de universiteit kan Leuven zich internationaal als “**kennisstad**” profileren.

De universiteit en de academische ziekenhuizen zorgen voor ongeveer 25% van de Leuvense tewerkstelling. De aanwezigheid van circa 30.000 studenten heeft een belangrijke impact op de lokale economie en het sociaal-culturele leven van de stad. Dankzij die aanwezigheid is Leuven een erg levendige en veilige stad, met veel meer voorzieningen dan andere steden van vergelijkbare grootte. De universiteit vormt ook een essentieel ruimtelijk onderdeel van de stad. Het universitaire patrimonium bijvoorbeeld is in belangrijke mate (semi-)publieke ruimte.

De stad wil de integratie **van universitaire activiteiten in de stad** verder stimuleren. De universitaire campussen mogen geen geïsoleerde polen worden, maar moeten een wezenlijk onderdeel van de stad blijven.

De evoluerende rol van de universiteit maakt dat haar **behoefte aan ruimte verandert en toeneemt**. Zo neemt bijvoorbeeld het belang van onderzoek en de samenwerking met het bedrijfsleven toe. Op de universitaire campussen en de wetenschapsparken moet hiervoor de nodige ruimte geboden worden.

Stad en universiteit werken ook samen aan een **huisvestings- en mobiliteitsbeleid voor studenten**.



De universiteit heeft haar activiteiten georganiseerd op **3 campussen**. Campus binnenstad groepeerde de humane wetenschappen, campus Arenberg de exacte en toegepaste wetenschappen en campus Gasthuisberg de biomedische wetenschappen. De stad ondersteunt deze clustering in drie campussen. In de binnenstad moeten de universitaire functies **zo goed mogelijk geïntegreerd** worden in de omgeving. Op campus Arenberg wordt gestreefd naar een evenwicht tussen campusactiviteiten en natuurfunctie. Voor campus Gasthuisberg werd een masterplan opgemaakt. Het belangrijkste principe hier is de **verdichting** van de ziekenhuis- en afgeleide activiteiten binnen een ontsluitingsring.

Leuven, provinciehoofdplaats

De keuze van Leuven als **hoofdplaats** van de jonge provincie Vlaams-Brabant heeft van de stad een administratief beslissingscentrum gemaakt. Openbare diensten en hoofdzetels van bedrijven vestigen zich steeds vaker in Leuven. Om haar rol als **maatschappelijk en economisch beslissingscentrum** voor de regio te kunnen waarmaken moet de stad de inplanting van overheidsinstellingen en bedrijfshoofdkwartieren op een kwalitatieve wijze organiseren.

Daarnaast wil Leuven zich meer opwerpen als **cultuurstad**. De uitbouw van de museumsite, een muziekcentrum en de verdere ondersteuning van het kunstencentrum STUK moeten hiertoe bijdragen.

Om haar positie als **handelscentrum** te versterken, moet de binnenstad haar troeven kunnen uitspelen: de grote diversiteit aan winkels, de verweving van kleinhandels- en horecazaken, de aantrekkelijke historische omgeving en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Deze troeven geven de binnenstad voldoende slagkracht om de concurrentie met grootschalige winkels buiten de stad aan te kunnen.



Leuven, zorgzame stad

De welvaart van de stad stelt haar in staat om degelijke sociale en gemeenschapsvoorzieningen uit te bouwen voor de eigen bevolking en onrechtstreeks ook voor die van de buurgemeenten.

De stad streeft ernaar om **de levenskwaliteit van alle inwoners** te verbeteren. Ze probeert daarom om projecten te realiseren die inspelen op de sociale behoeften van de verschillende bevolkingsgroepen. Daarnaast wil de stad ook de **gemeenschapsvorming** ondersteunen. Zo bouwt de stad bijvoorbeeld allerlei sociaal-culturele infrastructuur uit, zoals ontmoetingscentra, crèches, speelpleinen ... In de woonkernen tracht de stad de vestiging van lokale handel en diensten te stimuleren.



De juiste activiteit op de juiste plaats

De binnenstad kan niet langer een plaats bieden aan alle mogelijke activiteiten. Sommige zijn immers té grootschalig, trekken té veel verkeer aan of veroorzaken overlast (lawaai) en moeten daarom elders een plaats krijgen.

In het structuurplan is gezocht naar een **optimale taakverdeling tussen de binnenstad en andere gebieden**. Elementen als bereikbaarheid, ligging en beschikbare ruimte bepalen welke activiteiten in een bepaald gebied toegelaten kunnen worden.

De stad zal vooral een **adviserende rol** spelen door potentiële investeerders te begeleiden en informatie te verstrekken over de mogelijkheden om nieuwe functies in te planten.

De **Vaartkom** zal omgevormd worden van een verlaten industriezone tot een nieuw stedelijk centrum. Naast woningen en kantoren is er ook ruimte voor grootschalige activiteiten waarvoor geen plaats meer is in de binnenstad: handelszaken, recreatie, cultuur ... De zes bouwblokken op de linkeroever krijgen een multifunctionele invulling, met commerciële activiteiten, woningen en kantoren. Het Engels Plein wordt eindelijk een volwaardig plein. De realisatie van het nieuwe hoofdkwartier van Interbrew is de start voor de volledige transformatie van het gebied “Tussen twee Waters”. Na sanering worden er woningen en kantoren gebouwd. De Molens Van Orshoven behouden hun culturele bestemming.



Daarnaast krijgen ook andere culturele activiteiten een plaats in de Vaartkom. Het vroegere Entrepotgebouw zal heringericht worden als muziekcentrum, brouwerij De Hoorn misschien als “huis van de voeding”. Ook andere waardevolle gebouwen worden bewaard. Langs de Sluisstraat komen woningen in een groene omgeving rond de opengelegde Dijle.

Door het autoverkeer te verzamelen in grote ondergrondse parkings (Engels Plein en Tussen Twee Waters), kan de waterkant verkeersluw gemaakt worden.



DE RUIMTE VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN ZO GOED MOGELIJK BENUTTEN

Leuven is een belangrijk centrum van tewerkstelling. Typisch voor Leuven is dat de dienstensector, het openbaar bestuur, het onderwijs en de gezondheidszorg instaan voor circa 85% van de tewerkstelling, tegenover amper 12,5% voor industrie en landbouw samen. Dit heeft uiteraard te maken met de aanwezigheid van de universiteit en de rol van Leuven als provinciehoofdplaats. Ook in de toekomst zullen deze “sterke sectoren” verder groeien en ruimte vragen. Aangezien de ruimte voor economische activiteiten beperkt is en de stad ervoor kiest om géén bijkomende open ruimte aan te snijden, moet ze selectief en zuinig omgaan met haar reserves.



Economische activiteiten concentreren aan de poorten van de stad

Leuven kiest ervoor om het gros van de economische activiteiten te bundelen op vier locaties, die allemaal **voldoen de ruimte bieden en vlot bereikbaar zijn met verschillende transportmiddelen**. Elk van die locaties heeft zijn eigen kwaliteiten en mogelijkheden.



De **stationsomgeving** is uitstekend te bereiken met het openbaar vervoer en is daarom geschikt voor activiteiten waarmee veel personen gemoeid zijn (kantoren). Met de vestiging van het Provinciehuis, het Vlaams Huis en een aantal bedrijfshoofdzetels groeit de stationsomgeving uit tot een maatschappelijk en economisch beslissingscentrum. Aan de kant van Kessel-Lo wordt een gemengde ontwikkeling voorzien met kantoren, commerciële ruimtes en een hotel.



De Vaartzone, het milieupark van Interleuven en het spoorwegplateau vormen samen de bedrijfszone **Leuven-Noord**. Dankzij de reorganisatie van het Vuntcomplex en de aanleg van een los- en laadkade langs de Vaart, is dit gebied zeer goed bereikbaar met verschillende transportmiddelen. Terwijl het spoorwegplateau voorbehouden wordt voor transportgerichte bedrijvigheid, komt de Vaartzone in aanmerking voor een breed gamma van bedrijven, maar ook voor meer stedelijke functies zoals grote handelszaken.



Haasrode biedt plaats aan middelgrote en grote bedrijven, zowel productie- als kantoreenheden. Nieuwe buslijnen zullen de bereikbaarheid per openbaar vervoer verbeteren. Daarnaast zal de mogelijkheid worden onderzocht om achter de Brabantthal een nieuwe spoorhalte in te planten.



De **wetenschapsparken Arenberg en Termunckveld** zijn bestemd voor bedrijven actief in onderzoek en ontwikkeling die samenwerken met de universiteit. De wetenschapsparken zijn te bereiken via de Koning Boudewijnlaan en zullen bediend worden met nieuwe stedelijke snelbuslijnen.

Troeven van de Leuvense economie



Dé troef bij uitstek van Leuven is de aanwezigheid van de universiteit en de hogescholen. Leuven trekt hierdoor kennisgeoriënteerde bedrijven aan, die het imago van de stad als **kenniscentrum** ondersteunen. De stad voorziet ruimte voor dit type bedrijven aansluitend bij de campus, op de wetenschapsparken Arenberg en Termunckveld.



Leuven wil tegelijk haar rol als provinciehoofdplaats versterken. Daarom wil het nog extra **beslissingscentra** aantrekken: hoofdkwartieren van grote ondernemingen of administraties van overheidsinstellingen, zoals nu reeds het nieuwe provinciehuis, het Vlaams administratief centrum en de hoofdkwartieren van Interbrew, KBC-Groep en Boerenbond. Een aantal plaatsen langs de vesten komen hiervoor in aanmerking.

Ruimte voor lokale bedrijven



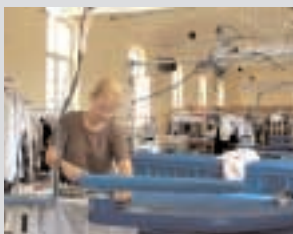
Een aantal Leuvense bedrijven liggen vandaag in woongebied. Het structuurplan voorziet dat deze bedrijven kunnen blijven bestaan en zelfs uitbreiden, zij het in beperkte mate. De voorwaarde is dat ze hun omgeving niet overmatig belasten. Als zo'n bedrijf op termijn spontaan zijn activiteiten stopzet, moet het terrein een bestemming krijgen die nauwer aansluit bij de omgeving.



Het structuurplan hanteert dus de **menging van functies** als uitgangspunt. Alleen waar nodig worden economische activiteiten afgezonderd op een bedrijventerrein. Voor bedrijven die vandaag in woongebied liggen en hinderlijk zijn voor hun omgeving, biedt de stad beperkte mogelijkheden om zich elders te vestigen.



De bevolking in Leuven is gemiddeld zeer hoog opgeleid. De meeste banen situeren zich dan ook in onderwijs en onderzoek, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening en openbaar bestuur. Een aantal laaggeschoolden dreigt daardoor uit de boot te vallen. De stad promoot daarom activiteiten in de sfeer van de **sociale economie**. Ze levert spanningen om ook voor laaggeschoolden interessante jobs te creëren. Het geplande sociaal bedrijventerrein Veilingsite (voor SPIT, Velo, Wonen en Werken, RecuPC) is hiervan een voorbeeld.



Optimalisatie van economische gebieden

Een aantal bedrijventerreinen is in verval geraakt. De stad tracht deze terreinen te **herwaarderen** en een tweede leven te geven. Dit kan bijvoorbeeld door ze beter bereikbaar te maken, door investeerders te zoeken voor een bepaalde locatie of door de publieke ruimte opnieuw aan te leggen. Het gaat onder meer om de Vaartkom en Leuven-Noord.

Daarnaast zijn er bedrijventerreinen die wel goed functioneren maar waar kwistig met de ruimte is omgesprongen. De stad zal onderzoeken welke **verdichtingmogelijkheden** daar zijn.

Nieuwe bedrijventerreinen moeten uiteraard **zo rationeel mogelijk gebruikt** worden. Van bij het begin moet er aandacht geschonken worden aan de optimale stedenbouwkundige aanleg, de dichtheid en de bereikbaarheid met verschillende transportmiddelen.



Het project **Leuven-Noord** wil de vaartzone en het spoorwegplateau ernaast als economische sites herwaarderen. In de eerste plaats wordt het gebied **beter bereikbaar** gemaakt. Zo komt er vanaf het nieuwe Vuntcomplex een rechtstreekse afrit van de E314. Ook een nieuwe laad- en loskade en fietsinfrastructuur maken het gebied beter bereikbaar. Daarnaast wordt ook de **ruimtelijke kwaliteit** van het bedrijventerrein aangepakt. Zo worden er verschillende groene ruimtes en buffers voorzien.



EEN BEREIKBARE EN VERKEERSLEEFBARE STAD

Leuven bleef tot nog toe gespaard van een verkeersinfarct. De verkeersdruk neemt echter steeds meer toe en de leefbaarheid van een aantal woonbuurten komt hierdoor in het gedrang. Het aantal verplaatsingen zal blijven stijgen en de geplande ontwikkelingen zullen extra verkeer veroorzaken. Om Leuven in de toekomst bereikbaar te houden zonder al te veel verkeershinder is het noodzakelijk om goede alternatieven voor de auto te ontwikkelen.



Leuven uit de greep van de files houden

Nieuwe wegen aanleggen om het toekomstige extra verkeer op te vangen heeft geen zin. Uit de praktijk blijkt immers dat meer wegen nog méér verkeer aantrekken. Om de stad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden, moet onze mobiliteit in de toekomst anders georganiseerd worden.

In de eerste plaats moet de stad **volwaardige alternatieven voor de auto** aanbieden. Het openbaar vervoer en de infrastructuur voor fietsers moeten dus verbeteren.

De overheid kan echter niemand dwingen om de auto te laten staan. Mobiliteit blijft hoe dan ook een **gedeelde verantwoordelijkheid** en duurzame mobiliteit vergt een **mentaliteitsverandering**. Het evidente gebruik van de auto moet plaats maken voor een afweging tussen **evenwaardige alternatieven**: we moeten ons vaker per fiets, te voet of met het openbaar vervoer verplaatsen. Daarnaast moeten we bereid zijn om van het ene vervoersmiddel op het andere **over te stappen**: fietsen tot bij de bushalte, met de auto tot het dichtstbijzijnde station ... De stad moet er voor zorgen dat deze overstappen efficiënt en comfortabel kunnen verlopen.

De stad wil ook een **“locatiebeleid”** voeren. Dat betekent dat activiteiten die veel verkeer aantrekken zich alleen kunnen vestigen op plaatsen die goed te bereiken zijn met verschillende vervoersmiddelen.



Het **station** van Leuven is een prachtig **voorbeeld van een knooppunt voor diverse vormen van transport**. De parkeergarages, het bus- en het treinstation, de tunnel en het stationsplein zijn volledig met elkaar verweven. Overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel is hier dan ook erg gemakkelijk. Om die uitstekende bereikbaarheid zo goed mogelijk te benutten, voorziet de stad hier een sterke ontwikkeling van activiteiten waarbij veel mensen betrokken zijn, zoals kantoren.

Uitbreiding van het bestaande busnetwerk

De afgelopen tien jaar is het aantal busreizigers in Leuven bijna verdubbeld: van 9 miljoen reizigers in 1993 tot 17,3 miljoen in 2001. De Lijn dankt dit succes onder meer aan de sterke concentratie van buslijnen op de as **station-Fochplein-Gasthuisberg**: alle buslijnen zijn verbindingen tussen het centrum/station en de deelgemeenten. Vandaag heeft dit systeem echter zijn limiet bereikt. Méér bussen inzetten op de bestaande trajecten heeft geen zin. Daarom stelt het structuurplan voor om het bestaande busnetwerk aan te vullen met vier nieuwe types lijnen. De “**regionale snelbuslijnen**” verbinden de grotere woonkernen in de regio met het station van Leuven. Via de “**joblijnen**” zullen belangrijke locaties buiten de binnenstad (zoals bijvoorbeeld Haasrode, de Philipssite, de wetenschapsparken) verbonden worden met het station. De “**cirkelvormige lijnen**” zorgen voor een betere bediening tussen de verschillende deelgemeenten onderling en de binnenstad. Om de verplaatsingsmogelijkheden in de binnenstad te verbeteren voor bewoners, studenten en bezoekers, zullen er “**centrumlijnen**” worden gecreëerd.

Busgebruik in Leuven en Vlaanderen uitgedrukt in miljoen reizigers

	1993	1999	verschil 93-99	% groei	2001	verschil 99-2001	% groei	verschil 93-2001	% groei
Leuven	9	13,2	4,2	46%	17,3	4,1	31%	8,3	92%
Vlaanderen	219,1	223,2	4,1	2%	265	41,8	18%	45,9	21%
Vlaanderen min Leuven	210,1	210	-0,1	0%	247,7	37,7	15%	37,6	18%

Het Gewestelijk Expresnet (GEN) is een voorstadsnet dat Brussel beter bereikbaar moet maken met de trein: in een straal van circa 30 km rond Brussel komen regionale treinverbindingen.

Leuven kan mee profiteren van het GEN. De stad wordt er zelf beter bereikbaar door en zal over een snelle verbinding met Zaventem beschikken. Op termijn kan eventueel een aantal spoortracés verlengd worden, met nieuwe haltes aan plaatsen waar veel mensen een job hebben, zoals Arenberg, Termunckveld en Haasrode.

Vlotter busverkeer

Reizigers kiezen pas voor de bus als deze hen even snel ter plaatse brengt als de auto. De reistijd met de bus wordt sterk beïnvloed door de **doorstroming** in het verkeer (naast de wachttijd). Die doorstroming kan vlotter gemaakt worden door bijvoorbeeld de bus een **kortere route** te laten volgen, terwijl wagens moeten omrijden. Zo heeft de passage van lijn 2 over de Grote Markt geleid tot een belangrijke toename van het aantal reizigers.

Het is ook belangrijk om **de bus uit de file te houden**. Waar er voldoende ruimte is, kan de bus een **eigen bedding** krijgen. Op kruispunten kan de bus **voorrang** krijgen op het andere verkeer. Voor de bussen vanuit Holsbeek en Kesseldal wordt bijvoorbeeld gedacht aan een vrije busbaan langs het Brugbergpad, wat tijdens de spits een aanzienlijke tijdswinst zal opleveren.

Op termijn is een **vrije busbaan langs de Vesten** een must om het busverkeer door de binnenstad niet verder te doen toenemen. Deze busbaan gaat onvermijdelijk ten koste van capaciteit voor het andere wegverkeer.

De stad kan deze maatregelen onmogelijk alleen uitvoeren. Het Vlaams Gewest zal de kosten voor “zijn” wegen moeten dragen. De stad kan voor haar eigen wegen rekenen op tussenkomsten van De Lijn.



Meer met de fiets

Leuven is een **stad op maat van fietsers**. Alle Leuvense woonkernen liggen op fietsafstand van de binnenstad en de belangrijkste bestemmingen. Voor de meeste kotstudenten is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. De fiets is dan ook een vertrouwd element in het Leuvense straatbeeld. Voor verplaatsingen van minder dan vijf kilometer is de fiets het ideale vervoermiddel. Maar ook voor grotere afstanden heeft de fiets potentieel. Een verbetering van de fietsinfrastructuur en de verkeersveiligheid is echter nodig om mensen nog meer voor de fiets te doen kiezen.

De stad levert inspanningen om een **netwerk van vrijliggende fietspaden uit te bouwen**. Zo wordt bijvoorbeeld onderzocht of er alternatieve routes voor de Geldenaaksebaan kunnen aangelegd worden. Bestaande tracés, zoals het Jan Vranckxtracé, worden verlengd.

Door fietspaden (beter) te **markeren** en belangrijke **oversteekplaatsen** te verbeteren kan de veiligheid voor fietsers op korte termijn aanzienlijk verhogen.

Ten slotte wil de stad ook werk maken van goede **publieke fietsenstallingen**. Met de heraanleg van het Fochplein komt er bijvoorbeeld een ruime ondergrondse fietsenparking midden in de stad.



Het autoverkeer in goede banen leiden

Er komen geen belangrijke nieuwe wegen bij in Leuven. Wel zal het gebruik van het bestaande wegennet geoptimaliseerd worden: de stad zal meewerken aan een **zo vlot mogelijke afwikkeling** van het verkeer op de belangrijkste verkeersaders (snelwegen, singels en steenwegen). Tegelijk wil de stad het **ongewenst gebruik van sommige wegen verhinderen**. Zo moet bijvoorbeeld sluipverkeer uit woonstraten geweerd worden.

In het structuurplan worden **verschillende types wegen** onderscheiden, die elk een specifieke functie hebben. Een aangepaste **inrichting** moet aan elke weggebruiker duidelijk maken over welk type weg het gaat en welk **rijgedrag** daar gewenst is. De belangrijkste wegen zijn bestemd voor **doorgaand verkeer**. Hun inrichting is afgestemd op de vlotte doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Waar zij door een woonkern leiden, worden ze ingericht als “doortocht”, met extra aandacht voor de leefbaarheid en voor de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich de “**wegen met lokale bedieningsfunctie**”. Doorgaand verkeer is hier niet gewenst en wonen is er belangrijker dan de vlotte doorstroming van het verkeer. Fietsers, voetgangers en wagens worden dus niet strikt van elkaar gescheiden. In de binnenstad wordt het **lussensysteem** verder verfijnd. Dat zorgt er voor dat het inkomende autoverkeer snel weer naar de ring wordt geleid en zonder veel zoeken een bezoekersparking vindt. Doorgaand verkeer door de binnenstad wordt onmogelijk.



Parkeren in en rond de binnenstad

Zowel bewoners als bezoekers moeten gemakkelijk een parkeerplaats in de stad kunnen vinden. Voor beide groepen voert de stad een eigen beleid.

Voor het **bewonersparkeren** stelt de stad dat elke woning over één parkeerplaats zou moeten beschikken. Bij nieuwe projecten moet een parkeerplaats op het **eigen terrein** voorzien worden. Voor bestaande woningen moet op het openbaar domein een plaats gevonden worden. Waar dit niet kan, stelt het structuurplan voor om (ondergrondse) **collectieve bewonersparkings** te realiseren. De stad zal hiervoor enkele proefprojecten opstarten. Voor een tweede en derde gezinswagen moet een plaats gezocht worden op de private vastgoedmarkt.

Voor **studenten** worden de mogelijkheden om te parkeren drastisch beperkt. Buiten de stad zal een terrein gezocht worden waar studenten hun wagen tijdens de week kunnen stallen.

In de binnenstad dreigen zoekverkeer en geparkeerde wagens de straten onleefbaar te maken. Daarom moet het **bezoekersparkeren** er goed georganiseerd worden. Daarnaast werkt de stad aan “randparkings” langs de Vesten, op wandelafstand van de belangrijkste bestemmingen in de binnenstad. Daardoor kan het aantal bezoekersparkings in de binnenstad worden afgebouwd. Op lange termijn wordt gedacht aan “voorstadsparkings”, die door buslijnen met de binnenstad worden verbonden.





DE KWALITEIT VAN HET STADSLANDSCHAP

In het structuurplan wordt elk gebied dat een samenhang vertoont en een zekere eigenheid heeft, als een landschap opgevat. Een landschap kan landelijk of stedelijk, groot- of kleinschalig en historisch of hedendaags zijn. Het Begijnhof en Sint-Maartensdal zijn dus evengoed landschappen als Heverleebos of de vijvers van Bellefroid.

Landschappen zijn belangrijk omdat ze de ruimtelijke kwaliteit van de stad bepalen. De overheid probeert dan ook om te waken over de kwaliteit van het landschap. Aangezien heel veel verschillende mensen en instanties mee bouwen aan het stadslandschap, is dit een complexe opgave. Vandaag ontbreken de nodige beleidsinstrumenten daarvoor.



De diversiteit van het landschap behouden

Het Leuvense landschap heeft een **diversiteit** aan grote open ruimtes en verstedelijkte gebieden met een eigen geschiedenis en karakter. Deze diversiteit is een bijzondere **kwaliteit**, die ertoe bijdraagt dat bewoners zich met hun omgeving identificeren en er zich thuis voelen. Karakteristieke stadslandschappen vormen de eigenheid van de stad. Ze zorgen er ook voor dat de (woon)omgevingen van elkaar verschillen.

Helaas zijn hedendaagse veranderingen in het landschap vaak uniform en banaal. Industriparken, baanwinkelcomplexen en verkavelingen ... ze zien er vaak hetzelfde uit. Daardoor wordt de landschappelijke diversiteit tenietgedaan en gaat de identiteit van een leefomgeving geleidelijk aan verloren. De stad wil dan ook een beleid voeren dat de eigenheid van landschappen versterkt en diversiteit respecteert. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich in hun omgeving integreren en de eigenheid van de plek versterken. Ook de aanleg van de publieke ruimte moet inspelen op de diversiteit.



Leuven ligt op de kruising van **drie geologische gebieden**. In het noorden ligt een open **laagvlakte** met veel landbouwgronden en twee kernen, Wijgmaal en Wilsele. Het **Brabants plateau** is een zacht golvend gebied ten zuiden van de stad. Heverleebos maakt er deel van uit. Van oost naar west doorkruisen de **Hagelandse heuvels** het grondgebied. De Leuvense binnenstad ligt in een soort van kom, “**de cuype**” genoemd, een uitsparing in het reliëf. De **Dijlevallei** verbindt de cuype met de open vlakte in het noorden.

Het contrast in het landschap behouden

In de Leuvense landschappen komen **sterke contrasten** voor: tussen bebouwde en open gebieden, tussen vlakke en hellende terreinen, tussen drukke of lawaaierige gebieden en gebieden waar rust en stilte heersen ... Deze contrasten prikkelen de waarneming en **versterken dus de beleving** van het landschap. Hedendaagse ingrepen halen jammer genoeg vaak het contrast uit het landschap weg.

Het structuurplan deelt de Leuvense landschappen in verschillende types in en stelt voor elk type een aangepast beleid voor, met de bedoeling de diversiteit en het contrast te behouden of versterken. Dat kan door een aantal concrete maatregelen. Zo wil de stad onder meer de verdere verlinting en versnippering van de open ruimte tegengaan.



Het uitzwermen van gebouwen langs invalswegen is een typisch Vlaams fenomeen, dat bekend staat als **verlinting**. In de tweede helft van de vorige eeuw deden bebouwde linten hun intrede in het Vlaamse landschap. Ook in Leuven komen dergelijke linten voor als uitlopers van de woonkernen. Verlinting verhoogt de verkeersonveiligheid, tast de open ruimte aan en banaliseert het landschap. Het structuurplan wil de verdere verlinting in het Leuvense verhinderen door de bouw mogelijkheden buiten de kernen te beperken.

Werken aan de publieke ruimte

Straten, pleinen, bushaltes, parken en stations maken allemaal deel uit van de publieke ruimte. De publieke ruimte is de “ruimte van iedereen”, de ruimte waar mensen elkaar ontmoeten. Het is ook de ruimte van waaruit we het stedelijke landschap ervaren. Tegelijk maakt de publieke ruimte zelf ook deel uit van dat landschap.

Door de **inrichting van de publieke ruimte** kan de overheid actief ingrijpen in het stedelijke landschap. Die inrichting moet **duurzaam** zijn. Dat betekent niet alleen dat er met kwalitatieve materialen gewerkt moet worden, maar ook dat er verschillende activiteiten moeten kunnen plaatsvinden en dat de ruimte ook op lange termijn bruikbaar moet blijven. De publieke ruimte moet ook **toegankelijk zijn voor iedereen**, ook voor andersvaliden, kinderen, bejaarden ... Hoe de publieke ruimte best ingericht wordt, is ook afhankelijk van de **omgeving**. In woonstraten zijn andere ingrepen nodig dan in het commerciële centrum van de stad.



Kwaliteitsbewaking

De stedelijke overheid is slechts verantwoordelijk voor een beperkt aandeel van de bouwactiviteiten in Leuven. Het grootste deel van het patrimonium wordt gerealiseerd door derden: bewoners, bedrijven, andere overheden, investeerders ... Een van de belangrijkste taken van het stadsbestuur bij de uitvoering van het structuurplan is het bewaken van de kwaliteit van die bouwprojecten.

“Klassieke” middelen als bouwvoorschriften en plannen van aanleg zijn er vooral op gericht ongewenste ontwikkelingen onmogelijk te maken. Ze zijn minder geschikt als instrument om kwaliteit af te dwingen – kwaliteit laat zich immers niet vatten in strikte regels. Daarom wil de stad **grote(re) projecten systematisch en intensiever begeleiden**. Daarnaast zal het stadsbestuur **nieuwe instrumenten** ontwikkelen die moeten toelaten kwaliteit te toetsen. In een **beeldkwaliteitsplan** voor een bepaald gebied bijvoorbeeld, kunnen voorwaarden gesteld worden voor de beeldwaarde en de inrichting van de publieke ruimte.

De stad wil de discussie over kwaliteit breed voeren. Naast de bestaande overlegorganen, zoals de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening, wil de stad daarvoor een “**stedenbouwforum**” oprichten waar Leuvenaars van gedachten kunnen wisselen over geplande stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Tot slot moet de overheid **zelf het goede voorbeeld geven** bij eigen projecten. Ze probeert daarom goede ontwerpers aan te trekken, vaak via een wedstrijd.





NOG VEEL WERK VOOR DE BOEG

Het structuurplan opmaken was een arbeidsintensief project dat meer dan vier jaar in beslag heeft genomen. Het was echter nog maar een eerste stap in een veel langer traject. Het structuurplan is immers een beleidsplan dat wel de overheid bindt, maar geen verordeningen voor particulieren bevat.

Opdat de opties uit het structuurplan gerealiseerd kunnen worden, moeten ze vertaald worden naar uitvoeringsplannen of verordeningen die bindend zijn voor de burger. Daarnaast zal de stad verschillende thema's verder moeten onderzoeken, strategische projecten opstarten en opvolgen, samenwerkingsverbanden aangaan met allerlei instanties ...



Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Het “ruimtelijk uitvoeringsplan” is de opvolger van het vroegere “plan van aanleg” (gewestplan en BPA). Een uitvoeringsplan wordt gebruikt als **toetsingskader voor stedenbouwkundige vergunningen**.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan kan echter meer dan alleen de **bestemming en inrichting** van een gebied vastleggen. Het kan ook **beheersmaatregelen** bevatten. In tegenstelling tot de plannen van aanleg is een uitvoeringsplan veel meer **gericht op de uitvoering** van een beleid.

Plannen van aanleg hadden vaak een star karakter, waardoor ze geregeld herzien moesten worden om goede projecten toch nog mogelijk te maken. Om dit te vermijden wil de stad bij de opmaak van uitvoeringsplannen een zekere **flexibiliteit** toelaten. Dit betekent dat er in de voorschriften soms een zekere afwijkingsmarge ingebouwd wordt. Aan die flexibiliteit wordt wel een **intensiever overleg** gekoppeld. Dat moet ervoor zorgen dat de flexibiliteit wel degelijk leidt tot meer kwaliteit en niet enkel tot meer rendement.

Met de uitvoeringsplannen kan de stad een autonoom ruimtelijk beleid voeren, met minder bevoogding van de hogere overheden. De opmaak ervan wordt altijd onderworpen aan een openbaar onderzoek, dat de bevolking de mogelijkheid tot inspraak geeft.



Strategische projecten

“Strategische projecten” zijn projecten die bijdragen tot de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur zoals beschreven in het structuurplan. Een strategisch project moet een voorbeeld zijn en een **uitstraling** hebben voor een groter gebied. Strategische projecten zijn vaak de aanzet voor de herwaardering van een ruimere buurt.

Het structuurplan beschrijft voor de verschillende stadsdelen tal van strategische projecten. De stad zal een aantal van die projecten zelf realiseren, maar is ook vaak aangewezen op anderen. Zo staat de stad zelf in voor de (her)aanleg van nieuwe stadsparken, zoals Sint-Maartensdal, Bruul, Philipspark ... Ze zal ook zelf diverse woonontwikkelingsgebieden realiseren, zoals de Centrale Werkplaatsen. Voor de heraanleg van het Fochplein zal de stad samenwerken met de Lijn en voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite met de K.U.Leuven.



Met het project "Hertogendal" willen de stad, de K.U.Leuven en een private partner de ziekenhuissite herbestemmen en daarmee de benedenstad een nieuwe impuls geven. Tussen de Brusselsestraat, Kapucienenvoer en Jansenijsstraat maakt de bestaande bebouwing plaats voor ongeveer 1.000 woningen en appartementen, in combinatie met andere stedelijke functies. De Dijle wordt opengelegd en geïntegreerd in een groene ruimte van drie hectare groot. De realisatie is gekoppeld aan de uitbreiding van Gasthuisberg en zal wellicht 15 jaar duren.

We houden u op de hoogte

Tijdens de opmaak van het structuurplan heeft de stad hierover regelmatig gecommuniceerd met de bevolking. Een eerste keer gebeurde dat in het najaar van 2002, na de opmaak van de Startnota. Daarna was er een uitgebreide communicatiecampagne voor en tijdens het openbaar onderzoek (juni-september 2003). De goedkeuring van het structuurplan door de minister vormde de derde aanleiding voor een informatieronde.

Ook in toekomst zal de stad de bevolking duidelijk informeren over het ruimtelijke beleid en over de realisatie van strategische projecten. Dat is nodig om een breed **draagvlak** voor het structuurplan te creëren bij de bevolking en andere betrokkenen. De uitvoering van het structuurplan ligt immers grotendeels in hun handen.

Voor belangrijke projecten zal de stad **hoorzittingen** organiseren. Tegelijk zal het bestuur elk jaar “de wijken intrekken” om de stand van zaken toe te lichten. In het “**Infohuis stadsvernieuwing**” kan informatie opgevraagd worden over de diverse stadsvernieuwingsprojecten, openbare werken en belangrijke verkeersveranderingen. Deze informatie staat ook in het **stadsvernieuwingsmagazine “Mozaïek”** dat ieder kwartaal verschijnt. Dit magazine staat, net als andere uitvoerige informatie, ook op de stadswebsite onder www.leuven.be/stadsvernieuwing.



