

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 1
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 2
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN

INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
VISIE EN DEELSTRUCTUREN
RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
STADSDELEN EN BELEIDSKADER
BINDENDE BEPALINGEN



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 1
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 2
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
VISIE EN DEELSTRUCTUREN

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
STADSDELEN EN BELEIDSKADER

BINDENDE BEPALINGEN

KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

1	INLEIDING	10
2	SLEUTELKWESTIES EN TROEVEN VOOR LEUVEN	15
2.1	Sleutelkwesties	15
2.1.1	Aantasting van de landschappelijke verscheidenheid	15
2.1.2	Behoefte aan bijkomende woningen en aan woonkwaliteit	16
2.1.3	Impact van de universiteit	17
2.1.4	Locatie van regionale centrumfuncties	18
2.1.5	Vraag en aanbod economische ruimte	19
2.1.6	Bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid	19
2.1.7	Hoe omgaan met het structuurplan?	20
2.2	Troeven voor Leuven	21
2.2.1	Leuven als hoekpunt van de Vlaamse Ruit	21
2.2.2	Leuven, een regionaalstedelijk gebied	22
2.2.3	Aanwezigheid van de universiteit	22
2.2.4	Knooppunt van infrastructuren	23
2.2.5	Compacte historische binnenstad	23
2.2.6	Landschappelijke structuur	23
3	SYNTHESE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN LEUVEN	29
3.1	Inleiding	29
3.2	De geomorfologie als structurerende basis	29
3.2.1	Uitgangspunt	29
3.2.2	Geomorfologie en landschappelijke structuur	29
3.2.3	Geomorfologie en nederzettingsstructuur	30
3.2.4	Geomorfologie en infrastructuur	30
3.3	De Dijlevallei als landschappelijk structurerend element en drager van natuurwaarden	31
3.3.1	Uitgangspunt	31
3.3.2	De Dijle en de ontstaansgeschiedenis van de stad	31
3.3.3	De Dijle als landschappelijk structurerend element	32

3.3.4	De Dijle als functioneel-structurerend element	33
3.3.5	De Dijle als hydrologische ruggengraat	34
3.3.6	De Dijle als drager van natuurwaarden	34
3.4	Grote groene en open ruimten in het verstedelijkte gebied	34
3.4.1	Uitgangspunt	34
3.4.2	Regionale context	34
3.4.3	Landschappelijke kwaliteit	35
3.5	Structuurbepalende infrastructuren	36
3.5.1	Uitgangspunt	36
3.5.2	De ring-radiale structuur van de binnenstad	36
3.5.3	Steenwegen	37
3.5.4	Het kanaal Leuven-Dijle	38
3.5.5	De spoorwegen	38
3.5.6	Autosnelwegen en expresswegen	40
3.5.7	Nieuwe verbindingen	41
3.6	Vier fasen in de historische groei van Leuven	41
3.7	De binnenstad: centrumfuncties in een stedelijk woonmilieu (zie figuur 1.08)	42
3.7.1	Morfologische structuur	43
3.7.2	Stedelijke ontwikkelingen	44
3.8	Verschillende woongebieden rond de binnenstad: Kessel-Lo, Heverlee, Wilsele, Wijgmaal en Egenhoven	45
3.8.1	Uitgangspunt	45
3.8.2	Heverlee	45
3.8.3	Kessel-Lo	46
3.8.4	Wilsele-dorp, Wilsele-Putkapel en centrum	47
3.8.5	Wijgmaal	48
3.8.6	Egenhoven	48
3.9	Economische activiteiten gekoppeld aan ontsluitingsmogelijkheden	49
3.9.1	Middeleeuws handelscentrum en agrarisch ommeland	49
3.9.2	Industrialisatie	49
3.9.3	Naar een diensten- en kenniseconomie	50

3.10	Ontwikkeling van de universiteit	52
3.10.1	Uitgangspunt	52
3.10.2	De universitaire campussen	52
3.10.3	Wetenschapsparken	53
3.10.4	Studentenhuisvesting	53
4	PROFIEL VAN LEUVEN	57
4.1	Situering	57
4.2	Regionale context	58
4.2.1	Europees en Vlaams perspectief	58
4.2.2	Leuven versus Brussel	59
4.2.3	Leuven in de provincie Vlaams-Brabant	60
4.2.4	Leuven als regionale centrumstad	60
4.3	Demografische kengetallen	62
4.3.1	Bevolking: grootte, dichtheid en spreiding	63
4.3.2	Studentenpopulatie	63
4.3.3	Leeftijdsopbouw	63
4.3.4	Bevolkingsevolutie	63
4.3.5	Gezinsgrootte	64
4.4	Economische kengetallen	64
4.4.1	Welvaart	64
4.4.2	Totale tewerkstelling	64
4.4.3	Tewerkstelling per sector	65
4.4.4	Beroepsbevolking, tewerkstellingsgraad en activiteitsgraad	65
4.4.5	Scholingsgraad	65
4.4.6	Werkloosheid	66
4.5	Ruimtegebruik	66

5	PLANNINGSCONTEXT	71
5.1	Wetten en decreten	71
5.1.1	Decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening	71
5.1.2	Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu	73
5.2	Plannen van aanleg	75
5.2.1	Gewestplan	75
5.2.2	Algemeen Plan van Aanleg Leuven 1994	77
5.2.3	Bijzondere Plannen van Aanleg	78
5.3	Structuurplannen	81
5.3.1	Struktuurplan Leuven 1982	81
5.3.2	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	82
5.3.3	Ruimtelijk structuurplan provincie Vlaams-Brabant	86
5.3.4	Gemeentelijke structuurplannen buurgemeenten	89
5.4	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	92
5.4.1	Afbakening regionaalstedelijk gebied	92
5.4.2	Opmaak gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Wijgmaalbroek	93
5.5	Sectorale plannen	94
5.5.1	Mobiliteitsplan	94
5.5.2	Gemeentelijk natuurontwikkelingplan(GNOP)	95
5.5.3	Ruimtelijke structuurvisie voor Heverleebos en Meerdalwoud	97
5.5.4	Natuurinrichtingsproject in de zuidelijk Dijlevallei	99
5.5.5	Citymarketingplan	99
5.5.6	Strategisch plan Regionet Brabant-Brussel	100
5.5.7	Lijst monumenten en landschappen	101
5.6	Projecten	101
5.6.1	Landinrichting	101
5.6.2	Stedelijke ontwikkelingen	101

6	ANALYSE FYSISCH SYSTEEM	111
6.1	Begripsomschrijving	111
6.2	Karakteristieken voor Leuven	111
6.2.1	Geomorfologie en reliëf	111
6.2.2	Bodemopbouw	113
6.2.3	Hydrologie	113
6.3	Ontwikkelingen en behoeften	114
7	ANALYSE OPENRUIMTESTRUCTUUR	119
7.1	Begripsomschrijving	119
7.2	Karakteristieken voor Leuven	120
7.3	Waardering van de groene en open ruimte in Leuven	120
7.4	Structuurbepalende elementen	122
7.5	Ontwikkelingen en behoeften	127
8	ANALYSE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	133
8.1	Definitie	133
8.2	Karakteristieken voor Leuven	133
8.3	Structuurbepalende elementen	135
8.4	Ontwikkelingen en behoeften	143
8.5	Inventaris van het huidige aanbod	145
8.6	Prognose van toekomstige woningbehoefte	147
8.6.1	Globale woningbehoefte	147
8.6.2	Specifieke woningbehoeften	149

9	ANALYSE CENTRUMSTRUCTUUR	155
9.1	Begripsomschrijving	155
9.2	Karakteristieken voor Leuven	155
9.3	Structuurbepalende elementen	157
9.4	Ontwikkelingen en behoeften	161
10	ANALYSE ECONOMISCHE STRUCTUUR	169
10.1	Begripsomschrijving	169
10.2	Karakteristieken voor Leuven	169
10.2.1	Hoge activiteits- en tewerkstellingsgraad, welvarende en hoog opgeleide bevolking	169
10.2.2	Overwicht van tertiaire en vooral quartaire sector	170
10.2.3	Focus op kennisgeoriënteerde bedrijvigheid	171
10.3	Structuurbepalende elementen	171
10.4	Ontwikkelingen en behoeften	177
10.5	Aanbod en behoefte aan bedrijventerreinen	178
10.5.1	Vergunningen voor economische ruimte 1997 - 2000	178
10.5.2	Aanbod bedrijventerreinen anno 2001	179
10.5.3	Behoefte bedrijventerreinen	185
11	ANALYSE VERKEERSSTRUCTUUR	189
11.1	Begripsomschrijving	189
11.2	Karakteristieken voor Leuven	189
11.3	Structuurbepalende elementen	190
11.4	Ontwikkelingen en behoeften	194

12	ANALYSE LANDSCHAPSSTRUCTUUR	199
12.1	Begripsomschrijving	199
12.2	Karakteristieken voor Leuven	199
12.3	Structuurbepalende elementen	200
12.4	Ontwikkelingen en behoeften	203
	BIJLAGE: BIBLIOGRAFIE	209
	BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST	219

1 INLEIDING

Het decreet op de ruimtelijke ordening legt de opbouw van een ruimtelijk structuurplan vast. Het moet een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte bevatten.

Het informatief gedeelte geeft een beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijke structuur van Leuven. De bedoeling is een inzicht te krijgen in de globale morfologie en het functioneren van de stad. De bestaande structuur wordt besproken aan de hand van “structuurbepalende elementen”. Dit zijn elementen die de stad hebben vorm gegeven en aan de basis liggen van de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen van de stad.

Het tweede hoofdstuk, “Sleutelkwesties”, en het derde hoofdstuk, “Synthese van de bestaande ruimtelijke structuur”, kunnen gelezen worden als een samenvatting van het informatief gedeelte.

Het tweede hoofdstuk, “Sleutelkwesties”, geeft een overzicht van de grootste uitdagingen waar Leuven mee geconfronteerd wordt. De vragen die in dit hoofdstuk worden opgeworpen, moeten in het richtinggevend gedeelte een antwoord krijgen. Het hoofdstuk “Sleutelkwesties” vormt dus het sluitstuk van het informatief gedeelte, en kan als opstap naar het richtinggevend gedeelte gelezen worden.

De bedoeling van het derde hoofdstuk “*Synthese van de bestaande ruimtelijke structuur*” is een overzicht te geven van de voornaamste elementen die structuurbepalend zijn voor Leuven. De nadruk ligt hierbij op het inzichtelijk maken van de groeilogica die Leuven heeft doorlopen, op het duiden van de structurerende mechanismen die de stad gevormd hebben en van de samenhang tussen de verschillende structuren.

Het vierde en het vijfde hoofdstuk schetsen een beeld van de feitelijke en de juridische toestand van de stad.

Het vierde hoofdstuk, “*Profiel van Leuven*”, geeft een situering van Leuven binnen een ruimere context en beschrijft welke positie Leuven binnen België, Vlaanderen en de regio vervult. Het sluit af met de belangrijkste kengetallen in verband met demografie en economie.

In hoofdstuk 5, “*Planningscontext*”, worden de randvoorwaarden geschetst, die voortvloeien uit bestaande plannen en beleidsdocumenten.

De hoofdstukken 6 tot en met 12 behandelen de thematische analyse van de verschillende deelstructuren.

Per deelstructuur wordt een beeld geschetst van de structuurbepalende elementen. Voor elke deelstructuur wordt daarnaast aangegeven welke de belangrijke tendensen zijn die het toekomstig ruimtegebruik bepalen.

Achtereenvolgens worden besproken:

- Hoofdstuk 6: Het fysisch systeem
- Hoofdstuk 7: De openruimtestructuur
- Hoofdstuk 8: De nederzettingsstructuur
- Hoofdstuk 9: De centrumstructuur
- Hoofdstuk 10: De economische structuur
- Hoofdstuk 11: De verkeersstructuur
- Hoofdstuk 12: De landschapsstructuur



HOOFDSTUK 2

SLEUTELKWESTIES EN TROEVEN



2 SLEUTELKWESTIES EN TROEVEN VOOR LEUVEN

In het ruimtelijk structuurplan voor Leuven wordt een beeld geschetst van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Deze gewenste ontwikkeling moet ver trekken van de bestaande ruimtelijke structuur die gekenmerkt wordt door een aantal kwaliteiten en problemen. Ze moet ook tegemoet komen aan de vandaag ge kende ruimtebehoeften. Tenslotte moet deze ontwikkeling uitgaan van de identiteit en de sterkten van de stad.

Daarom worden een aantal fundamentele uitdagingen of sleutelvraagstukken geformuleerd waarop het structuurplan van Leuven een antwoord zal moeten geven. Dit antwoord is bepalend voor de toekomst van de stad. Deze uitdagingen en/of sleutelvraagstukken worden in dit hoofdstuk samengevat.

De keuze en de formulering van deze sleutelkwesties is niet vrijblijvend. Ze zijn bepalend voor de inhoud van het structuurplan (keuze van de thema's voor de zes deelstructuren), de prioriteiten die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gelegd en voor de acties die uitgevoerd zullen worden.

Dankzij zijn unieke ligging en groeigeschiedenis beschikt Leuven vandaag over een aantal eigenschappen die de stad onderscheidt van andere steden. Deze eigenschappen kunnen als troeven uitgespeeld worden om de welvaart en het welzijn van de stad en haar inwoners te versterken. Maar indien met deze eigenschappen niet op een doordachte manier wordt omgegaan, kunnen ze ook een aantal ongewenste neveneffecten met zich meebrengen.

2.1 SLEUTELKWESTIES

2.1.1 Aantasting van de landschappelijke verscheidenheid

Leuven profiteert van een unieke geologisch-landschap pellijke conditie. Haar ligging op het raakvlak van drie geologische eenheden (de laagvlakte, het plateau en de heuvels, alle doorsneden door de Dijlevallei) resulteert in een grote landschappelijke diversiteit. Dankzij hun verscheidenheid (heuvels, bossen, valleien, landbouwgebieden...) en de nabijheid tot de woonkernen, vervullen deze open ruimtes niet alleen een natuurlijke-ecologische functie. Ze zijn ook belangrijk als (groene) belevings ruimten en dragen bij tot de woonkwaliteit.

Ook het bebouwde landschap is erg divers: verschillende kernen met eigen identiteit komen naast elkaar voor. De huidige gemeente Leuven werd immers kunstmatig ge creëerd bij de fusie in 1977, toen de (tot dan toe autonome) gemeentes Leuven, Heverlee, Kessel-Lo, Wilsele en gedeeltes van het vroegere Wijgmaal, Korbeek-Lo en Haasrode administratief werden samengevoegd. Hierdoor vertoont Leuven zich ruimtelijk niet als één coheren gegroeide stad, maar is ze in feite een conglome rat* van verschillende woonkernen met specifieke kwaliteiten.

Het Leuvense landschap vormt dus een patchwork, waarin afzonderlijke fragmenten met een eigen identiteit een plaats verworven hebben. Op een relatief beperkte oppervlakte komt een grote variatie aan plekken en landschappen voor. Deze diversiteit aan plekken wordt als

kwaliteit gewaardeerd : ze zorgt voor variatie, herkenning, binding met een omgeving.

Door het bijzondere landschap en de groeigeschiedenis vertoont de stedelijke structuur van Leuven bovenbien een uitgesproken compact karakter. Grote open ruimtes dringen ver in het stedelijk gebied door en delen de bebouwde ruimte op in afzonderlijke eenheden met een relatief beperkte omvang.

Dit ruimtelijk kader maakt Leuven tot een aantrekkelijke stad, gegeerd als vestigingsplaats (voor nieuwe bewoners en bedrijven).

De stad dreigt echter het slachtoffer te worden van haar eigen succes. Door de grote aantrekkingskracht die ze (als regionale centrumstad) uitoefent op tal van activiteiten, neemt de druk op de open ruimte immers toe. Hierbovenop dreigt het functioneren van de open ruimte verder aangetast te worden door een algemene achteruitgang van milieucondities (verontreiniging, verstoring van waterhuishouding, ...).

De tendens tot ongecontroleerde uitzwerming en lintbebouwing met woon- en andere functies, leidt tot een versnippering en banalisering van het (urbane en open) landschap. De uitgroei van linten en verspreide implantingen veroorzaakt niet alleen het uiteenvallen en verdwijnen van openruimtegebieden. Het vermindert ook het draagvlak voor voorzieningen in de kern en genereert bijkomende mobiliteit.

Welke groeilogica moet Leuven volgen om haar landschappelijke diversiteit en compactheid te behouden en te versterken? In elk geval is het duidelijk dat de ruimtelijke verscheidenheid van de stad, die als troef wordt uitgespeeld, een gedifferentieerd beleid vergt. Het moet uitgaan van de specificiteit en de identiteit van de samenstellende delen, naast het zoeken naar samenhang tussen die delen.

2.1.2 Behoefté aan bijkomende woningen en aan woonkwaliteit

Leuven is een aangename stad om te wonen. Behalve een levendige binnenstad met een hoogwaardig voorzieningenniveau*, biedt ze gevarieerde woonmogelijkheden in de deelgemeenten. Leuven is dan ook gegeerd als woonlocatie. Getuige hiervan is de gestage bevolkingsaangroei die zich vanaf de jaren '90 inzet: per jaar komen er ca. 340 nieuwe inwoners bij. Door de aanwezigheid van de universiteit kent de stad een heel bijzondere bevolkingssamenstelling, met een oververtegenwoordiging van jongvolwassenen. Achter het relatief stabiele bevolkingsaantal gaat echter een gigantische migratiebeweging schuil. De stad verwelkomt jaarlijks duizenden – meestal jonge – nieuwe inwoners, maar ziet telkens weer ook ongeveer evenveel inwoners vertrekken, meestal gezinnen met kinderen. De hoge in- en uitwijkintensiteit (7% van de Leuvense bevolking wordt jaarlijks “vervangen”) roept vragen op omtrent de sociale cohesie, de betrokkenheid van bewoners bij hun buurt, de investeringen in de woning en woonomgeving. Deze migratie is zowel oorzaak als gevolg van een scheefgetrokken woningmarkt.

De schaarste aan bouwgronden in de regio veroorzaakt een sterke stijging van de grondprijzen. Bovendien wordt een deel van het woningaanbod in Leuven gebruikt om studenten te huisvesten. Het is immers financieel interessanter om een woning om te vormen tot studentenhuis dan ze als ééngezinswoning op de markt te brengen. Woningprijzen lopen hierdoor lokaal hoog op. Voor sommige bevolkingsgroepen wordt Leuven dan ook onbetaalbaar.

De binnenstad blijkt niet erg in trek te zijn als woonmilieu bij jonge gezinnen en gezinnen met kinderen, die - zodra ze kunnen - op zoek gaan naar een woning in de deelgemeenten of buiten Leuven. Deze trend heeft een aantal nefaste gevolgen. Het economisch draagvlak van de binnenstad dreigt aangetast te worden door de uitstroom van bevolkingsgroepen met een hoog welvaartspiegel en het groter aandeel sociaal-economisch zwakkere inwoners. Een dualisering tussen de periferie en de binnenstad voltrekt zich. De vergrijzing tekent zich scherper af in de binnenstad.

Omdat een aantal tendensen de woonkwaliteit van de stad op lange termijn bedreigt, is een correctie van de woningmarkt nodig. Er moet enerzijds een bijkomend aanbod aan woningen gecreëerd worden. Anderzijds is de consolidatie en de verbetering van de woonkwaliteit essentieel.

2.1.3 Impact van de universiteit

De aanwezigheid van de universiteit is dé factor bij uitstek waardoor Leuven zich onderscheidt van andere ste-

den van vergelijkbare grootte en een uitstraling heeft tot ver buiten Vlaanderen. De universiteit heeft gedurende bijna zes eeuwen in belangrijke mate de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad gestuurd en is sterk verweven met het stedelijk leven. Het welzijn van de stad hangt nog steeds nauw samen met dat van de universiteit.

Zo staan universiteit en academische ziekenhuizen samen in voor 26 % van de tewerkstelling in Leuven. Dankzij de universiteit is Leuven de thuisbasis van een cluster innovatieve (spin-off) bedrijven en gegeerd als vestigingsplaats voor kennisgeoriënteerde activiteiten.

De aanwezigheid van ca. 30.000 studenten heeft een grote impact op de demografie en het sociaal-cultureel leven. Leuven heeft een jonge, hoogopgeleide en welvarende bevolking. Het voorzieningenniveau is bijgevolg hoog. Bewoners van de stad genieten mee van de culturele en recreatieve infrastructuur. De stad wordt ervaren als levendig en veilig.

De rol en betekenis van de universiteit evolueren echter. In de toekomst zullen bijvoorbeeld nauwere samenwerkingsverbanden met andere onderwijsinstellingen uitgebouwd worden en zullen voortgezette / postacademische opleidingen aan belang winnen (gekoppeld aan verschuivingen binnen de samenstelling van de studentenpopulatie). Ook de onderzoekstaak van de universiteit kent een aanzienlijke groei. Deze tendensen zullen leiden tot wijzigende ruimtebehoeften die op dit moment moeilijk in te schatten zijn.

Zoals eerder aangehaald heeft de aanwezigheid van een belangrijke studentenpopulatie een grote impact op de woningmarkt in Leuven. Vooral de binnenstad dreigt onbetaalbaar te worden als woonomgeving voor jonge gezinnen. Behalve het financiële aspect, komt in sommige wijken ook de leefbaarheid onder druk te staan, onder meer ten gevolge van het toenemend autogebruik bij studenten.

De universiteit vormt dus een essentieel onderdeel van de stad. Om de toekomst van stad én universiteit veilig te stellen, moet er enerzijds ruimte geboden worden voor een optimale ontwikkeling van de universiteit. Anderzijds moet een kader gecreëerd worden waarbinnen de verweving van de universiteit met de stad en synthese met andere sectoren tot stand kan komen. De manier waarop de universiteit in de toekomst zal uitbreiden, is bepalend voor de toekomstige stedelijke structuur van Leuven.

2.1.4 Locatie van regionale centrumfuncties
Leuven vervult de rol van centrumstad voor een ruimere regio: de stad biedt aan de regio én de eigen inwoners een uitgebreid pakket van commerciële, culturele en gemeenschapsvoorzieningen. Universiteit en onderwijsinstellingen spelen hierbij een belangrijke rol. Het gros van de voorzieningen is geconcentreerd in een relatief beperkt deel van de binnenstad. Deze compactheid, de aanwezigheid van verschillende functies in elkaars nabijheid, en de kwalitatieve stedelijke omkadering worden door bezoekers bijzonder gewaardeerd. Ze leveren de binnenstad nog steeds een concurrentieel voordeel ten opzichte van de buitenwijken.

De positie die Leuven als centrumstad inneemt is echter ook van belang om haar economische slagvaardigheid veilig te stellen. De aanwezigheid van een goed uitgebouwd voorzieningenapparaat wordt als vestigingsfactor immers steeds belangrijker.

Ook de aantrekkelijkheid van Leuven als woonstad wordt mee bepaald door het uitrustingsniveau van de binnenstad en de verschillende woonkernen. Buurtfuncties in de nabijheid van woonomgevingen dragen bovendien bij tot het beperken van onnodige mobiliteit.

In de toekomst zal een aantal ontwikkelingen niet langer een plaats kunnen vinden in de binnenstad. De schaal van het stedelijk weefsel stelt grenzen aan wat zich ruimtelijk op kwalitatieve wijze laat inpassen. Grootchalige centrumfuncties* zullen dus buiten het stadscentrum een onderkomen moeten vinden. Ook overwegingen omtrent mobiliteitsafwikkeling spelen een rol bij de keuze te zoeken naar een optimale taakverdeling tussen het stadscentrum en andere locaties. Deze taakverdeling moet uitgaan van complementariteit tussen verschillende sites. Ze moet het “leegzuigen” van de binnenstad door wildgroei van bijvoorbeeld grootchalige detailhandel buiten de stad tegengaan.

Een ander latent gevaar is de “verpretparking” van de (binnen)stedelijke ruimte: de stedelijke ruimte wordt ertop afgestemd om zoveel mogelijk bezoekers aan te trekken en om maximaal tegemoet te komen aan hun wensen. De binnenstad wordt steeds meer een consumptiegoed, dat toeristisch aantrekkelijk moet zijn. Hierdoor

komen de (intrinsiek stedelijke) verwevenheid en het openbare karakter van de stad in het gedrang.

2.1.5 Vraag en aanbod economische ruimte

De stad Leuven beschikt over een aantal troeven die haar zeer aantrekkelijk maken als vestigingsplaats voor bedrijven: de positie van Leuven als kennis- en beslissingscentrum, de goede ligging ten opzichte van belangrijke infrastructuur, de goede bereikbaarheid, de nabijheid van Brussel, de aanwezigheid van een hoog opgeleide en welvarende bevolking, de aangename woonomgeving, de hoge uitrustingsgraad ... Deze attractiviteit vertaalt zich concreet in een grote vraag naar bedrijfsoppervlaktes.

De stedelijke economie is geëvolueerd naar een postindustrieel systeem: industrie verdwijnt, diensten komen in de plaats. In Leuven valt de oververtegenwoordiging van de tertiaire en quartaire sector op. Ze staan respectievelijk in voor 36% en 52% van de tewerkstelling. Anderzijds is de primaire en secundaire tewerkstelling ondervertegenwoordigd (ondanks de aanwezigheid van enkele grote industriële vestigingen).

De recente expansie van spin-offactiviteiten laat vermoeden dat vooral vanuit deze hoek een belangrijke ruimtevraag te verwachten is.

Daarnaast krijgt Leuven te maken met de decentralisatie van bedrijven vanuit Brussel. Door de grote druk op de vastgoedmarkt in de hoofdstad (gevolg van de centrale ligging in Europa en de functie van Europees beslissingscentrum) en door de toenemende congestie* van en

naar Brussel wijken bedrijven uit naar omliggende regionaalstedelijke gebieden. Hierdoor is de vraag naar kantoorruimte sterk gestegen.

Tegenover deze groeiende vraag staat de vaststelling dat het aanbod aan bedrijfenterreinen in Leuven zeer schaars wordt. Verdere uitbreiding van zones voor economische doeleinden op het gewestplan kan niet zonder de open ruimte aan te tasten. Hierdoor komen de landschappelijke diversiteit en de compactheid van de stedelijke structuur in het gedrang.

Een aantal economische gebieden van de “eerste generatie” (Vaartkom, Vaartzone, voormalige spoorweggebieden) zijn in hun huidige vorm ongeschikt geworden om tegemoet te komen aan de nieuwe ruimtelijke behoeften. De reconversie van deze locaties biedt mogelijkheden om aan de vraag naar terreinen te voldoen.

De grote vraag naar economische ruimte enerzijds en de schaarse anderzijds nopen tot een selectief en optimaal gebruik van de nog aanwezige reserves.

2.1.6 Bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid

Tot nu toe is Leuven bespaard gebleven van een verkeersinfarct. Het verkeer staat nog niet stil, maar de maximum capaciteit van de wegen wordt stilaan bereikt. De verkeersdrukte tijdens de spitsuren, de moeizame verkeersafwikkeling rond scholen en het sluiptverkeer* door woonstraten, tonen aan dat het verkeersvolume kritische dimensies begint aan te nemen. De overlast en milieu-

hinder ten gevolge van deze drukte brengen de kwaliteit en leefbaarheid van de woonwijken in gevaar.

De nog steeds toenemende individuele verplaatsingsbehoefte (door de verdere individualisering van de samenleving en de complexer wordende tijd-ruimtepatronen), de creatie van een bijkomend aanbod in functie van de diverse ruimtebehoeften en het aantrekken van nieuwe centrumfuncties, zal bovendien ongetwijfeld een bijkomende belasting van de infrastructuur betekenen.

Het toenemend autogebruik bij studenten laat zich - voorlopig - vooral voelen in de binnenstad, waar parkeren voor bewoners bijzonder problematisch dreigt te worden.

20

Ondanks verschillende inspanningen van overheidswege, bestaat er nog steeds een vervoersongelijkheid binnen onze samenleving. Een aantal groepen (kinderen, ouderen, mindervaliden, armen, ...) worden in hun autonome verplaatsingsmogelijkheden tekort gedaan om diverse redenen: geen beschikking over eigen transportmiddel, geen of een onvoldoende openbaarvervoersaanbod, verkeersonveiligheid,....

Het voorgaande maakt duidelijk dat bij ongewijzigd beleid op korte termijn grote problemen zullen ontstaan. Indien we nu geen maatregelen nemen, zal de verdere toename van het autoverkeer de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad hypothetiseren. Gelukkig beschikt Leuven over verschillende aanknopingspunten om tot een evenwichtiger en multimodaal* mobiliteitsbeleid te komen.

Zo is Leuven, dankzij haar bevattelijke structuur en grootte, bij uitstek een stad op maat van voetgangers en fietsers. De fiets is er bovendien reeds goed ingeburgerd. Het succes van De Lijn de jongste jaren toont aan dat een verbeterd openbaar vervoer vrij snel tot een verhoogd gebruik leidt. Ondertussen heeft het bestaande busnetwerk op de piekmomenten ongeveer zijn limiet bereikt. De vraag naar andere oplossingen dringt zich dus op. Locatiebeleid* kan hierbij een belangrijke hefboom zijn.

2.1.7 Hoe omgaan met het structuurplan ?

In een structuurplan geeft de overheid aan welk ruimtelijk beleid en welke ruimtelijke structuur ze op langere termijn voor ogen heeft en welke engagementen ze daar concreet voor aangaat. Een structuurplan vormt dus een referentiekader waarbinnen randvoorwaarden geformuleerd worden met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen en het zegt wat de overheid zal doen om het beleid te realiseren. Dit referentiekader maakt het mogelijk coherente afwegingen van maatschappelijke behoeftes te maken, rekening houdend met de ruimtelijke mogelijkheden en kwaliteit. Met het oog op het latere praktische gebruik, is het uiterst belangrijk dat dit toetsingskader helder en bevattelijk is opgebouwd. Een toekomstvisie op de ruimtelijke ordening mag immers dan nog zo gefundeerd zijn, ze blijft waardeloos als ze niet in praktijk wordt gebracht.

In tegenstelling tot de vroegere statische en passieve plannen van aanleg, is een structuurplan het product van een dynamisch proces én actiegericht. Naarmate de maatschappij evolueert, veranderen haar behoeften. Het

structuurplanningsproces kan daarom op elk moment bijgestuurd worden. De koppeling aan een actieprogramma maakt het mogelijk om een sturend ruimtelijk beleid te voeren.

De draagwijdte van een structuurplan werd bij decreet vastgelegd. Het is een beleidsinstrument dat enkel bindend is ten opzichte van de overheid zelf. Het doet uitspraken over ruimtegebruik maar legt geen bestemmingen vast. Het is dus geen plan van aanleg en schept geen rechten of plichten voor de burger. Er worden geen vergunningen verleend of geweigerd op basis van een structuurplan.

Om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren en gevolg te geven aan de bindende bepalingen moeten er uitvoeringsplannen en verordeningen opgemaakt worden. Beide hebben wel verordende kracht en kennen de burger rechten toe of leggen hem plichten op. Ze vormen dus de enige basis voor een vergunningenbeleid.

2.2 TROEVEN VOOR LEUVEN

2.2.1 Leuven als hoekpunt van de Vlaamse Ruit

In het Europa van de regio's en de steden, wordt de Vlaamse Ruit door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) naar voor geschoven als internationaal economisch bruggenhoofd. Dit concept is gebaseerd op het feit dat binnen de denkbeeldige ruit tussen Gent, Antwerpen, Brussel en Leuven nu reeds een enorme con-

centratie voorkomt van economische troeven.

“Het Vlaams stedelijk kerngebied tezamen met Gent nemen omwille van hun economische structuur, de grote bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van grotere steden, hoogwaardige diensten en functies en (lijn)infrastructuren op internationaal niveau, een internationale en concurrentiële positie in ten opzichte van de Randstad, Parijs, Londen, Rijn-Ruhr en Rijn-Mainz.”¹

Dankzij de bijzondere ligging binnen de Vlaamse Ruit beschikt Leuven over zeer specifieke troeven:

- + Leuven, gelegen op de zuidoostelijke uithoek van de Vlaamse Ruit, vormt een potentieel knooppunt dat de verbinding met andere dynamische gebieden kan leggen, zoals de Waalse Driehoek of de als Duinkerken-Ruhr. Het feit dat op internationaal niveau de oostelijke assen in volle ontwikkeling zijn, versterkt het belang van deze positie.
- + Door de nabijheid van Brussel kan Leuven makkelijk terugvallen op de faciliteiten die de hoofdstad biedt: beslissingscentrum, financieel en administratief centrum, werkgelegenheid, internationale poorten (luchthaven, HST station), cultuur, ...
- + Daarnaast is door deze nabijheid Leuven in internationaal perspectief interessant als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen. Hierdoor verkeert de stad in de luxepositie om selectief om te gaan met functies die ze op haar grondgebied wil vestigen.
- Indien de gerichtheid op Brussel ten koste gaat van het eigen imago en de eigen potenties (bereikbaarheid, kleinstedelijk landschap...) zal de stedelijke dynamiek verminderen en riskeert Leuven een slaap-

¹ Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, AROHM: “Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen”, Brussel, 1998, p. 56

stad van Brussel te worden. Nu reeds zijn de negatieve gevolgen van de congestie rond Brussel tot in Leuven voelbaar.

- Als overloopvat voor activiteiten die in Brussel niet meer willen of kunnen blijven, zou Leuven de controle op de kwaliteit en de kwantiteit van de toestroom kunnen verliezen.

2.2.2 Leuven, een regionaalstedelijk gebied

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteert Leuven als een regionaalstedelijk gebied². Deze limitatieve selectie, opgenomen in de bindende bepalingen, gebeurde op basis van *functioneel belang, rol en plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen en in een Europese context*³.

- + De selectie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen benadrukt het belang van Leuven als centrumstad en voorzieningenpool* voor de ruimere regio. Hierdoor ontstaat een groter draagvlak (afzetmarkt) voor hoogwaardige functies.
- Deze selectie brengt eveneens een aantal taken mee met betrekking tot bijkomende woningen en bedrijfenterreinen. Leuven wil binnen het toekomstig stedelijk gebied zijn verantwoordelijkheid opnemen. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven dienen echter de ruimtelijke, eerder dan de beleidsmatige argumenten de doorslag te geven.
- Indien Leuven – als enige kern in de regio – bijkomend sociale woningen op haar grondgebied laat bouwen, dan dreigen de gezinnen met een middelgroot inkomen en ook de meer kapitaalkrachtige bewoners blijvend naar de buurgemeenten uit te wijken⁴.

- Als hoofdplaats van de regio dreigt de stad overladen te worden met functies die niet haar eigen bewoners maar de uitwijkelingen naar buurgemeenten ten goede komen.

2.2.3 Aanwezigheid van de universiteit

De aanwezigheid van de Katholieke Universiteit Leuven is een uniek gegeven dat de stad een uitstraling geeft tot ver buiten Vlaanderen. De universiteit heeft in belangrijke mate gedurende zes eeuwen de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad gestuurd. Vandaag heeft ze nog niets van haar genererend vermogen verloren:

- + De universiteit is een belangrijke werkgever. Ze is niet geconciepereerd als een geïsoleerde campus (zoals bijvoorbeeld de campus van Diepenbeek) maar is sterk verweven met het stedelijke weefsel. Synergie* met tal van andere stedelijke functies is mogelijk (onder meer behoud en herbestemming van het patrimonium, ondersteuning van de kleinhandel...).
- + De universiteit genereert tal van spin-offs* in de vorm van kennisgeoriënteerde bedrijven (hightech*, bio-industrie, toegepast onderzoek, ...). Hierdoor heeft Leuven de mogelijkheid om zich binnen de Vlaamse Ruit een specifiek economisch profiel aan te meten. De positie van Leuven binnen het economisch netwerk wordt hierdoor versterkt.
- + De aanwezigheid van de universiteit beïnvloedt in sterke mate de demografische samenstelling van de Leuvense bevolking. Zo liggen het opleidingsniveau en het welvaartspeil boven het Vlaamse gemiddelde.
- De intensieve verwerving van de universiteit met het stedelijk weefsel heeft ook nadelige effecten zoals

² Ministerie van de Vlaamse gemeenschap., 1998, p. 581

³ Ministerie van de Vlaamse gemeenschap., 1998, p. 334

⁴ Tratsaert, K.: "Stads(v)lucht maakt vrij. Analyse van de verhuisstromen en een bevraging van de verhuismotieven en woonwensen van jonge gezinnen in het Leuvense.", K.U.Leuven, Hoger Instituut voor de arbeid, 1998.

- aanzienlijk verkeer, de druk van de studentenhuisvesting op de woningmarkt in de binnenstad en de overlast, veroorzaakt door studenten en studentenvoorzieningen.
- De economische welvaart en het imago van de stad zijn sterk afhankelijk van de concurrentiepositie van de universiteit. Een mindere periode voor de universiteit kan ook ernstige repercussies hebben op de economische positie van Leuven.
- De demografische invloed van de universiteit zorgt voor een hoog bevolkingsverloop in de binnenstad, hetgeen nefast is voor de kwaliteit van het woonpatrimonium en de sociale cohesie. Bovendien dreigt men door de kennis- en/of inkomenskloof in Leuven te evolueren naar een duale samenleving*.

2.2.4 Knooppunt van infrastructuren

- + De verknoping van twee autosnelwegen, een dens* steenwegennet, vijf (weldra zeven) spoorlijnen en de aanwezigheid van het kanaal maken een multimodaal bereikbaarheid van de stad mogelijk en bieden potentieel hoogwaardige verbindingen op nationaal en internationaal niveau.
- + De aanleg van de hogesnelheidstrein (HST) en de integratie van Leuven in het Gewestelijk Express Net voor Brussel kunnen de aantrekkingskracht van de stad en haar ruimtelijke ontwikkeling in belangrijke mate beïnvloeden.
- Door zijn goede toegankelijkheid dreigt Leuven overspoeld te worden door doorgaand en bestemmingsverkeer. De grote beschikbaarheid aan infrastructuur leidt bovendien tot een oneigenlijk gebruik

waardoor de leefbaarheid van bepaalde stadsdelen in het gedrang komt.

- De hoge dichtheid aan infrastructuren betekent een hinder (versnippering, isolatie, verstoring) voor het optimaal functioneren van het natuurlijk systeem.

2.2.5 Compacte historische binnenstad

- + Leuven beschikt over een compacte binnenstad met een belangrijk historisch patrimonium. De menselijke maat van de binnenstad en haar groot aanbod aan karakteristieke plekken, geeft Leuven een zekere charme. Hierdoor oefent de stad een sterke aantrekkingskracht uit op uiteenlopende bevolkingsgroepen.
- Het historisch kader van de binnenstad komt dikwijls in conflict met de vereisten die aan een hedendaagse stad worden gesteld. Zo legt het stratenpatroon beperkingen op aan het verkeer en vormt het patrimonium in veel gevallen een beperkende randvoorwaarde voor kwalitatieve stadsvernieuwing. Ofwel wordt het historisch erfgoed gedegradeerd tot decorum. Ofwel wordt het patrimonium gebruikt als alibi om vernieuwende architectuur en stedenbouw af te wijzen. Het in stand houden betekent bovendien een zware financiële last voor de stad. Hergebruik is immers niet altijd evident.

2.2.6 Landschappelijke structuur

- + Leuven is gelegen op het raakvlak van drie geologische entiteiten: vlakte van Laag-België, heuvels van het Hageland en het Brabants plateau. Deze worden doorsneden door de Dijlevallei. Deze unieke condi-

tie resulteert in een grote landschappelijke diversiteit. Het (agrarische) landschap dringt op enkele plaatsen nog diep door in het verstedelijkt weefsel. Bijgevolg heeft de landschappelijke diversiteit een hoge belevingswaarde. Leuven kan in een breed scala van leefomgevingen voorzien.

- Door de toename van onoordeelkundige bebouwing en door de aanleg van infrastructuur, verliest het landschap zijn openheid. Het specifieke karakter van de verschillende delen van Leuven is sterk verbonden met het landschap. Dit gegeven dreigt te vervagen. Bepaalde delen van Leuven hebben nog grote landschappelijke kwaliteiten maar staan onder zware druk. Sommige zijn gegeerde woonmilieus (confer de ontwikkeling van verkavelingen in Kessel-Lo). Andere komen in aanmerking voor grootschalige ontwikkelingen (vooral ten westen van Leuven).
- De openruimtegebieden die in Leuven nog aanwezig zijn, vormen vaak de uitlopers van grotere gehelen die de administratieve grenzen overschrijden. Indien deze gebieden niet in hun geheel bekeken worden, dreigt hun karakter verloren te gaan doordat de visies van de betreffende gemeenten niet op elkaar zijn afgestemd.



HOOFDSTUK 3

SYNTHESE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN LEUVEN



3 SYNTHESE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN LEUVEN

3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk bevat een synthese van de bestaande ruimtelijke structuur van Leuven. De bestaande ruimtelijke structuur geeft een overzicht van de structurbepalende elementen van Leuven, in hun onderlinge samenhang. Structurbepalende elementen zijn ruimtelijke componenten die de eigenschap hebben de ruimte te ordenen en te geleden en de inrichting en het gebruik ervan te beïnvloeden.

De bestaande ruimtelijke structuur is een momentopname. Niettemin liggen dynamische, socio-economische processen aan de basis ervan. Om een inzicht te krijgen in de bestaande ruimtelijke structuur en om zinnige uitspraken te kunnen doen over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, is het dus noodzakelijk om de belangrijkste onderliggende processen te detecteren, te interpreteren en te waarderen (zie hoofdstuk 2).

De bestaande ruimtelijke structuur is dus per definitie subjectief (want gebaseerd op een interpretatie en een waardering) en beperkend (want er wordt noodgedwongen enkel gefocust op de belangrijkste structurerende elementen en processen). In deze synthese wordt dan ook niet de bestaande ruimtelijke structuur van Leuven voorgesteld, maar eerder een bestaande ruimtelijke structuur. Bijkomend onderzoek zou ongetwijfeld nog meer informatie opleveren. Niettemin volstaat deze beknpte synthese als basis voor het formuleren van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de structurbepalende elementen van Leuven behandeld in hun onderlinge samenhang. Het gaat achtereenvolgens om de geomorfologische onderlegger, de Dijlevallei, enkele grote openruimtegebieden, enkele infrastructuren, de binnenstad, de belangrijkste woonkernen rond de binnenstad, de belangrijkste economische gebieden en de universiteit (zie figuur 1.10).

3.2 DE GEOMORFOLOGIE ALS STRUCTURERENDE BASIS

3.2.1 Uitgangspunt

De geomorfologie* bepaalt nog steeds in hoge mate de landschappelijke structuur, het ruimtelijk voorkomen, de herkenbaarheid en de ervaring van het landschap. Ze is bovendien verantwoordelijk geweest voor de ligging van de belangrijkste nederzettingen en infrastructuren. Tot vandaag vormt de geomorfologie barrières die ruimtelijk-functionele relaties tussen stadsdelen beïnvloeden.

3.2.2 Geomorfologie en landschappelijke structuur

Leuven is gelegen op het raakpunt van drie geologische eenheden: de vlakte van Laag-België in het noorden, het Brabants plateau in het zuiden en de Hagelandse heuvels die van het zuidwesten naar het noordoosten verlopen. De Dijlevallei doorkruist het grondgebied van zuid naar noord (zie figuur 1.01).

Deze geologische conditie levert een erg verscheiden landschap op¹:

De laagvlakte ten noorden van Leuven is een vlak gebied met talrijke valleigronden en een vochtig karakter.

De opeenvolgende Hagelandse heuvelruggen (Roeselberg, Gasthuisberg, Zwanenberg, Kesselberg, Lemingberg, Wijnbergen, Schoolbergen), die dwars op de Dijle georiënteerd zijn, doorkruisen het grondgebied van oost naar west. Deze heuvelruggen zijn vrij steil, variëren in hoogte van 70 tot 100 m en hebben plateauachtige toppen, die hoofdzakelijk bebost zijn. Tussen de verschillende heuvels liggen brede, vochtige depressies. De beboste heuvels en de meer open valleien dringen als groene vingers tot ver in het verstedelijkt areaal door.

Het Brabants plateau, ten zuiden van Leuven, is een zacht golvend gebied, gekenmerkt door een open landschap ingesneden door de Dijle en haar bijrivieren. Op de alluviale vlakten van de rivieren na is het plateau bijna overal in cultuur genomen.

3.2.3 Geomorfologie en nederzettingsstructuur

De Leuvense binnenstad ligt dus in een kom, ingesloten tussen de heuvels van het Hageland in het oosten en westen en de golvende topografie van het Brabants plateau in het zuiden. Via de brede valleibodem van de Dijle staat deze kom in verbinding met de laagvlakte in het noorden. De oorspronkelijke kern van Kessel-Lo ligt eveneens in de "cuype" maar meer recente woonwijken strekken zich oostwaarts uit tot over de Kesselse Bergen.

Wijgmaal, Wilsele en Heverlee situeren zich in de vlakke Dijlevallei, Eghenoven in de vallei van de Voer.

3.2.4 Geomorfologie en infrastructuur

Chronologisch gezien is de eerste stadsomwalling de eerste belangrijke structuur die zich in het landschap inbedt. Leuven ontstaat op de oostelijke – overstromingsvrije – oever van de Dijle als handelsnederzetting op het kruispunt van de handelsroute tussen Vlaanderen en Duitsland en de (bevaarbare) Dijle. Het eiland tussen de Dijlearmen doet dienst als verdedigingssite. Bij de bouw van de eerste stadsomwalling wordt de Dijle gedeeltelijk "verlegd" om buitengrachten te vormen. De dimensie van de eerste omwalling is ingegeven door demografische groei verwachtingen enerzijds en het reliëf anderzijds. De steile hellingen aan de westkant van de stad vormen een natuurlijke grens voor de stedelijke groei. Het oudste stratenpatroon van de binnenstad loopt volgens een raster dat de meanderende loop van de Dijle in zich opneemt. De omtrek van de tweede stadsomwalling is aanzienlijk groter, en neemt een aantal uitlopers van de westelijke heuvels in de omwalde stad op. De steenwegen zijn tijdens het Oostenrijkse bewind geconcipieerd als rechte verbindingen tussen de belangrijke steden, vertrekkende vanaf de stadspoorten. Desondanks is aan kleine afwijkingen in hun tracé te zien dat grote hoogteverschillen waar mogelijk vermeden zijn.

Het kanaal (18e eeuw) en de spoorlijnen (19e eeuw) zijn bij uitstek infrastructuren waarvan de aanlegkosten grotendeels bepaald worden door de te overwinnen hoogteverschillen. De Leuvense Vaart en de spoorlijnen van de

¹Van der Haegen H. (red.): "Leuven 2000. Kernstad en stadsgebied", Interleuven, Leuven, 1974, p. 22 e.v.

stad zijn dan ook gelegen in de vlakkere delen van het landschap: ze zijn gebundeld in de “trechter” die door de Dijlevallei gevormd wordt ten noorden van de binnenstad. De Vaartkom, een binnenhaven, wordt aangelegd aan de voet van de Keizersberg.

Het station wordt ten oosten van de binnenstad aangelegd op dezelfde hoogte als de stad. Om het hoogteverschil te overwinnen, worden de sporen in noordelijke richting aangelegd op verhoogde taluds. In zuidelijke richting worden ze gedeeltelijk ingegraven in het landschap, om voorbij de binnenstad opnieuw de beekvalleien op te zoeken. Het reliëf heeft dus gezorgd voor een bundeling van infrastructuren in de alluviale vlakte van de Dijle en bijgevolg voor de concentratie van industriële activiteiten op deze plaats. Parallel hiermee kent Kessel-Lo (gelegen net ten oosten van het station) op dat moment een belangrijke groei.

3.3 DE DIJLEVALLEI ALS LANDSCHAPPELIJK STRUCTURERENDE ELEMENT EN DRAGER VAN NATUURWAARDEN

3.3.1 Uitgangspunt

De ontstaansgeschiedenis van de stad is sterk verbonden met de Dijle, die in belangrijke mate het stedelijk nederzettingspatroon heeft meebepaald. Hoewel verschillende menselijke ingrepen het landschap van de Dijlevallei al sterk getekend hebben, vormt de Dijle nog steeds een belangrijk landschappelijk structurerend element. Het

doorkruist als een groen lint het volledig grondgebied. Bovendien werkt de Dijle ook functioneel structurerend: ze vormt van zuid naar noord een gebied met een aparte morfologie. Ze vormt een beperkte oversteekbare barrière tussen oost en west en beïnvloedt sterk de relaties tussen de ontwikkelingen ten oosten en ten westen. De regio Leuven behoort tot het stroomgebied van de Dijle: alle andere beken monden erin uit. Tenslotte heeft de Dijle niet in het minst een belangrijke biologische functie als drager van natuurwaarden.

3.3.2 De Dijle en de ontstaansgeschiedenis van de stad

De Dijle en de stad Leuven zijn sterk met elkaar verbonden². Leuven ontstaat in de 9e eeuw als nederzetting aan de Dijle (zie figuur 1.02). De stad krijgt vorm rond de eerste infrastructuren³, georganiseerd langs de Dijle: de Karolingische versterking tussen de Dijlearmen; de verdedigingssite op het Dijle-eiland; de haven aan de Vismarkt, als eindpunt van de bevaarbare Dijle en overslagplaats van de route Antwerpen/Mechelen naar Gembloux en Waver; de rivierovergang in de Brusselsestraat op de route Rijnland-Vlaanderen. De eerste bebouwing concentreert zich nabij de rand van de vallei, rond een dries* langs de valleiwand.

Later vestigen zich belangrijke (controle)functies langs de waterlopen: het kasteel van Arenberg in de Dijlevallei, de abdij van Park in de vallei van de Molenbeek-Bierbeek, de abdij van Vlierbeek in de vallei van de Molenbeek-Abdijbeek. Tot op heden vormen deze domeinen belangrijke groene ruimten.

² Natuurreservaten vzw: "De Dijle levend door Leuven", Natuurreservaten Oost-Brabant vzw afdeling Leuven, 1999, p. 25

³ Van der Haegen H. (red.): "Leuven 2000. Kernstad en stadsgewest", Interleuven, Leuven, 1974, p. 5

Met de aanleg van vaart en spoorwegen in de 18e en 19e eeuw verliest de Dijle haar economisch belang. Vooral het noordelijk deel van de vallei wordt getekend door opeenvolgende infrastructurele ingrepen. In de binnenstad wordt de Dijle gedeeltelijk overwelfd en gedegradeerd tot riool. De laatste jaren wordt de rivier geherwaardeerd als kwalitatief stedelijk element. Ze wordt ingezet als drager van groene verblijfsruimten en van fietsers- en voetgangerspaden.

3.3.3 De Dijle als landschappelijk structurerend element

De Dijle doorkruist van zuid naar noord het volledig Leuvense grondgebied (zie figuur 1.03). Langsheen het traject kunnen vier grote landschappelijke eenheden onderscheiden worden:

- De zuidelijke Dijlevallei: ten zuiden van de E40 stroomt de Dijle Leuven binnen, in een gebied met kleinschalige weiden en bossen. De rivier heeft er zich ongeveer 40 à 50 meter diep ingesneden in het Brabants plateau en meandert door een alluviale vlakte die 800 tot 1.200 meter breed is. Natuurlijke oeverwallen* en antropogene* dijken begrenzen de Dijle. Deze wallen en dijken liggen hoger dan de aangrenzende komgronden* die dan ook vrij vochtig zijn. De Dijle vloeit er samen met de Voer langs Eghenbos en via het kasteelpark Arenberg naar de binnenstad.
- De verstedelijkte Dijleoevers in de binnenstad: in de binnenstad vernauwt de vallei en splitst de rivier in verschillende takken. Langs de Dijle zijn fragmentarisch parkjes en groenstroken aanwezig, waarvan sommige dienst doen als wandel- of fietspad. Op een aantal plaatsen is de Dijle drager van "kleine natuurwaarden" (muur- en moerasvegetaties), op andere plaatsen is ze overwelfd of reikt de bebouwing tot aan de bedding.
- De gekanaliseerde Dijle tussen Vaart en spoorwegplateau: ten noorden van de binnenstad verloopt de Dijle eerst in een vrij smalle bedding. De Dijle is hier verlegd, rechtgetrokken en gekanaliseerd (17e – 18e eeuw). Een kunstmatig opgehoogd landschap (gevormd door het spoorwegplateau, de ophoging van de spoorwegdriehoek en het Vuntcomplex) scheidt de rivier hier van het oostelijk deel van de vallei.
- De Dijle in de open laagvlakte: eens voorbij de E314 verbreedt de vallei zich opnieuw en komen er brede, lemige oeverwallen voor. De Dijle stroomt hier door een vrij open landbouwgebied. De vijvers van Bellefroid worden (net zoals de plassen van het provinciedomein) in de 18e eeuw uitgegraven in een vochtig tot moerassig beemdengebied* dat deel uitmaakt van de Dijlevallei ("Lovensbroeck"). De bredere depressie, gevormd door Wijgmaalbroek, is een kleinschalig landbouwgebied met enkele bospercelen en belangrijke natuurwaarden.

Hoewel verschillende menselijke ingrepen het landschap van de Dijlevallei al sterk getekend hebben, zijn er nog grote delen gaaf gebleven: het zuidelijke deel van de vallei, de omgeving van de vijvers van Bellefroid, het provinciedomein, Wijgmaalbroek, ... Dankzij de aanwezigheid van deze landschappelijk karakteristieke gebieden en het onderscheid met de omliggende gebieden, vormt

de Dijlevallei een zeer belangrijk element van de landschappelijke structuur⁴.

3.3.4 De Dijle als functioneel-structurerend element

De Dijle structureert haar omringende ruimte ook functioneel door haar beperkte oversteekbaarheid. De vallei vormt een zone met een eigen logica en scheidt het oosten van het westen van de stad. Doorwaadbare plaatsen of oversteekpunten over rivieren vormden vaak de aanleiding tot het ontstaan van nederzettingen. Ook Leuven ontstaat aan de kruising van de rivierovergang en een handelsroute.

De eerste infrastructuren verlopen parallel met de Dijle, en verknopen ter hoogte van de schaarse oversteekplaatsen. De valleigronden blijven (wgens te drassig) lang onbebouwd. Ze worden pas in de 19e en 20e eeuw systematisch drooggelegd en aangesneden om plaats te bieden aan grootschalige ontwikkelingen, zoals de industrie aan de Vaart, de begijnhoven en kloosters, universitaire complexen... De sites in de Dijlevallei behouden daardoor zowel morfologisch (schaalbreuk) als functioneel (bijzondere programma's) een afwijkend karakter ten opzichte van de rest van de stad.

De Dijlevallei krijgt daardoor een bijzonder statuut: enerzijds blijft ze een onmiskenbaar scheidend element tussen de oost- en de westkant van de stad. Anderzijds fungeert ze als een collector voor buitengewone programma's en vormt ze als het ware een ontmoetingsruimte tussen de beide stadshelften. Zelfs bebouwd, be-

waart de Dijlevallei dus een afwijkende structuur met een eigen morfologische en functionele logica.

De historische tweedeling tussen de oost- en de westkant van de Dijle, die tekenend is voor het hele Leuvense grondgebied, heeft tot op vandaag zijn ruimtelijke implicaties. De oostkant is door de geomorfologische structuur eerder vlak, en dus een evidentie keuze voor bebouwing en infrastructuren. Hier bestaat gedurende eeuwen zowel binnen als buiten de stadsmuren een grotere dynamiek die leidt tot een planmatige ontwikkeling (aanleg Bondgenotenlaan, plan-Laenen*, plan-Bourgeois*). De westkant wordt gekarakteriseerd door een grilliger reliëf. Hij blijft daardoor lange tijd verstoken van infrastructuur en grote bouwactiviteit. De ontwikkeling die zich hier voltrekt, is eerder impliciet.

Ook de recentste verstedelijkingsgolven, vanaf de tweede wereldoorlog, enten zich op beide delen op een verschillende manier. Ten oosten zorgt de verstedelijking voor een versnelde uitbreiding (weg van de binnenstad) en verdichting (opvulling van tussenruimtes) van het bestaande patroon. Omdat geen noemenswaardige nieuwe infrastructuren worden gecreëerd, komt het bestaande verkeersnetwerk onder druk te staan, met de gekende gevolgen. Ten westen (en in mindere mate ten zuiden) zijn nog grote open ruimten vorhanden, zodat de infrastructuur hier wél wordt aangelegd en er meer ruimte beschikbaar is voor nieuwe grootschalige ontwikkelingen (Gasthuisberg, wetenschapsparken, Haasrode...). De naoorlogse ontwikkelingen vallen dus weliswaar de hele stad te beurt, maar resulteren ten oosten en ten westen in een verschillende morfologie.

⁴ Natuurreservaten vzw: "De Dijle levend door Leuven", Natuurreservaten Oost-Brabant vzw afdeling Leuven, 1999, p. 25

Het aantal oversteekpunten over de Dijle is nog steeds beperkt. Zo zijn de Celestijnenlaan in Heverlee en Weggevoerdenstraat tussen Wijgmaal en Putkapel voorbeelden van schaarse dwarsverbindingen tussen beide kanten van de vallei. Het geeft telkens aanleiding tot een concentratie van verkeer. Hierdoor wordt het scheidende karakter van de vallei in zekere mate in stand gehouden.

Meer recente ingrepen blijken echter de landschappelijk structurerende werking van de Dijle te negeren of teniet te doen. Zo heeft, ten noorden van de binnenstad, de vestiging van industrie langs de Vaart geleid tot de overwelving (Interbrewsite) of de kanalisering (Kesselstraat) van de Dijle. De aanwezigheid van de Dijle is quasi niet waarneembaar vanaf de E40 (die dwars door de vallei loopt). Evenmin is het binnenstromen van de Dijle in de binnenstad (ter hoogte van de Tervuursevest) zichtbaar vanaf de ring.

3.3.5 De Dijle als hydrologische ruggengraat
De Dijle vormt de ruggengraat van het hydrologisch bekken van de streek (zie figuur 1.26). Dijle en Vaart maken op hun beurt deel uit van het Scheldebekken. De verschillende beken (Voer, Vunt, Lemingbeek, Molenbeek, Abdijbeek...) wateren alle af in de Dijle. De Voer, die het "plateau van Duisburg" in het westen draaineert, nadert ten zuiden van het centrum de Dijle zeer dicht⁵. Ze mondt er pas in uit ter hoogte van de Vaartkom. De Bierbeek-Molenbeek, die het zuidoosten draaineert, vloeit net ten zuiden van de binnenstad in de Dijle. De heuvels in Kessel-Lo wateren af via enkele kleinere beken zoals de Molenbeek-Abdijbeek en komen ten noorden van de binnenstad in de Dijle terecht. De Dijle

stroomt dan verder noordwaarts om in Werchter met de Demer samen te vloeien.

3.3.6 De Dijle als drager van natuurwaarden

De Dijlevallei als geheel wordt gekenmerkt door een aantal biologisch waardevolle gebieden (zie figuur 1.03). Ze is nog als een groen lint te onderscheiden tussen gebieden waar de natuurwaarden in verdrukking zijn⁶. Bovendien vormt ze voor de ruime omgeving een belangrijke noord-zuid migratieroute voor fauna en maakt ze deel uit van het ecologisch netwerk.

3.4 GROTE GROENE EN OPEN RUIMTEN IN HET VERSTEDELIJKTE GEBIED

3.4.1 Uitgangspunt

Grote groene en open ruimten dringen nog diep door in het verstedelijkt gebied Leuven. Deze ruimten maken deel uit van grote openruimtestructuren op regionaal niveau. Ze delen het bebouwde landschap op, en verlenen het herkenbaarheid en identiteit. De aanwezigheid van groen in de onmiddellijke nabijheid van de woonomgeving draagt bij tot de woonkwaliteit.

3.4.2 Regionale context

De openruimtegebieden in Leuven vormen de uitlopers van grotere gehelen die administratieve grenzen overschrijden (zie figuur 1.04). Alleen een bovenlokaal beleid biedt garanties voor het behoud van de landschappelijke kwaliteiten van deze openruimtegebieden.

⁵ Soresma: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", in opdracht van de stad Leuven, Antwerpen, 1997, p. 11

⁶ Natuurreservaten vzw: "De Dijle levend door Leuven", Natuurreservaten Oost-Brabant vzw afdeling Leuven, 1999, p. 25

⁷ Stad Leuven, Milieudienst: "Natuurbeheersproject Kesselberg", Leuven, 1989, p. 3

⁸ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL: "Ruimtelijke structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos. Eindrapport", i.s.m. Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Ground for GIS/K.U.Leuven R&D, Langzaam Verkeer, Leuven, 2000, p. 14

De Zwanenberg, Roeselberg, Kesselberg, Lemingberg, Wijnbergen en Schoolbergen maken deel uit van de aaneengesloten heuvelketen van het Hageland. Tussen Leuven, Aarschot en Diest wordt deze gekenmerkt door de oriëntatie van de heuvels (van het zuidwesten naar het noordoosten), door de sterke hellingen en de plateauachtige toppen⁷. De valleien zijn diep en kort. Ze zorgen ervoor dat elk van de heuvels afzonderlijk tot zijn recht komt. Tussen de heuvels liggen brede depressies, zoals Kesseldal en Platte-Lo.

De Molenbeek-Abdijbeek vormt een groen lint van aan de voet van de Kesselberg en de Schoolbergen, over de abdij van Vlierbeek tot aan het provinciedomein.

De Molenbeek-Bierbeek doorkruist het zuidoostelijk deel van Leuven en voegt zich bij de Dijle vlak voor de binnenstad. De vijvers van de Abdij van Park zijn uitgegraven in deze vallei.

Heverleebos vormt samen met het Meerdaalwoud één van de grootste Vlaamse boscomplexen⁸. Dankzij haar omvang en hoge bio-diversiteit heeft het een bijzonder hoge ecologische waarde. Beide behoren tot de "Zuid-Brabantse bossen". Ze zijn als belangrijke natuurgebieden geselecteerd in het RSV⁹ én behoren tot het Europees ecologisch netwerk¹⁰.

Heverleebos vervult bovendien een belangrijke sociale en recreatieve functie door zijn ligging nabij het regionaal-stedelijk gebied Leuven.

De Dijlevallei (zie boven) doorkruist het volledige grondgebied. Dankzij haar uitgestrektheid, haar grote natuurlijke variatie, de aanwezigheid van kwelgemeenschappen, grote vijvers en graslanden is ze opgenomen in het RSV als structurbepalend element van de open ruimte in Vlaanderen¹¹.

3.4.3 Landschappelijke kwaliteit

Het specifieke karakter van de verschillende delen van Leuven is sterk verbonden met het omringende landschap. De ligging op het raakvlak van drie geologische eenheden (de laagvlakte, het plateau en de heuvels; alle doorsneden door de Dijlevallei) resulteert in een grote landschappelijke diversiteit. De delen van het grondgebied die ten gevolge van reliëf of hydrologische* gesteldheid minder of niet geschikt zijn voor bebouwing, zijn als groene en open ruimten bewaard gebleven. Het verstedelijkt gebied wordt door deze open en groene ruimten gestructureerd en opgedeeld in bevattelijke eenheden. Op een relatief beperkte oppervlakte komt er zo een grote variatie aan plekken en landschappen voor. Deze diversiteit aan plekken wordt als kwaliteit gewaardeerd: ze zorgt voor variatie, herkenning en binding met een omgeving.

Dankzij hun verscheidenheid (heuvels, bossen, valleien, landbouwgebieden...) en de nabijheid tot de woonkernen, vervullen de open ruimten niet alleen een natuurlijk-ecologische functie. Ze zijn ook belangrijk als groene beleefingsruimten. Daardoor dragen ze bij tot de woon-kwaliteit.

⁹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Integrale versie", Brussel, 1998, p. 72

¹⁰ Provincie Vlaams-Brabant, Dienst ruimtelijke ordening en mobiliteit: "Ruimtelijk onderzoeksrapport RSVB-Verdicht netwerk", Leuven, 2002, p. 9

¹¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Brussel, 1998, p. 68

3.5 STRUCTUURBEPALENDE INFRASTRUCTUREN

3.5.1 Uitgangspunt

Infrastructuren bepalen de bereikbaarheid van locaties, en dus hun aantrekkelijkheid als vestigingsplaats. Nederzettingen ontstaan vaak op knooppunten van wegen en/of waterlopen. Een goede transportinfrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor economische ontwikkeling.

36
Infrastructuren worden aangelegd voor een specifiek doel. Eens ze er zijn, beginnen ze een eigen leven te leiden en krijgen ze in de loop van de tijd verschillende functies. Ze genereren een zekere ruimtelijke ontwikkeling. Ze worden precies door die opeenvolgende ontwikkelingen geherdefinieerd en anders gebruikt. Zo wordt de Vaart eerst als verbinding aangelegd tussen steden, wordt zij vervolgens motor van de industriële ontwikkeling en krijgt ze ten slotte een recreatief karakter.

Infrastructuren doorlopen daarmee een voortdurende cyclus van initieel gebruik, vacatie*, residueel gebruik*, herbestemming, overgebruik... De infrastructuur rijgt daarmee de betekenissen die ze meekrijgt in de stedelijke ontwikkeling, aan elkaar. Ze wordt daardoor een wezenlijk onderdeel van de stad (zie figuur 1.05).

Uit wat volgt zal blijken dat infrastructuren in Leuven, zoals overal elders in Vlaanderen, een enorme – initieel onbedoelde – impact hebben op de ontwikkeling van de stad. Hun aanleg is geen stedenbouwkundig, maar een

civieltechnisch vraagstuk. Nochtans is de aanleg van infrastructuren zowat het voornaamste structurerende mechanisme in de stedenbouw. Door de informele ontwikkeling rond infrastructuren ontstaat er een soort impliciete stedenbouw, die haaks staat op de planmatige, formele stedenbouw. De informele ontwikkelingen zijn (naast maatschappelijke en beleidsmatige processen) verantwoordelijk voor de ongeordende, chaotische ruimte die we vandaag kennen.

Nochtans heeft de stad deze impliciete ontwikkelingen nodig. De lege ruimte die rond infrastructuren ontstaat, is een soort vrijplaats voor residuele functies waar elders geen plaats voor is. Ze gebruiken letterlijk de restwaarde van de infrastructuur. Daardoor ontstaan gebieden binnen de stad waar de formele stedelijke ruimte wordt gecompenseerd. De Vaartzone in Leuven is vandaag een sprekend voorbeeld van ruimte rond infrastructuren, die op een informele manier wordt hergebruikt.

3.5.2 De ring-radiale structuur van de binenstad

Leuven is ontstaan als nederzetting op het knooppunt van de bevaarbare Dijle en de handelsroute Vlaanderen – Rijnland. Verschillende "vervoerssystemen" (te voet, wagens met lastdieren, scheepvaart) geven mee vorm aan de stad die zich radiaal-concentrisch en rastergewijs ontwikkelt, met een belangrijke as parallel aan de Dijle (Naamsestraat, Schapenstraat, Mechelsestraat). De Brusselse-, Tiense- en Diestsestraat (en in mindere mate ook de Vaartstraat, die toegang gaf tot gemene weiden) zijn de hoofdassen, waarop verschillende activiteiten zich enten.

Eind 12e eeuw is de stad al tot buiten de eerste omwalling gegroeid. De tweede omwalling uit de 14e eeuw vergroot het stedelijk gebied zevenmaal in oppervlakte. In de 18e eeuw verliest de vestingstructuur gaandeweg haar nut door de intrede van nieuwe krijgstechnieken¹². Begin 19e eeuw wordt overgegaan tot de afbraak van de tweede stadsmuur en de aanleg van een groene promenade, de vesten, op de fundamenten van de omwalling.

In de jaren '50 wordt het parkgebied van de vesten grotendeels vervangen door een tweevaksbaan en worden de poorten verbonden door een ring. Deze wordt later in het noorden gesloten door een spectaculair viaduct¹³. Tegelijk worden in de jaren '60 en '70 nieuwe radiaalwegen aangelegd: de Mechelsesteenweg wordt verbonden met de noordelijke ring en tot in het stadscentrum getrokken, een tweede radiaal vertrekt op het St. Jacobsplein richting Gasthuisberg en een derde ontstaat door de verbinding van de Kapucijnenvoer met de E40 door een expresweg. De ring fungeert sindsdien ook als scharnier tussen invalswegen vanuit omliggende gemeenten en de autosnelwegen.

De ring heeft met andere woorden achtereenvolgens verschillende gebruiken gekend: oorspronkelijk aangelegd als verdedigingswerk, na afbraak van de wallen omgevormd tot boulevard en sinds de jaren '50 een verdeelweg voor het autoverkeer in het stedelijk gebied.

3.5.3 Steenwegen

De steenwegen verbinden Leuven vandaag met zijn deelgemeenten en de omliggende gemeenten (zie figuur 1.06).

Het busvervoer is radiaal georganiseerd (van centrum/station naar de randgemeenten en de regio, en vice versa) en verloopt eveneens grotendeels via steenwegen.

Aanvankelijk genereren de steenwegen (aangelegd in de 18e eeuw als rechtlijnige verbinding tussen de poorten van de stad en de naburige steden) relatief weinig langsbebouwing: de bebouwing blijft geconcentreerd binnen de stadsomwalling.

Begin 20e eeuw worden langs de steenwegen tramlijnen aangelegd. Ze hebben als doel bedienden en arbeiders uit de omliggende kernen naar de stad te vervoeren. Deze operatie vormt de eerste echte aanzet tot lintbebouwing. De steenwegen hebben intussen een belangrijke impuls gegeven aan gebieden buiten de binnenstad. Voor Kessel-Lo en Wilsele-Putkapel vormen ze bijvoorbeeld het eigenlijk centrum.

Vanaf de jaren '50 moet de tram plaats ruimen voor auto's en bussen. De afbouw start na de Tweede Wereldoorlog. In 1953 is het hele netwerk opgedoekt. De steenwegen worden vanaf de jaren '60 collectoren van uiteenlopende functies en activiteiten die profiteren van de goede autobereikbaarheid. Vandaag vervullen de steenwegen dus niet alleen een verbindende maar ook een ontsluitende functie: ze staan ook in voor het verlenen van toegang aan de talrijke activiteiten, waaronder zeer veel handelsfuncties, die geënt zijn op de steenwegen.

¹² Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS: "De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002, p. 10

¹³ Langzaam Verkeer vzw, Atelier Urban Design vzw, KVIV-Genootschap Planologie: "Uit de ban van de ring", Leuven, 1994, p.25

3.5.4 Het kanaal Leuven-Dijle

Het kanaal Leuven-Dijle is de officiële naam van het kanaal dat algemeen gekend is als de Vaart. Deze laatste benaming wordt ook in het structuurplan gehanteerd (zie figuur 1.06).

Spoorlijnen en Vaart zorgen in de 19e en begin 20e eeuw voor de industriële ontsluiting van Leuven.

Gelijktijdig met de aanleg van de Vaart (1750-1753) worden de eerste en de tweede vaartkom uitgegraven. Het aanpalend terrein wordt afgevlakt en verkaveld in grote, regelmatige bouwblokken. In het gebied tussen Vaart en Dijle vestigen zich industriële ondernemingen. De Vaart doet de komende 75 jaar dienst als transitokanaal van graan, bulkgoederen en specerijen¹⁴ naar het oosten.

In 1837 wordt de spoorweg Leuven-Mechelen ingereden. Deze lijn verkort de reisduur van goederen tussen beide steden van 4,5 uur (over het water) tot drie kwartier. In hetzelfde jaar wordt de Vaart uitgediept tot een capaciteit van 200 ton om concurrentieel te blijven met de spoorweg. Dankzij de combinatie van water- en spoorweg ontwikkelt de Vaartzone zich tot een belangrijke industriële site. Talrijke graanverwerkende bedrijven, voedingsbedrijven en andere nijverheden vestigen zich op beide kanaaloevers, van de Vaartkom tot aan de Leopoldsbrug. Vanaf de laatste decennia van de 19e eeuw loopt de trafiek van zeeschepen op de Vaart sterk terug. De spoorwegen nemen de verbindingsfunctie van de Vaart over. Sindsdien dient ze nog om grondstoffen aan te voeren.

De Vaart kent nog steeds een – weliswaar beperkte – binnenvaartactiviteit van circa 200.000 ton per jaar. De NV Zeekanaal verwacht dat de Vaart als transportas en drager van activiteiten terug aan belang zal winnen. In haar Strategisch Beleidsplan¹⁵ wordt onderzocht welke maatregelen moeten getroffen worden om tegen 2025 een gevoelige groei van het vervoerde tonnage en een optimale ontplooiing van commerciële, watergebonden bedrijvigheid te realiseren.

3.5.5 De spoorwegen

(zie figuur 1.06)

In 1830 is de creatie van een nieuwe transportweg tussen Antwerpen en het Rijngebied een economische noodzaak. Het tracé Mechelen-Leuven-Tienen wordt in het ontwerp opgenomen omdat dit traject verschillende dichtbevolkte en geïndustrialiseerde steden met elkaar verbindt¹⁶. Het spoor wordt in Leuven net buiten de stadsmuren aangelegd, rakend aan de vesten.

De aanleg van de spoorlijnen draagt niet alleen bij tot de industriële ontwikkeling van Leuven, zoals beschreven, maar beïnvloedt ook de ontwikkeling van nieuwe wijken. Dankzij de nabijheid van belangrijke infrastructuur (en industriële zones) groeit Kessel-Lo in de 19e eeuw uit tot een belangrijke woonkern. Het station, dat aanvankelijk aan de rand van de stad ligt, krijgt vanaf dat moment een veel centralere positie, tussen twee stadsdelen in. De spoorwegbundel vormt echter een fysieke barrière tussen Kessel-Lo en de binnenstad. Het station markeert "het eindpunt" van de binnenstad: de urbanisatie aan de overkant volgt een andere logica. Kessel-Lo is ge-

¹⁴ Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsvisie Leuven-Noord", opgemaakt in opdracht van de stad Leuven, Leuven, 2000, p. 15

¹⁵ Technum - RUCA: "Huidig en toekomstig ruimtelijk-economisch belang van het kanaal Leuven-Dijle en het opstellen van een strategisch beleidsplan vanaf het jaar 2000", studie in opdracht van de NV Zeekanaal, Antwerpen, 2002

¹⁶ Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS: "De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002, p. 11

groeid vanuit de versteening van landbouwwegen¹⁷. De richting van het wegenpatroon, de vorm en omvang van de bouwbladen, de perceelsstructuur en woningtypologie wijken er grondig af van de weefselopbouw in het historische centrum. Beide stadsdelen worden alleen verbonden door de Diestse- en Tiensesteenweg, waardoor deze vandaag dan ook onvermijdelijk hebben af te rekenen met congestie.

Aan de kant van de binnenstad groeit intussen de stationswijk. In 1844 wordt de Statiestraat (de huidige Bondgenotenlaan) aangelegd als brede, rechte verbinding tussen het stationsplein en het stadscentrum. Terwijl Kessel-Lo uitgroeit tot een arbeiderswijk, wordt de omgeving van de Statiestraat een meer burgerlijke buurt.

De stationsomgeving ontpopt zich in toenemende mate als een belangrijk spoorweggebied, een economisch centrum en een woonzone¹⁸. De resulterende drukte, de files, ... dreigen de stationsomgeving en de vesten te verstikken. Bovendien raken in de loop der tijd verschillende stukken van het spoorweggebied in onbruik. Begin jaren '90 werkt het Projectteam Stadsontwerp van de K.U.Leuven een ontwikkelingsplan uit dat de aanzet geeft tot de herwaardering van de (ruime) stationsomgeving. Een nieuwe verkeersorganisatie dringt de verkeersdruk in de stationsbuurt terug en maakt het mogelijk het Martelarenplein een autoarm karakter te geven. Hierdoor vervult het opnieuw een functie als stedelijke verblijfsruimte. Door het nieuwe busstation, de ondergrondse parking en de sporen onderling te verbinden,

wordt het vernieuwde station een multimodaal* knooppunt en wint de omgeving aan belang als vestigingsplaats voor arbeidsintensieve activiteiten.

Door het HST-tracé Brussel-Luik wordt de lijn Brussel-Leuven op vier sporen gebracht, waardoor de capaciteit verdubbelt. Ten oosten van Leuven wordt een nieuw spoor aangelegd, parallel aan de E40. De doortocht van de HST door het station van Leuven heeft bovendien aanleiding gegeven tot moderniseringswerken van de spoorinfrastructuur: vernieuwing van de sporen, heraanleg van de perrons, bouw van een perronoverkapping.

Leuven beschikt vandaag over één station van nationaal belang en twee lokale stations (Wijgmaal en Heverlee). Voor personenvervoer situeert Leuven zich op een internationale verbinding van Brussel over Luik naar Keulen en op een nationale verbinding tussen Brussel en Genk/Hasselt. De lijn Leuven-Brussel is één van de drukst bereisde van België. Voor goederenvervoer ligt Leuven op een belangrijke corridor van de havens van Antwerpen en Zeebrugge naar Luxemburg (en verder zuidwaarts)¹⁹.

Het Gewestelijk Expresnet (GEN), een netwerk van snelle regionale spoorverbindingen gericht op Brussel, moet een oplossing bieden voor de dreigende onbereikbaarheid van Brussel. Leuven wordt in het GEN beschouwd als kopstation van zo'n snelle verbinding met Brussel. Daardoor zal de verbinding tussen Leuven en de tussenliggende stations op lijn 36 drastisch verbeteren, met bovendien de mogelijkheid om ook andere belangrijke tewerkstellingspolen in en rond Brussel rechtstreeks te be-

¹⁷ Smets M. (red): "Tussen stad en spoor. Project Stationsomgeving Leuven", Brugge, 2002, p.21

¹⁸ Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS: "De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002, p. 14

¹⁹ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionalstedelijk gebied Leuven, taakstelling bedrijfenterreinen", Leuven, 2002, p.13

reiken (zoals de Europawijk). Een rechtstreekse verbinding tussen Leuven en de luchthaven van Zaventem wordt eveneens mogelijk. De positie van Leuven als kopstation impliceert dat het multimodale voortransport verder moet verbeterd worden: meer bussen, de bouw van een pendelparking, ...

De spoorbeddingen vormen tenslotte vaak breuken in het landschap. Zo vormt de spoorweggeul de scheiding tussen Kessel-Lo en de binnenstad, snijdt het spoorwegplateau dwars door de Dijlevallei en veroorzaken de Vaart, de spoorwegen en industriële vestigingen een ruimtelijke breuk met Wilsele en Wijgmaal. Ook op beperktere schaal is de impact groot. Zo is het aantal verbindingen tussen het noorden en het zuiden van Heverlee zeer beperkt, als gevolg van de barrièrewerking van de spoorlijn tussen Leuven en Ottignies.

3.5.6 Autosnelwegen en expresswegen

(zie figuur 1.06)

Na de Tweede Wereldoorlog worden er op nationaal niveau ambitieuze autowegenschema's gemaakt die voorzien in de verbindingen tussen de voornaamste Belgische steden en buitenlandse industriële centra. De tijdsgeest van die periode dicteert dat infrastructuur aanleg automatisch tot economisch herstel en groei zal leiden²⁰. De nieuwe autostrades en afritten op Leuvens grondgebied en de sluiting van de ring zijn in deze geest tot stand gekomen.

De aanleg van de autosnelwegen E40 en E314 luidt een nieuwe periode in voor Leuven. Ze verbinden Leuven met

het internationale wegennet in Vlaanderen en verhogen dus de bereikbaarheid over de weg aanzienlijk. Deze verhoogde bereikbaarheid resulteert in de vestiging van regionale functies rond de afrittencomplexen in het zuiden en het westen van de stad (vb. Haasrode, Gasthuisberg...). Sites aansluitend bij snelwegen zijn een gegeerde vestigingsplaats voor meer representatieve functies, die een "zichtlocatie" wensen (zoals bijvoorbeeld de hoofdzetel van de voormalige Cera bank).

Autosnelwegen hebben de verbindingsfunctie van de steenwegen overgenomen. De E40 en E314 fungeren als grote af- en tovoerwegen van en naar Brussel. Leuven kan dus genieten van een goede ontsluiting maar moet daardoor ook een stuk van de last dragen die de pendel naar de hoofdstad veroorzaakt: files op de snelwegen, maar ook saturatie op de aansluitingen én sluipverkeer* op routes parallel aan de snelwegen.

Meer nog dan de spoorwegen of de Vaart vormen autosnelwegen harde barrières, zowel in functioneel, morfologisch als ecologisch opzicht. Het aantal oversteken of onderdoorgangen is aanzienlijk beperkt. De snelwegen worden bovendien geflankeerd door aanzienlijke bufferstroken en hypothekeren de leefbaarheid van de direct aansluitende gebieden.

Samen met de aanleg van de E314 en de E40 werden nog andere grote infrastructuurwerken uitgevoerd waardoor de ruimtelijke opdeling van het grondgebied nog verder toenam: de sluiting van de ring met een viaduct over de Vaart, de verbinding van de ring met de snelwegen via de

²⁰ Baeten G., A. Spithoven, L. Albrechts.: "Mobiliteit, landschap van macht en onmacht", Leuven, 1997, p. 56

Bouwdeuinlaan, de bouw van een viaduct op de Tervuursevest en de aanleg van de Meerdaalboslaan. Deze laatste was eigenlijk de aanzet van een snelweg ten oosten van Leuven, die moest doorgetrokken worden tot de E314 (ten noorden) en de E411 (ten zuiden). De realisatie van dit traject is intussen door de groei van Kessel-Lo onmogelijk geworden. Bovendien zijn de ideeën over mobiliteit sindsdien geëvolueerd. Men is tot het inzicht gekomen dat meer snelwegen slechts op korte termijn de verkeersproblemen oplossen, maar op langere termijn bijkomend verkeer zullen genereren en dus nieuwe problemen veroorzaken.

3.5.7 Nieuwe verbindingen

De algemene verstedelijking van de laatste decennia en de sterk toegenomen automobiliteit werden niet gevolgd door een aanpassing van het wegennet. Het wegverkeer heeft zich, mede door de verlating van de oude trajekten, geënt op wegen die hier strikt genomen niet voor geconcieerd waren en er vaak niet het geschikte gabariet voor hebben.

Deze "nieuwe linken" hebben intussen een belangrijke verkeersfunctie gekregen. Ze zijn onmisbare schakels in het verkeersnetwerk geworden. Deze verkeersfunctie is echter vaak hinderlijk en soms zelfs ongewenst.

Het gaat immers dikwijls over straten in woongebied die fungeren als parallel "alternatief" of sluipweg voor de eigenlijke verbindingswegen (steenwegen of autosnelwegen). Voorbeelden zijn: de Platte Lostraat in Kessel-Lo, de Weggevoerdenstraat in Wilsele-Putkapel, de Eenmeilaan-

Kesseldallaan, Celestijnenlaan en Hertogstraat in Heverlee,...

3.6 VIER FASEN IN DE HISTORISCHE GROEI VAN LEUVEN

Uit de feiten van de voorgaande paragrafen valt de samenhang tussen geomorfologie, infrastructuren en bebouwing duidelijk af te leiden. Op basis van deze samenhang kunnen vier fasen onderscheiden worden in de groei van Leuven (zie figuur 1.07). Elke fase wordt gekenmerkt door socio-economische verschuivingen die resulteren in de aanleg van specifieke infrastructuren en een daaraan gekoppelde specifieke groeiwijze van de bebouwde ruimte.

De verschillende fasen representeren dus steeds een andere groeilogica. Samenvattend komt die op het volgende neer:

- De eerste groefase - de middeleeuwse nederzetting: afwisselende periodes van bloei en verval, te wijten aan opeenvolgende socio-economische en politieke verschuivingen, hebben tot gevolg dat de stad relatief traag groeit. Het zwaartepunt van de groei ligt in deze fase in de binnenstad. De aanwezigheid van de steenwegen en de stadsomwalling resulteren in een compact, radioconcentrisch nederzettingspatroon. Buiten de binnenstad komen sporadisch verspreide, agrarische bebouwing voor en enkele abdijcomplexen, die de zenuwcentra van het agrarisch ommeland vormen.

- De tweede groefase - de industrialisering: de verschuiving van een agrarische naar een industriële maatschappij resulteert in de aanleg van de Vaart en de spoorwegen. De industriële ontwikkelingen werden ingeplant in de onmiddellijke nabijheid van het spoor of de Vaart, voornamelijk ten noorden en ten oosten van de binnenstad. Opvallende uitzondering voor Leuven op deze regel vormen de Remyfabrieken in Wijgmaal. Steden ondergaan in deze fase een ware bevolkingsexplosie. De talrijke nieuwe (arbeiders)wijken komen tot stand in de schaduw van de industriële vestigingen. De binnenstad, Wijgmaal en vooral Kessel-Lo groeien sterk aan in deze fase. Doordat de binnenstad, de industriële vestigingen en de woonwijken in elkaars nabijheid worden ingeplant, behoudt de stad haar compacte structuur.
- De derde groefase - de democratisering: de invoering van een meer democratisch kiessysteem bracht een verschuiving in het politieke denken teweeg: volkshuisvesting wordt in deze fase een belangrijk thema, hetgeen duidelijk blijkt uit de talrijke wijken die worden aangelegd. De kernen rond Leuven (Kessel-Lo, Wijgmaal, Wilsele, Heverlee) kennen in deze fase een sterke groei. In de binnenstad worden de oude arbeiderswijken gesaneerd. De aanleg van tramlijnen tussen Leuven en de omliggende kernen doet de lintbebouwing langs de belangrijkste uitvalswegen toenemen. De nieuwe wijken worden opgetrokken in een hoge dichtheid (gesloten of gekoppelde woningen), nabij de binnenstad. Hierdoor kan de stad haar compacte structuur nog behouden.
- De vierde groefase - de individualisering: het sterk

toegenomen wagenbezit en de sterke uitbreiding van het wegennet creëren een ongekende individuele bewegingsvrijheid: men woont, werkt en recreëert voortaan waar men zelf wil. In deze fase lopen binnensteden leeg en groeien de buitenwijken en landelijke kernen in hoog tempo aan. In Leuven wordt het "overaanbod" aan woningen in de binnenstad opgevuld door studentenkamers. Buiten de binnenstad schieten de vrijstaande woningen als paddestoelen uit de grond. Ook de economische ontwikkelingspolen volgen deze trend. De verschuiving naar een diensten- en kenniseconomie gaat gepaard met een verplaatsing van de belangrijkste economische ontwikkelingslocaties van de binnenstad naar goed bereikbare plaatsen aan de autosnelwegen. De grote individuele bewegingsvrijheid resulteert in een uiteengelegde stedelijke structuur. Van het compacte karakter van weleer blijft steeds minder over.

Deze vier groefasen vatten in grote lijnen de ontwikkeling van de stad. Hoe in deze opeenvolgende groefasen de verschillende woonkernen in Leuven evolueren en transformeren, komt aan bod in de volgende paragrafen.

3.7 DE BINNENSTAD: CENTRUM-FUNCTIES IN EEN STEDELIJK WOONMILIEU (zie figuur 1.08)

De binnenstad is gelegen in de alluviale vlakte van de Dijle en wordt begrensd door de singels en de vesten.

Kenmerkend zijn de hoge morfologische en functionele dichtheid en het denses, ringradiale stratenpatroon. In de binnenstad wonen ongeveer evenveel inwoners als er studenten verblijven: zo'n 25.000.

3.7.1 Morfologische structuur

In de binnenstad zijn op morfologische en functionele basis drie gebieden te onderscheiden.

- Het eerste is een concentratiegebied met (bovenlokale) voorzieningen, gesitueerd binnen de 12e eeuwse omwalling en langs de vroegere poortstraten. Het fijnmazig, middeleeuws weefsel is hier ondanks een aantal ingrepen en de verwoestingen tijdens WOII goed bewaard gebleven. Uiteenlopende stedelijke functies zijn dominant aanwezig ten opzichte van het wonen. De publieke ruimte is hoofdzakelijk afgestemd op bezoekers.
- Het tweede gebied betreft de zone langs de Dijle. Qua structuur en invulling wijkt ze af van het omliggende weefsel. Grote programma's hebben er (in de 19de en 20ste eeuw) hun plaats gekregen: de begijnhoven, de ziekenhuissite, kloosters, scholen, universitaire complexen... De morfologie van dit gebied wordt gekenmerkt door de grote, vrijstaande volumes, waartussen veel "restruimte" (veelal parkings en koeren) te vinden is. De Dijle is vaak weggestopt achter bebouwing of overwelfd. De "ziekenhuissite", een omvangrijk en volgebouwd gebied midden in de stad, zal zijn functie verliezen omdat de zorgverlening overgebracht zal worden naar de Gasthuisbergsite. De universiteit heeft plannen om het gebied gefaseerd te transformeren tot stedelijk

woongebied. De Dijle, die de volledige site van zuid naar noord doorkruist, vormt een uitgelezen structurerend element om deze site opnieuw betekenis te geven.

- Het derde gebied is een gemengd gebied tussen de 12e eeuwse omwalling en de singels en vesten. Het vervult hoofdzakelijk een woonfunctie maar herbergt ook tal van grootschalige functies (onderwijs, universiteit, zorginstellingen, gevangenissen). Binnen deze zone valt het verschil tussen de oostelijke en westelijke helft op. Het oosten heeft zich (dankzij de aanwezigheid van belangrijke infrastructuren zoals de spoorweg) eerder en anders ontwikkeld dan het westen.

Er zijn met andere woorden twee logica's terug te vinden in de ontwikkeling van de binnenstad.

Enerzijds is er de klassieke radiaalconcentrische ontwikkeling die kenmerkend is voor de meeste middeleeuwse steden. De eerste middeleeuwse kern en de gordel hier rond zijn onmiskenbaar aanwezig in het landschap van de binnenstad. De eerder bescheiden ontwikkeling tijdens de industriële fase concentreerde zich rond de infrastructuur in het noordoosten. Daardoor is de gordel rond de middeleeuwse kern in Leuven niet opgevuld in de 19de eeuw, zodat hij een sterk heterogene structuur heeft zonder veel interne samenhang.

Anderzijds heeft de eerder toegelichte tweedeling tussen de west- en de oostzijde van de Dijle sterk op de ontwikkelingslogica van de historische stad gewogen.

Bovendien heeft de omvang van de Dijlevallei in de binnenstad een groot noord-zuid georiënteerd gebied doen ontstaan met een eigen ontwikkelingslogica zoals boven beschreven.

3.7.2 Stedelijke ontwikkelingen

De stationsomgeving is volop in transformatie. De voorname doelstellingen van de bijzondere plannen van aanleg (BPA's) voor de stationsomgeving, goedgekeurd in 1997, zijn:

- het optimaal geleiden van de stromen;
- het opladen met stedelijke functies en
- het leggen van de relatie tussen de binnenstad, Kessel-Lo en de activiteiten opgehangen aan de vesten.

Het oostelijk deel van de binnenstad volgt grotendeels het plan Laenen uit 1839. Daarin wordt een dambordpatroon geprojecteerd op de onbebouwde gebieden binnen de vesten en wordt de bebouwing georganiseerd volgens grote gesloten bouwblokken. Behalve woningen (herenhuizen) komen in dit stadsdeel ook grootschalige stedelijke functies voor: de universitaire campus binnenstad, het regionaal ziekenhuis, de gevangenissen.

De Bondgenotenlaan en de Diestsestraat vormen het commercieel centrum van de stad.

Het westelijk deel van de binnenstad grenst aan de steile hellingen van Roeselberg en blijft om die reden ook lange tijd onbebouwd. Het reliëf laat niet toe het dambordpatroon van het plan Laenen uit te voeren. In de plaats hiervan ontstaat er een dens weefsel van arbeiderswoningen in gangen/beluiken, die later gesaneerd en/of ver-

vangen worden door sociale woningbouwprojecten.

In het noordelijk deel van de binnenstad situeren zich veel sociale woningbouwprojecten, kleinere arbeiders- en bediendenwoningen, alsook een aantal oude industriële complexen rond de Vaartkom. Om de omgeving van de Vaartkom (die verloederd was na het wegtrekken van de industriële activiteiten) nieuwe impulsen te geven en als subcentrum uit te bouwen, worden (op basis van de ontwikkelingsvisie van het Projectteam Stadsontwerp) nieuwe BPA's opgemaakt. Er is ruimte voorzien voor de inplanting van centrumfuncties, complementair aan het op loopafstand gelegen stadscentrum. Het nog te realiseren parkeergebouw zal rechtstreeks aan de ring worden gekoppeld. Het moet de Vaartkom goed toegankelijk met de auto maken. De nabijheid van het trein- en busstation maakt de Vaartkom potentieel goed ontsloten met openbaar vervoer.

Langs de vesten en op een aantal plaatsen in de binnenstad (vb. St.-Maartensdal, 1963-1969) verrijzen - te midden van doorsnee rijwoningen - "hoogbouw" flats. Deze gebouwen dateren van de periode vlak voor de fusie (1977). Op dat moment krijgt de stad af te rekenen met een grote nood aan nieuwe woningen en een nippend gebrek aan ruimte. Verregaande verdichting binnen de ring leek toen de enige oplossing.

3.8 VERSCHILLENDEN WOONGEBIEDEN ROND DE BINNENSTAD: KESSEL-LO, HEVERLEE, WILSELE, WIJGMAAL EN EGENHOVEN

3.8.1 Uitgangspunt

Leuven "ontstaat" in 1977 door fusie van verschillende gemeenten. Deze functioneerden tot dan autonoom en hebben dus een eigen groeilogica doorgemaakt en een eigen ruimtelijk beleid gevoerd. Hierdoor worden de verschillende woongebieden gekenmerkt door een specifiek nederzettingspatroon. Bovendien heeft de autonomie van de verschillende gemeenten vóór 1977 ertoe geleid dat ze elk eigen voorzieningen hebben uitgebouwd. Tussen de verschillende gemeenten bestaat weinig complementariteit.

3.8.2 Heverlee

Heverlee ligt net ten zuiden van de binnenstad (zie figuur 1.10). De bebouwing wordt begrensd door grote, groene gebieden: de Dijlevallei en het kasteelpark Arenberg in het westen, Heverleebos in het zuiden, en ten slotte een open landbouwgebied, de Abdij van Park en de Molenbeekvallei in het oosten.

De aanwezigheid van een eigen centrum, de nabijheid van de binnenstad en de omringende groene ruimten dragen bij tot een kwalitatieve woonomgeving in Heverlee.

Heverlee valt uit elkaar in een aantal samenhangende wijken met een eigen identiteit.

Het centrum van Heverlee heeft zich ten noorden van de spoorlijn naar Ottignies ontwikkeld. Het commerciële centrum groeide vanouds langs de Naamsesteenweg (met uitlopers ten zuiden van de spoorovergang). Het maatschappelijk centrum ontwikkelde zich boven op de heuvel, waar de kerk en het gemeentehuis werden gebouwd. Het was echter nooit sterk genoeg om een tegengewicht te vormen voor de commerciële ontwikkeling. Het centrum biedt dus tal van lokale voorzieningen maar heeft ten gevolge van de verkeersdrukte op de steenweg een weinig herbergzaam karakter. De omgeving van het deelgemeentehuis oogt verwaarloosd en wordt onderbenut. Nochtans heeft dit gebied dankzij zijn centrale ligging en goede sluiting de potenties om nieuwe impulsen te geven aan het centrum van Heverlee.

Net buiten het centrum ligt het Heilig Hartinstituut, een uitgebreid schoolcomplex ontstaan in de 19e eeuw rond het gelijknamige klooster.

Matadi, ten oosten van het centrum en grenzend aan de vesten, is een sociale wijk gebouwd tussen 1925 en 1930. De wijk herbergt ongeveer 180 woningen in een tuinwijkachtige omgeving. Ondanks de hoge dichtheid (35 woningen/ha) heeft het geheel een groen karakter en wordt het als woonomgeving hoog gewaardeerd. De Molenbeekvallei begrenst de wijk ten zuiden.

De wijken ten zuiden van de spoorweg zijn door huisvestingsmaatschappijen opgericht in de jaren '50. Dit verklaart de samenhang en uniformiteit binnen elke wijk. Het gaat meestal om wijken met een groen ka-

rakter, met geschakelde woningen en een zuiver residentiële invulling.

Heverlee heeft af te rekenen met een aanzienlijke verkeersoverlast. Deze wordt veroorzaakt door een sterke toename van de bebouwing enerzijds, en een onaangepaste ontsluitingsstructuur anderzijds. Bovenop de verkeersattractie van het Heilig Hartinstituut veroorzaakt het verkeer tussen vesten en autosnelwegen een zware verkeersdruk in vele (woon)straten. De Celestijnenlaan, Geldenaaksebaan en Hertogstraat zijn veel gebruikte ontsluitingswegen.

3.8.3 Kessel-Lo

46

Kessel-Lo is een woongebied dat in oppervlakte groter is dan de binnenstad (zie figuur 1.10). De spoorweggeul vormt een sterke barrière tussen Kessel-Lo en de binnenstad: Kessel-Lo ligt – in de algemene perceptie – "achter" het station.

Kessel-Lo is één aaneengesloten geheel van woonstraten en wijken, van een stedelijk woonweefsel met aaneengesloten bebouwing aan de kant van de vesten tot wijken met vrijstaande woningen in de periferie.

Kessel-Lo ontstaat als een agrarisch gehucht rond Blauwput en wordt vanaf 1826 een zelfstandige gemeente (na achtereenvolgens tot Leuven, Pellenberg en Linden behoord te hebben). De deelgemeente kent een belangrijke groei in de 19e eeuw: met de industriële ontwikkeling van de stad en de implanting van de Centrale Werkplaatsen worden in Kessel-Lo, gelegen vlak bij de be-

langrijkste industriële zones, arbeiderswijken gebouwd. In de Centrale Werkplaatsen (die beschikken over een directe aftakking van de spoorlijn) werken in 1863 ca. 650 arbeiders aan de bouw en herstelling van locomotieven, rijtuigen, wagens en andere infrastructuur²¹. Het spoorweggebied in Kessel-Lo heeft sindsdien (vreemd genoeg) geen noemenswaardige dynamiek meer gegenereerd.

De stedenbouwkundige ontwikkeling is in belangrijke mate gestuurd door het *Algemeen Plan van Aanleg* dat werd opgemaakt door Victor Bourgeois. Markante ruimtelijke elementen, zoals het Jan Vranckxtracé, vinden hun oorsprong in dit plan.

Een niet onaanzienlijk deel van Kessel-Lo wordt ingenomen door – in oorsprong – sociale wijken uit de jaren'50: Heuvelhof, Casablanca, Lolanden... De laatste decennia verrijzen er hoofdzakelijk verkavelingen (grotendeels prijsaat) met vrijstaande woningen. Op die manier verschuift het karakteristieke beeld van Kessel-Lo van een planmatig, coherent stedenbouwkundig geheel naar een marktgestuurde, suburbane woonontwikkeling. Deze is typisch voor de Vlaamse context maar heeft geen voeling meer met de structuur en de karakteristieken van de woonkern. De open verkavelingen zijn verantwoordelijk voor de lage woningdichtheid in de nieuwe wijken. Hierdoor verkleint het draagvlak voor sociale en commerciële voorzieningen.

Verdere verlinding vermindert immers het contrast tussen bebouwde en open ruimte. Hierdoor daalt de landschappelijke en de beleevingswaarde van de open ruimte stelselmatig.

²¹ Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS: "De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002, p. 12

Het woongebied is voorzien van verschillende groene ruimten: het provinciedomein, de abdij van Vlierbeek, Heuvelhof, Michotepark... Deze groene ruimten dragen niet alleen bij tot de woon- en omgevingskwaliteit, maar fungeren als schaarse herkenningspunten in het stilaan structuurloze weefsel van Kessel-Lo.

Kessel-Lo heeft een beperkte multifunctionele kern: langsheen de Diestsesteenweg en in de omgeving van het De Becker-Remyplein is er een concentratie van commerciële en andere voorzieningen. Deze zone is echter weinig herbergzaam door de verkeersdrukte. Ze beschikt over onvoldoende voorzieningen om de rol als centrum volledig te kunnen waarmaken. Ook langs de Tiensesteenweg zijn nog een aantal commerciële functies aanwezig. De zware verkeersdruk, maar vooral de concurrentie van de distributie en de grootschalige detailhandel, leggen ook hier een hypothek op de leefbaarheid van het centrum.

De beleidskeuze van de voormalige gemeente Kessel-Lo om in de eigen economische en maatschappelijke behoeften te voorzien, heeft geleid tot de realisatie van een industriezone, waar nu het bedrijf Tyco gevestigd is, van het Koning Boudewijnstadion en van de woonwijk Kesseldal.

Kessel-Lo kampt met een ernstig verkeersprobleem: op de steenwegen ontstaan dagelijks files. De beperkte ontsluitingsmogelijkheden, de grote bevolkingstoename en de samenvallende piek naar Leuven en Brussel zijn hiervoor verantwoordelijk.

Niet alleen de steenwegen worden overbelast, ook de woonwijken lijden onder het (sluip)verkeer. Ten gevolge van de onduidelijke verkeersstructuur hebben vele straten een feitelijke ontsluitingsfunctie. Ze krijgen af te rekenen met doorgaand verkeer en bijkomende hinder. Deze problematiek legt een druk op de leefbaarheid van de woonwijken.

3.8.4 Wilsele-dorp, Wilsele-Putkapel en centrum

Wilsele-Putkapel en Wilsele-centrum liggen in de vallei van de Dijle en Vunt, langs de Aarschotsesteenweg. Wilsele-dorp ligt veel hoger op de Roeselberg (zie figuur 1.10).

Wilsele-Putkapel ontstaat als een parochiegemeenschap (laag Wilsele) rond een kapel gelegen aan de kruising van de Aarschotsesteenweg en de Vunt. Het gehucht kent halverwege de 19e eeuw een belangrijke groei dankzij de vestiging van de Remy-fabrieken langs de Vaart. Na de Tweede Wereldoorlog worden er verschillende nieuwe wijken gebouwd.

De woonkern Wilsele-Putkapel valt uiteen in drie delen: een kern langs de Aarschotsesteenweg, met relatief hoge concentratie van functies rond de kerk; een landelijke woongebied ten westen van de steenweg aan de oevers van de Vunt en een woonwijk ten oosten van de spoorweg. Wilsele-centrum wordt in de jaren '40 gepland als een verdichtingspunt op de Aarschotsesteenweg. Er wordt een sociale wijk met een aantal voorzieningen gerealiseerd. Ondertussen is de nederzetting uitgegroeid tot een lint

langs de steenweg met een aantal dwarse straten als uitbreiding.

Wilsele-dorp heeft zich ontwikkeld boven op de hellingen van de Roeselberg. Het vormt een enclave tussen de Vaart, de ring, de Nieuwe Mechelsesteenweg en de E314. De nederzettingsstructuur is opgebouwd uit een aantal linten die de helling volgen. In het ongestructureerde weefsel wisselen aaneengesloten en open bebouwing elkaar af. Nabij de oude Mechelsesteenweg werden diverse sociale woningbouwprojecten gerealiseerd. Het woonreservégebied ten zuiden van de E314 is tot nog toe niet aangesneden. Wilsele-dorp beschikt over een beperkt aantal verbindingen met de stad en met Wilsele-Putkapel.

48

3.8.5 Wijgmaal

De ontwikkeling van Wijgmaal heeft alles te maken met de vestiging van de rijst- en stijfselfabrieken Remy langs de Vaart, in de tweede helft (zie figuur 1.10) van de 19e eeuw. Tussen 1789 en 1900 stijgt het aantal inwoners van 171 naar 2.000. De gemeente groeit als een schil om de industriële site heen. De industrieel Eduard Remy bouwt niet alleen fabrieken in Wijgmaal, maar ook woningen en gemeenschapsvoorzieningen (de foyer, Ymeria). Hij legt ook de drenen aan waarlangs grote, vrijstaande woningen zijn ingeplant.

Een latere uitbreiding van Remy veroorzaakt een verdere bevolkingsgroei. In 1956 telt Wijgmaal 3.000 inwoners.

De kern van Wijgmaal bestaat uit een aantal ruime woonmazen en vertoont naar het noorden uitdeinende

lintbebouwing. Er komen (quasi) uitsluitend grondgebonden woningen voor. De omliggende open ruimte blijft overal voelbaar. Wijgmaal beschikt over een station op de lijn Leuven-Mechelen en een beperkt aantal verspreide voorzieningen.

Door de opeenvolgende moderniseringen is de ruimtebehoefte van de Remyfabriek aanzienlijk gekrompen. Recent werd gestart met de reconversie van de afgestoten terreinen. Met de bouw van kantoren krijgt de site, die potentieel goed ontsloten is, een nieuw leven.

De vallei van de Dijle en Vunt scheidt Wijgmaal van Wilsele. Het open karakter van dit gebied is al sterk aangegetast door de bebouwing langs de Weggevoerdenstraat (en zijstraten). Alleen ter hoogte van het Ymeriacomplex is de continuïteit van de vallei (aan weerszijden van de weg en de bebouwing) nog waarneembaar. Ten noorden van Ymeria bevindt zich een bijzonder waardevol natuurgebied (Wijgmaalbroek).

De Weggevoerdenstraat doet dienst als oost-west sluiproute, wat zeer hinderlijk is voor de aanliggende woonwijken..

3.8.6 Eghoven

Eghoven ontstaat als een landelijke nederzetting rond de brug over de Voer, op het kruispunt met de verbindingsweg naar Zuidwest-Brabant. Eeuwenlang blijft het een klein agrarisch gehucht. (zie figuur 1.10)

Pas sinds 1960 met de bouw van de wijk Kapelberg en de nieuwe kerk is Eghoven zich sterk beginnen uitbrei-

den. Meer verkavelingen volgden. De kern heeft echter nooit dezelfde dynamiek gekend als de andere woonkernen rond de binnenstad. Vandaag vormt Egenhoven een woonkern met een beperkte omvang en een relatief lage dichtheid (ca. 1.300 inwoners), tussen de expressweg en de E40. De omringende open ruimte, de Voervallei met Egenhovenbos en de Dijlevallei, bepalen het karakter van Egenhoven.

3.9 ECONOMISCHE ACTIVITEITEN GEKOPPELD AAN ONTSLUITINGSMOGELIJKHEDEN

Achter de verschillende groefasen die aan bod kwamen in paragraaf 3.6, ging steeds een specifieke economische ontwikkelingslogica schuil. De wijzigingen in de ontwikkelingslogica gingen gepaard met belangrijke ruimtelijke veranderingen. In grote lijnen evolueerde Leuven van een middeleeuws kenniscentrum, naar een moderne geïndustrialiseerde stad om ten slotte uit te groeien tot een regionaal dienstencentrum en een kennisstad met (inter)nationale uitstraling. Elk van deze fasen kan in Leuven duidelijk ruimtelijk gesitueerd worden. In wat volgt, worden deze ruimtelijke transformaties gelinkt aan de achterliggende economische ontwikkelingslogica.

3.9.1 Middeleeuws handelscentrum en agrarisch ommeland

Leuven ontstaat op het kruispunt van een belangrijke handelsroute en de (bevaarbare) Dijle. De kiem van de stad is dus de middeleeuwse handel en overslag van goe-

deren. De opeenvolgende infrastructuren (steenwegen en Vaart) versterken deze rol. Zoals de meeste andere Vlaamse steden, is Leuven daardoor relatief welstellend.

Rond de middeleeuwse stad worden abdijen gebouwd. Deze sturen in belangrijke mate de agrarische economie in de omgeving.

3.9.2 Industrialisatie

De 19e eeuwse industriële ontwikkeling ging gepaard met een voortdurende uitbreiding van de productieschaal. Industriële grootbedrijven werden gelocaliseerd in de nabijheid van sporen en kanalen. In Leuven-Noord vestigen zich een chemische kleurstof- en een conservenfabriek, later ook verschillende maaalderijen, een tabaksfabriek, brouwerijen, de rijst- en stijfselfabrieken van Remy,....

Het werk en de dagelijkse leefsfeer waren nauw met elkaar verweven, hetgeen ook ruimtelijk tot uiting komt. De arbeiderswijken ontstonden in de schaduw van de fabrieken. Deze arbeiderswijken groeiden uit tot autonome kernen. Kessel-Lo is hier een sprekend voorbeeld van. Maar ook Wijgmaal en Wilsele danken hun ontwikkeling aan de industriële ontsluiting van het gebied. Het verhoudingsgewijs grote aandeel van handenarbeid in het productieproces en de relatief beperkte transportvoorzieningen hadden als gevolg dat de industriële complexen een hoge bezettingsgraad kenden. Immers, vrijwel het hele arbeidsintensieve productieproces van grondstof naar (half) afgewerkt product gebeurde op dezelfde locatie.

De grote vraag naar arbeidskrachten resulterde in een sterke groei van de stedelijke tewerkstellingscentra. Omdat deze onmogelijk alle arbeidskrachten konden huisvesten, werden tramlijnen aangelegd (vooral in het begin van de 20e eeuw) die arbeiders aanvoerden vanuit de omliggende woonkernen.

Gaandeweg kon dankzij de toenemende automatisering het arbeidsritme opgevoerd en de productie verhoogd worden. Om voldoende producten af te kunnen zetten, diende de globale koopkracht echter toe te nemen. De lonen stegen en de algemene welvaartsverhoging die hiervan het gevolg was, deed een nieuwe middenklasse ontstaan. Dit economische regime, het Fordisme genaamd (naar Henry Ford, de autoconstructeur die aan het begin van de eeuw experimenteerde met het stroomlijnen van het productieproces van wagens), verspreidde zich over de westerse samenleving en kwam in Europa pas echt goed op gang na WOII.

3.9.3 Naar een diensten- en kenniseconomie

Een belangrijk gevolg van de toegenomen welvaart en de verhoogde productie van consumptiegoederen, was de opkomst van een nieuw statussymbol: de wagen. Vanaf de jaren '50 begint het individuele wagenbezit stilaan toe te nemen. In een mum van tijd werd het wegennet "aangepast" aan deze nieuwe situatie. Voor Leuven resulterde dit in de transformatie van de vesten tot een ring en de aanleg van de autosnelwegen E40 en E314 met hun afrittencomplexen.

Het toenemend wagenbezit zorgde ervoor, in combinatie met het stijgend individuele woningbezit en de nieuwe infrastructuren, dat de suburbanisatie zijn intrede deed. Het privéwoningbezit werd gezien als een stabiliserende sociale factor en werd van overheidswege aangemoedigd. De binnensteden, met hun oude en kleine woningen, werden vervuiled voor de nieuwe woonlocaties buiten de stad. Overal in Europa verloren steden in deze periode hun compacte ruimtelijke structuur en deinden ze gevoelig uit.

Na de suburbanisatie van het wonen volgde de uitzwerving van de handel en de economische activiteiten. Langs de steenwegen vestigden zich "baanwinkels", grootschalige detailhandelszaken, die hun goede bereikbaarheid als concurrentieel voordeel tegenover de binnenstad (de traditionele locatie van handel) uitspelen. Op Leuvens grondgebied vormt vooral de Tiensesteenweg een belangrijk commercieel lint. Grote bedrijventerreinen en regionale voorzieningen werden buiten de stadscentra ingeplant, vlakbij afritten van autosnelwegen, waar ze goed bereikbaar waren met de wagen. Het "researchpark" in Haasrode en het U.Z. Gasthuisberg zijn voor Leuven de meest typerende voorbeelden van dit soort ontwikkelingen (zie figuur 1.06).

Samen met deze uitlegging van functies raakte het autogebruik steeds meer ingeburgerd, temeer omdat het openbaar vervoer verhoudingsgewijs aan aantrekkelijkheid inboette.

Niet toevallig werd in de jaren zestig in België de wet op de ruimtelijke ordening goedgekeurd. Bodem-bestem-

ningsplannen moesten paal en perk stellen aan de ongecontroleerde versnippering van het grondgebied. Tegen de tijd dat de eerste gewestplannen werden goedgekeurd, ongeveer tien jaar later, was echter al veel kwaad geschied. Bovendien voorzagen de gewestplannen -overeenkomstig de tijdsgeest- in ruime reserves aan woon- en industriegebieden en reserveerden ze in ruime mate gebieden voor de aanleg van bijkomende infrastructuren. In plaats van de uiteenlegging van functies en het toenemende autogebruik een halt toe te roepen, werden ze in de gewestplannen gebetonneerd en zelfs aangemoedigd.

Vanaf het begin van de jaren zeventig raakten steeds meer bedrijven in problemen: ze slaagden er niet meer in voldoende productief te werken. Bedrijven verplaatsten "noodgedwongen" hun productie naar lageloonlanden en zetten hun producten af in het Westen. Deze strategie resulteerde in een spectaculaire deïndustrialisatie van steden met alle consequenties vandien: verloedering van arbeidersbuurten, hoge werkloosheid, criminaliteit... In Leuven trekt in deze periode een deel van de bedrijvigheid weg uit de Vaartzone. Rampzalige gevolgen heeft dit echter niet. Het verlies aan industriële tewerkstelling kan immers opgevangen worden door een verdere groei van de tertiaire en quartaire sector. De universiteit, die tal van spin-offactiviteiten genereert, de decentralisatie vanuit Brussel, en het toenemend belang van Leuven als be slissingscentrum zijn hiervoor verantwoordelijk.

Kenmerkend voor deze nieuwe sectoren is de steeds verdere opdeling van het productieproces en het toenemend

belang van kennis en technologie hierin: elk onderdeel van het productieproces wordt daar gesitueerd waar het vestigingsklimaat en de productiefactoren het gunstigst zijn. Op micro-economisch niveau heeft dit als gevolg dat individuele bedrijven zich steeds minder binden aan één bepaalde plek en dat door de toegenomen informativering en automatisering de bezettingsgraad zeer laag is, vooral in die bedrijven waar nog productie plaatsvindt.

Op macro-economisch niveau verscherpt de internationale competitie tussen landen, regio's en steden. Leuven kan zich dankzij de aanwezigheid van de universiteit als kleinere stad toch profileren als kenniscentrum en een plaats verwerven binnen het nieuwe internationale krachtveld. De planning van twee wetenschapsparken in het zuiden van de stad onderstreept de keuze om kennisgeoriënteerde bedrijvigheid, gelinkt aan de universiteit, optimale ontspoiingskansen te geven. Anderzijds blijft bereikbaarheid aan belang winnen bij de locatiekeuze van bedrijven. Meer dan ooit is het welzijn van de lokale economie afhankelijk van globale stromen van goederen, personen en geld. Internationale infrastructu ren vormen dan ook een noodzaak om van enige betekenis te zijn in de globale economie²². Ondertussen is wel duidelijk geworden dat "bereikbaarheid" multimodaal opgevat moet worden.

In Leuven zijn belangrijke inspanningen geleverd om de aantrekkelijkheid van de binnenstad, ondanks alle "anti-stedelijke" tendensen, te verbeteren. De stad beschikt nog steeds over een compact en aantrekkelijk commercieel

²² Baeten G., A.Spitthoven, L.Albrechts, Mobiliteit, landschap van macht en onmacht, Leuven, 1997, p. 88

centrum in de binnenstad (zie figuur 1.09) en recentelijk werden belangrijke inspanningen geleverd om de oude industriële zones (de stationsomgeving, de Vaartkom, de Philipssite, de Centrale Werkplaatsen, de Remy-site ...) in en om Leuven een nieuwe bestemming te geven. Ze zijn alle voorwerp van één of ander herontwikkelingsprogramma waar in een aantal gevallen werken met andere stedelijke functies wordt gecombineerd. De zone tussen Vaart, station en Philips (die over een uitstekende multimodale ontsluiting beschikt) gaat in de nabije toekomst een belangrijk nieuw stadsdeel vormen.

3.10 ONTWIKKELING VAN DE UNIVERSITEIT

52

3.10.1 Uitgangspunt

De uitgebreide onderwijs- en onderzoeksfunctie vormt nog steeds dé troef bij uitstek van Leuven en de factor waardoor Leuven zich van andere centrumsteden van vergelijkbare grootte onderscheidt. Dankzij de stichting van de universiteit (1425) – en, veel later, andere onderwijsinstellingen in haar kielzog) – geniet de provinciestad Leuven van een internationale uitstraling. Bovendien geven de universiteit en de universitaire ziekenhuizen, die quasi heel Vlaanderen tot hun werkingsgebied kunnen rekenen, Leuven een belangrijke economische impuls. Onderwijs en gezondheidszorg samen staan in voor ca. 40% van de tewerkstelling. Het kwalitatief hoogstaande onderwijsapparaat maakt Leuven niet alleen aantrekkelijk als vestigingsplaats voor kennisgeoriënteerde bedrijvigheid, maar genereert ook spin-off-activiteiten.

De aanwezigheid van circa 30.000 studenten heeft een grote invloed op het stedelijk leven, vertaalt zich onder meer in een aantal specifieke voorzieningen in de recreatieve en culturele sector en draagt in hoge mate bij aan de sociale veiligheid van de stad.

3.10.2 De universitaire campussen

De Leuvense universiteit was oorspronkelijk gehuisvest in de Universiteitshalle en een vijftal andere gebouwen in de binnenstad. Naarmate de universiteit groeide, werden rondom deze kern andere colleges en instituten in gebruik genomen of gebouwd.

Na de Eerste Wereldoorlog startte de universiteit met de expansie buiten de toenmalige gemeentegrens van Leuven, voornamelijk in Heverlee (Arenberg), maar ook in Lovenjoel, Bierbeek en Pellenberg. Eind jaren '60 waren de universitaire functies ondergebracht in meer dan 500 gebouwen, verspreid over de hele Leuvense agglomeratie²³. Deze spreiding leverde evident nadelen op: tijdrovende verplaatsingen voor studenten en professoren, moeilijke contacten tussen onderzoeksgroepen, verhoogde kosten voor onderhoud, energieverbruik, bewaking, ... (zie figuur 1.31).

De afsplitsing en verhuizing van de Franstalige Leuvense universiteit (U.C.L.) bood de kans te streven naar een ruimtelijke rationalisatie.

Het uitbreidingsplan van de Leuvense universiteit uit 1965 voorzag in de ontwikkeling van 3 "kernen":

²³ Universitaire pers Leuven: "De universiteit te Leuven, 1425-1985", Leuven, 1986

- een campus Humane Wetenschappen (13.698 studenten in 2002), gevestigd in de binnenstad, met de grootste concentratie in het zuidoostelijk deel rond het stadspark;
- een campus Exacte en Toegepaste Wetenschappen (5.882 studenten in 2002) in de Dijlevallei ("campus Arenberg");
- een campus Geneeskunde op Gasthuisberg, met secundaire vestigingen in Leuven en Pellenberg (4.978 studenten in 2002).

Tussen deze kernen werden "verbindingszones" aangelegd, waarin belangrijke huisvestingscentra, sportinfrastructuur en andere diensten opgenomen zijn. Met het oog op de geplande concentratie werden perifere en geïsoleerde eigendommen stelselmatig opgegeven en alle gehuurde panden afgestoten.

3.10.3 Wetenschapsparken

Op het gewestplan zijn twee wetenschapsparken gereserveerd. Het zijn bedrijventerreinen die uitsluitend bedoeld zijn voor de vestiging van kennisintensieve activiteiten of een belangrijke component met wetenschappelijk onderzoek. Deze bedrijven zijn meestal afgestemd op of werken samen met de universiteit of de hogescholen. De wetenschapsparken sluiten aan bij campus Arenberg.

3.10.4 Studentenhuisvesting

De democratisering van het onderwijs is verantwoordelijk geweest voor een sterke stijging van het aantal studenten. Daarmee kreeg het vraagstuk van de studentenhuisvesting een andere dimensie. Vroeger was het aan-

deel van de collectieve studentenhuisvesting zeer groot (colleges, peda's, later sociale residenties). Het werd aangevuld met de typische "kotmadam" die kamers verhuurde in haar eigen woning.

Gaandeweg heeft de universiteit haar rol in de huisvesting van studenten afgebouwd en werd deze grotendeels overgelaten aan de private markt. Dit heeft het proces van professionalisering van de kamermarkt extra gestimuleerd. Daarin zijn twee tendensen merkbaar. Enerzijds zijn een groot aantal studentenhuizen ontstaan: woningen die worden opgekocht en omgevormd tot studentenkamers. Anderzijds – en meer recent – worden door private investeerders grootschalige studentenhuisvestingsprojecten opgestart. Hierdoor controleren een beperkt aantal private actoren een steeds groter aandeel van de kamermarkt.

Het jarenlange gebrek aan controle en sturing, vanuit de universiteit en de stad, heeft ervoor gezorgd dat er weinig gekend is over de toestand van de kamermarkt in Leuven. Vast staat dat het bestaande aanbod niet helemaal in overeenstemming is met de vraag, waardoor een sterke prijsstijging van de huurprijzen ontstaat. Anderzijds bestaat het vermoeden dat een belangrijk deel van de kamers intussen min of meer op permanente basis bewoond wordt. Dat geeft in een aantal gevallen aanleiding tot wantoestanden.



HOOFDSTUK

4

PROFIEL VAN LEUVEN



4 PROFIEL VAN LEUVEN

4.1 SITUERING

Leuven ligt centraal in België, ten noordoosten van Brussel, aan het "kruispunt" van de E314 en de E40 (zie figuur 1.12).

Sinds 1995 is Leuven de hoofdplaats van de nieuwe provincie Vlaams-Brabant (zie figuur 1.12). Leuven knoopt hiermee opnieuw aan bij zijn vroegere status: in de Middeleeuwen was Leuven immers de hoofdplaats van het hertogdom Brabant (dat zich uitstrekte van 's-Hertogenbosch over Antwerpen, Brussel en Leuven). Het

is veruit de grootste stad van de provincie en telt bijna 90.000 inwoners. Leuven is hiermee ook de vierde stad in Vlaanderen.

De aanwezigheid van de universiteit en talrijke onderwijsinstellingen bepalen de positie van Leuven binnen de grootstedelijke invloedssfeer van Brussel. Meer dan 25.000 studenten en 13.000 werknemers studeren en werken aan de Katholieke Universiteit Leuven. Behalve de economische meerwaarde die de universiteit genereert, oefent ze ook een belangrijke invloed uit op het sociaal-culturele leven van de stad.

OVERZICHT KENCIJFERS ¹	LEUVEN	ARRONDISSEMENT LEUVEN	VLAAMS-BRABANT	VLAAMSE GEWEST
Oppervlakte	57,41 km ²	1.163 km ²	2.106 km ²	13.522 km ²
Bevolkingsdichtheid	1.533 inw/km ²	392 inw/km ²	481 inw/km ²	439 inw/km ²
Inwoners (2000)	88.014	456.484	1.014.704	5.940.251
Arbeidsplaatsen (1998)	61.068	154.464	379.571	2.334.861
• landbouw (afgerond)	0,1%	1,4%	0,9%	1,4%
• industrie	11%	18%	19%	29%
• diensten	89%	79%	79%	69%
Werkgelegenheidsgraad (1998):	147	75	83	88
Aantal tewerkstellingsplaatsen gedeeld door het aantal personen op beroepsactieve leeftijd (18-64 jaar)				
Werkloosheidsgraad (1998):	9,2	6,9	6,1	8,1
aantal niet-werkende werkzoekenden gedeeld door het aantal personen op beroepsactieve leeftijd				
Gem. belastbaar netto-inkomen (inkomenstaar 1996)	24.288 euro	24.987 euro	gegevens niet beschikbaar	22.875 euro

¹ Bronnen: website GOM; NBB: " Macro-regionale kencijfers van de provincie Vlaams-Brabant", Leuven, 2000; Dienst economie stad Leuven: "Leuven in cijfers & feiten", Leuven, 2000; ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening Regionaalstedelijk gebied Leuven", Leuven, 2002

Sinds 1 januari 1977 bestaat Leuven uit de deelgemeenten Heverlee, Leuven, Kessel-Lo, Wilsele en gedeelten van de vroegere gemeenten Wijgmaal, Korbeek-Lo en Haasrode. Het totale grondgebied bestrijkt een oppervlakte van 57,41 vierkante kilometer. De verschillende deelgemeenten functioneerden tot voor de fusie autonoom en hebben dus elk een eigen groeilogica doorlopen en een specifieke ruimtelijke organisatie en kwaliteit. De hoge morfologische en functionele dichtheid, het (middeleeuwse) ring-radiale stratenpatroon en de concentratie van bovenlokale voorzieningen, kenmerken de binnenstad. De deelgemeente Kessel-Lo (in het oosten) is een uitgestrekt en vrij dens woongebied, dat van de binnenstad gescheiden wordt door de spoorweggeul. Heverlee, gelegen net ten zuiden van het stadscentrum, bestaat uit een aantal samenhangende woonwijken met een eerder groen karakter. De landelijke kern Wijgmaal ligt ongeveer 4 km ten noorden van de binnenstad. Wilsele-Putkapel en Wilsele-centrum zijn typische lintdorpen, ontstaan langs de Aarschotsesteenweg. Wilsele-dorp is gelegen bovenop de Roeselberg, tussen de Vaart en de Mechelsesteenweg. Eghenoven is een kleine kern, gelegen in de vallei van de Voer.

De buurgemeenten van Leuven zijn, in wijzerzin: Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek, Oud-Heverlee, Bertem, Herent en Haacht.

4.2 REGIONALE CONTEXT

4.2.1 Europees en Vlaams perspectief

Leuven ligt in één van de dichtst bevolkte gebieden ter wereld, het noordwestelijk Europees kerngebied, centraal tussen de metropolen Parijs, Londen, Randstad Holland, de Ruhr-conurbatie² en de Rijnvallei met Keulen, Bonn en Frankfurt. Zo wonen er binnen een straal van 300 km rond de stad Leuven meer dan 100 miljoen mensen.

Leuven maakt deel uit van het Vlaams stedelijk kerngebied³, één van de zes structuurbepalende stedelijke regio's in Noordwest-Europa, gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van een of meer omvangrijke steden en van hoogwaardige economische en culturele functies. In het Vlaams stedelijk kerngebied (Antwerpen, Brussel, Leuven, Mechelen, St-Niklaas en Aalst) is een hoogwaardige industriële, handels- en dienstensector gevestigd met hoge toegevoegde waarde⁴. Ook belangrijke universiteiten, onderzoekscentra, de zeehavens van Antwerpen, de internationale luchthaven en het HST-station Brussel-Zuid zijn in dit kerngebied gesitueerd. De regio beschikt dan ook over een goede ontsluiting met het West-Europees kerngebied, zowel via de weg, het spoor als via water- en luchtwegen.

Binnen het Vlaams stedelijk kerngebied profileert Leuven zich als onderwijs- en kenniscentrum en in toenemende mate als beslissingscentrum. Leuven vormt een potentiële locatie voor afzetgerichte multinationals, die een geografisch centrale ligging zoeken binnen de Europese unie⁴. Samen met de expansiewetgeving van 1970, de goedkopere

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM.: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 46

³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM.: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 50.

⁴ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Leuven,", Leuven, 2002, p. 7

grondprijzen ten opzichte van Brussel heeft dit in het recente verleden de doorslag gegeven voor verschillende bedrijven om zich in Leuven te vestigen. Leuven is een goed alternatief voor de vestiging van hoofdkantoren van grote bedrijven die uit het congestiegevoelige Brussel willen blijven.

4.2.2 Leuven versus Brussel⁵

In Brabant zijn er slechts twee steden die regionale functies vervullen: Leuven, dat de steden Aarschot, Diest, Tienen en Landen beheert, en Brussel, dat als regionaal centrum optreedt voor kernen in Waals- en Vlaams-Brabant (Vilvoorde, Halle, Nijvel, Waver, Louvain-la-Neuve,...). Enkel de drieledigheid Louvain-la-Neuve-Ottignies-Waver herbergt de potentialiteit om zich te ontwikkelen tot een stadsgewest van vergelijkbaar niveau. Om dit waar te maken zullen er echter hogere functies van Waals-Brabant moeten geconcentreerd worden, wat om historische redenen niet erg waarschijnlijk lijkt.

Het Brusselse stadsgewest* en leefcomplex* omvat zowat heel centraal België. Het omsingelt bijna volledig het Leuvense leefcomplex. Dat geldt des te meer omdat het Leuvense gewest door Brussel inwendig dreigt uitgehouden te worden: in iedere gemeente van het Leuvense leefcomplex werkt minstens 10% (tot 20%) van de beroepsbevolking in Brussel. Er tekent zich met andere woorden een mechanisme af waarin Leuven sluipenderwijs geïntegreerd zal worden in Brussel. Een aantal tendensen duidt echter op de tegenovergestelde evolutie, namelijk dat Leuven zich in stijgende mate weet te profileren naast Brussel. De tegenstroom van pendelaars groeit bijvoorbeeld de laatste jaren.

Zo Brussel ongetwijfeld het financieel centrum van België is, dan slaagt Leuven er toch in zetel te zijn van een grote financiële groep. Bovendien vervullen de zetels van alle grote nationale financiële instellingen een meer dan regionale functie.

De belangrijkste economische impuls krijgt Leuven echter van de universiteit en de aansluitende academische ziekenhuizen. Laatstgenoemde kunnen quasi heel Vlaanderen tot hun werkingsgebied rekenen. Voor het Nederlandstalig (hoger middelbaar en) hoger onderwijs vormt Leuven een volwaardige tegenhanger van Brussel.

Zeer belangrijk is ook de woonfunctie die Leuven vervult voor zeer veel leidinggevende Nederlandstaligen, actief in de Brusselse openbare diensten en bedrijven. Het leefklimaat van de middelgrote stad, omgeven door het Meerdealwoud en agrarische en natuurlandschappen (Dijlevallei, ...), met een compacte, veilige binnenstad, is uitstekend. Leuven beschikt daarenboven over een goed uitgeruste commerciële en gevarieerde dienstensector en kent een prima verkeersontsluiting ten opzichte van de rest van het land.

Nu Leuven provinciehoofdplaats is geworden, heeft het in principe een verantwoordelijkheid ten opzichte van de hele provincie. Of het gebied ten westen van Brussel zich hierdoor méér op Leuven gaat richten is twijfelachtig. Voor de oostrand van het stedelijk gebied rond Brussel kan Leuven als provinciehoofdplaats echter een belangrijkere rol gaan spelen.

⁵ Gebaseerd op: H. Van der Haegen: "Brussel-Leuven, Een tweeling stadsgewest in wording? Een confrontatie met de Belgische stadsgewesten", in Brussel, Een Hoofdstad in Beweging, Leuvense Geografische papers, Leuven

Leuven is dus zeker geen voorstad of slaapstad van Brussel.

4.2.3 Leuven in de provincie Vlaams-Brabant

Leuven is sinds 1 januari 1995 de hoofdplaats van de nieuwe provincie Vlaams-Brabant (zie figuur 1.12). Deze provincie bestrijkt een oppervlakte van 2106 km² en telt ruim 1 miljoen inwoners. Vlaams-Brabant situeert zich binnen een straal van gemiddeld 30 tot 40 km rond Brussel en reikt in het noorden van Londerzeel tot Diest en in het zuiden van Bever tot Landen, met Halle en het Pajottenland in het zuidwesten, Vilvoorde en Zaventem in het noordoosten, Leuven en het Hageland in het oosten en Tienen in het zuidoosten.

60

Vlaams-Brabant is dé groeiregio in Vlaanderen, met een uitgesproken diensteneconomie. De regio profiteert van de geografische nabijheid van Brussel, waarmee ze intense sociaal-economische relaties onderhoudt. De gunstige economische ontwikkeling is uiteraard mede te danken aan de aanwezigheid van de internationale luchthaven van Zaventem. Maar ook de uitgebreide onderwijs- en onderzoeksfunctie, voornamelijk geconcentreerd in Leuven, is een belangrijke troef voor de hele provincie.

De K.U. Leuven en de universitaire ziekenhuizen schepen rechtstreeks werkgelegenheid voor zo'n 13.000 mensen. De universiteit van Leuven en ook die van Brussel zorgen bovendien voor een continue ideeënstroming op het vlak van nieuwe materialen, biotechnologie, geneeskunde en micro-elektronica. In de universitaire innova-

tie- en incubatiecentra* kunnen de nieuwe ideeën rijpen en hun commercieel beslag krijgen. De regio rond Leuven is dan ook de belangrijkste groeipool in de provincie, naast het gebied ten noordoosten van Brussel (rond Vilvoorde en Zaventem).

Als provinciehoofdplaats wordt Leuven tevens de thuisbasis van de gedecentraliseerde diensten van het Vlaams Gewest. Hiernaast ontplooien diverse provinciale instellingen een eigen werking op recreatief, sportief, cultuureel, educatief, wetenschappelijk en verzorgend vlak. De provincie wil zich in de toekomst sterker profileren als initiator van verschillende activiteiten gericht op de eigen streek en als aanbieder van een uitgebreide dienstverlening. Leuven moet hierbij een "gezicht" geven aan de nieuwe provincie. De inplanting van het Provinciehuis en het Vlaams Huis langsneen de vesten en op loopafstand van het station, garanderen een goede bereikbaarheid van de provinciale diensten. Ze leggen ook de nieuwe taak van Leuven manifest vast in het stadsbeeld.

4.2.4 Leuven als regionale centrumstad

Met 61.268 (1999) tewerkstellingsplaatsen staat Leuven in voor ca. 40%⁶ van de tewerkstelling in het arrondissement. Met een aandeel van ongeveer 20% in de bevolking van het arrondissement, vervult Leuven dus in de eerste plaats een centrumfunctie als werkverschaffer.

De studie, uitgevoerd door professor Van Hecke⁷, leert dat Leuven de rol van regionaal centrum speelt voor een regio van ongeveer een half miljoen inwoners.

⁶ ISRO-Studiegroep Omgeving.: "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, taakstelling bedrijventerreinen", Leuven, 2002, p.17

⁷ ISEG, K.U.Leuven, 2000

De reikwijdte van de verschillende functies die Leuven uitoefent voor de regio is zeer verschillend (zie figuur 1.13). Sommige, zoals bijvoorbeeld gerechtelijke of administratieve functies, zijn institutioneel bepaald, andere zijn spontaan tot stand gekomen. Op het hoogste niveau (grootste reikwijdte) staan de universiteit, de academische ziekenhuizen en de "nieuwe" provinciale (administratieve) taken.

Naast de universiteit, beschikt de stad over een dertig scholen die quasi het volledige gamma van niet-universitair hoger onderwijs en middelbaar onderwijs omvatten.

Dankzij zijn hoge uitrustingsgraad evenaart Leuven het niveau van een grootstad voor de sociale, culturele en

economische dienstverlening⁸. Deze dienstverlening bezit echter niet de verscheidenheid eigen aan een echte grootstad. De sociaal-culturele uitrusting in het Leuvense kenmerkt zich door een sterke concentratie in de binnenstad. De stad, de universiteit en diverse organisaties bieden tal van mogelijkheden, gaande van de schouwburg, over toneelzalen, filmzalen, tentoonstellingsruimten, bibliotheken en musea. Ook de horeca- en amusementssector is sterk vertegenwoordigd in de binnenstad. Sportfaciliteiten, toeristische en recreatieve infrastructuur komen verspreid over het Leuvense grondgebied voor. Belangrijke trekpleisters zijn de binnenstad met haar cultuurhistorisch patrimonium, het provinciedomein Kessel-Lo, het universitaire en de gemeentelijke sportcomplexen, de abdijen, ...

CENTRUMSTAD	INWONERS 01-01-2000	INWONERS PER KM ²	% 0-17 JAAR	% 18-29 JAAR	% 65 JAAR EN MEER
Antwerpen	445.579	2.179	19,6	15,2	20,2
Gent	224.657	1.438	18,9	16,9	18,5
Brugge	116.567	842	19,3	15,4	18,5
Leuven	88.014	1.533	17,9	19,7	17,6
Aalst	76.470	979	18,1	15,1	18,3
Mechelen	75.569	1.159	21,3	15,2	18,6
Kortrijk	74.545	931	20,2	15,3	18,8
Sint-Niklaas	68.355	816	20,2	15,6	17,4
Hasselt	68.381	669	18,3	16,2	16,7
Oostende	67.349	1.785	16,6	13,3	23,8
Genk	62.860	716	23,5	17,5	13,4
Roeselare	54.378	909	20,7	15,7	17,2
Turnhout	38.709	690	19,1	16,1	16,3

⁸ Van der Haegen H. (red.): "Leuven 2000. Kernstad en stadsgebied", Leuven, 1974, p. 14

4.3 DEMOGRAFISCHE KENGETALLEN⁹

4.3.1 Bevolking: grootte, dichtheid en spreiding

Leuven telt op 01-01-2002 89.154 inwoners en is daarmee de vierde grootste Vlaamse stad, na Antwerpen, Gent en Brugge. Op een oppervlakte van 5.741 ha geeft dit een ge-

middelde dichtheid van 1.553 inwoners/km², op de Brusselse rand na de grootste bevolkingsdichtheid in de provincie.

De spreiding van de bevolking over de verschillende stadsdelen is vrij ongelijkmatig. Veruit het dichtst bevolkt is het centrum, gevolgd door het centrum van Kessel-Lo en Kesseldal. De dichtheid van Heverlee wordt

STADSDEEL	OPPERVLAKTE (HA)	INWONERS 01-01-2000	INWONERS PER KM ²	DICHTHEID IN WOONGEBIED
Leuven totaal	5.741	88.014	1.533	3.857
Stadsdeel centrum	437	25.225	5.769	7.052
Historisch centrum	91	4.909	5.388	5.706
Nieuw Kwartier	121	6.826	5.661	7.074
Kapucijnenvoer	91	5.936	6.490	6.862
Riddersstraat - Minckelersstraat	134	7.554	5.631	8.517
Stadsdeel noord	1.327	9.652	727	2.488
Wijgmaal	458	3.368	736	2.707
Putkapel	517	5.209	1.008	2.234
Vaart	353	1.075	305	3.542
Stadsdeel oost	1.242	25.775	2.076	3.686
Kessel-Lo	387	14.426	3.724	4.915
Kesseldal	171	4.411	2.581	2.545
Kesselberg	267	1.511	565	2.344
Bovenlo	416	5.427	1.304	3.233
Stadsdeel zuid	2.008	18.775	935	3.953
Heverlee	1.152	12.975	1.126	4.677
Park	524	4.499	859	3.221
Eghenoven	332	1.301	392	2.248
Stadsdeel west	716	8.587	1.199	2.375
Wilsele-dorp	297	3.712	1.251	2.475
Terbank	419	4.875	1.163	2.300

⁹ Bron: Woonbehoeftenstudie (Iris Consulting: "Woonbehoeftenstudie Leuven, Deelrapport 1: Algemene behoeftenbepaling", mei 2002)

naar beneden getrokken door de aanwezigheid van Heverleebos. De dunst bevolkte delen van Leuven zijn de deelgebieden Vaart, Egenhoven en Kesselberg.

4.3.2 Studentenpopulatie

In 1999 telde de K.U.Leuven 25.539 studenten¹⁰. Groep T had op dat moment 1.668 hogeschoolstudenten. Aan de K.H.Leuven (bestaande uit de departementen Lerarenopleiding, Economische hogeschool, Regaschool, Verpleeg- en vroedkunde en Sociale Hogeschool) waren er 4.402 studenten ingeschreven.

In totaal zijn er dus ca. 30.000 studenten in Leuven. Hiervan verblijft – naar schatting – ongeveer tweederde tot drievierde in de stad.

4.3.3 Leeftijdsopbouw

Leuven heeft in vergelijking met het Vlaamse gemiddelde een opmerkelijke leeftijdsopbouw van de gedomicilieerde bevolking: weinig kinderen, extreem veel ingeschreven jonge volwassenen (18-35 jaar), vrij weinig mensen tussen de 35 en 80 jaar en vrij veel hoogbejaarden. De merkwaardige leeftijdsstructuur is volledig toe te schrijven aan

het migratiepatroon: een massale instroom van 18 tot 27-jarigen vanuit heel Vlaanderen en het buitenland. Daar tegenover staat een grote uitstroom van dertigers met (kleine) kinderen naar de omliggende gemeenten.

De oververtegenwoordiging van jongvolwassenen heeft te maken met studenten die na hun studies "blijven plakken". Het doet zich ruimtelijk quasi enkel voor in het centrale stadsdeel. Deze ruimtelijke concentratie valt samen met de spreiding van onderwijsinstellingen en studentenkamers.

4.3.4 Bevolkingsevolutie

De bevolking van Leuven is tussen 1991 en 2002 toegenomen van 85.573 naar 89.154 inwoners, wat overeenkomt met een totale groei van 4,2% of een jaarlijkse groei van 0,4%. Met zijn duidelijke positieve demografische evolutie onderscheidt Leuven zich sterk van andere centrumsteden in Vlaanderen.

Alle stadsdelen kenden een zekere groei maar het stadsdeel oost steekt er met een bevolkingstoename van 8% duidelijk bovenuit.

De groei is grotendeels toe te schrijven aan een positief

STADSDEEL	INWONERS 01-01-2000	% 0-17 JAAR	% 20-34 JAAR	% 65+-ERS	% EVOLUTIE 1991-2000
Leuven totaal	88.014	17,9	26,7	17,6	+3,52
Stadsdeel centrum	25.225	12,5	35,4	18,3	+2,13
Stadsdeel noord	9.652	22,3	20,9	15,3	+2,71
Stadsdeel oost	25.775	21,2	22,9	17	+7,96
Stadsdeel zuid	18.775	18,1	24,8	18,6	+0,95
Stadsdeel west	8.587	18,9	23,3	18,1	+3,26

¹⁰ Bron: stad Leuven, dienst economie: " Leuven, Profiel in cijfers en feiten ", Leuven, 2000, p. 9

natuurlijk saldo. Hoewel migratie niet rechtstreeks verantwoordelijk is voor de bevolkingsgroei van Leuven, heeft ze toch een belangrijke impact op de bevolkingssamenstelling. De in- en uitwijkintensiteit is immer enorm: jaarlijks komen 6.000 à 6.500 mensen in Leuven wonen en vertrekken er ongeveer evenveel. Jaarlijks wordt 7% van de bevolking als het ware "vervangen".

Bovendien wordt het natuurlijk saldo deels ook op peil gehouden dankzij de migratie. Zonder migratie zou de bevolking snel verouderen, waardoor het geboortecijfer daalt en het sterftecijfer stijgt.

4.3.5 Gezinsgrootte

Leuven telde op 1 januari 2002 42.656 gezinnen met een gemiddelde gezinsgrootte van 2,09, wat samen met Antwerpen het laagste cijfer in Vlaanderen is. 46% van de Leuvense gezinnen zijn éénpersoonsgezinnen. In tegenstelling tot Antwerpen en andere steden is de geringe gezinsgrootte in Leuven niet te wijten aan een verouderde bevolking, maar aan het zeer hoge aandeel alleenstaanden en kleine gezinnen in de categorie 18-29 jaar.

4.4 ECONOMISCHE KENGETALLEN¹¹

4.4.1 Welvaart

Leuven heeft een welvarende bevolking met een inkomen dat 13% hoger ligt dan het Vlaamse gemiddelde, dankzij het hoge opleidingsniveau van een groot deel van de bevolking. Bovendien heeft Leuven geen echte (19e eeuwse) arbeiderswijken, doorgaans concentratiegebieden van lage inkomensgroepen.

Gedifferentieerd naar stadsdeel zit enkel het centrum onder het Vlaamse gemiddelde. Uitschieters in positieve zin zijn Kesselberg en Egenhoven, niet toevallig de meest residentiële en landelijke woongebieden. In de randgemeenten steeg het inkomen sterker dan in Leuven zelf, waardoor er sprake is van een suburbanisatie van welvaart.

4.4.2 Totale tewerkstelling

De totale tewerkstelling bedroeg in 1999 61.268, of ongeveer 40% van de tewerkstelling in het arrondissement. Deze tewerkstelling is ongeveer gelijk verdeeld over publieke en private sector (in de omliggende steden neemt de private sector een groter aandeel op). Ook de groei in tewerkstelling (tussen 1993 en 1999: + 7.361) volgt deze verdeling.

STADSDEEL	INWONERS 01-01-2000	AANTAL GEZINNEN	GEM. GEZINSGROOTTE	% ALLEENSTAANDEN
Leuven totaal	88.014	41.956	2,10	45,3
Stadsdeel centrum	25.225	14.903	1,69	63,9
Stadsdeel noord	9.652	3.745	2,58	21,4
Stadsdeel oost	25.775	11.065	2,33	33,5
Stadsdeel zuid	18.775	8.311	2,26	39,5
Stadsdeel west	8.587	3.927	2,19	43,2

¹¹ Bron: stad Leuven, dienst economie: "Leuven, Profiel in Cijfers en feiten", Leuven, 2000; ISRO - Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, Taakstelling bedrijventerreinen", Leuven, 2002; NBB: "Stad Leuven - Sociale, economische en financiële doorlichting", Leuven, 1994; NBB: "1975-2000 Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant", Leuven, 2000

4.4.3 Tewerkstelling per sector

Opvallend is de oververtegenwoordiging van de tertiaire* maar vooral de quartaire* sector. Onderwijs en gezondheidszorg alleen al staan in voor bijna 40% van de tewerkstelling.

Primaire en secundaire tewerkstelling zijn ondanks de aanwezigheid van enkele grote industriële vestigingen sterk ondervertegenwoordigd.

4.4.4 Beroepsbevolking, tewerkstellingsgraad en activiteitsgraad

De bevolking op beroepsactieve leeftijd bestaat uit het aantal personen met een leeftijd tussen 18 en 64 jaar. Dankzij de constante instroom van jongeren (universiteit + hogescholen) blijft de bevolking op beroepsactieve leeftijd in Leuven op peil. In andere steden is het dalend potentieel aan arbeidskrachten door de vergrijzing manifest aanwezig.

De tewerkstellingsgraad is de verhouding tussen het aan-

tal tewerkstellingsplaatsen en de bevolking op beroepsactieve leeftijd. Met een tewerkstellingsgraad van 147 is Leuven een sterke regionale tewerkstellingspool, ondanks de nabijheid van Brussel.

De activiteitsgraad geeft de verhouding tussen de beroepsbevolking en de bevolking op beroepsactieve leeftijd. Leuven heeft een hoge activiteitsgraad in vergelijking met andere steden.

4.4.5 Scholingsgraad

Door de aanwezigheid van de universiteit en hogescholen ligt het onderwijsniveau van de beroepsbevolking een stuk hoger dan in de rest van Vlaanderen. Het aantal universitairen ligt in verhouding driemaal hoger dan het Vlaams gemiddelde; het aantal niet- en laaggescholden ligt relatief zeer laag ten opzichte van provincie en gewest.

SECTOR	LEUVEN	VLAANDEREN
Primaire sector	0,1%	0,7%
Secundaire sector	12,1%	35,6%
Tertiaire sector	35,0%	31,5%
Quartaire sector	51,5%	32,3%
Onbekend	1,3%	0%

	LEUVEN	ARR. LEUVEN	PROVINCIE VL.-BRAB.	VLAAMS GEWEST
Totale beroepsbevolking 1998	41.406	206.272	454.779	2.622.033
Werkgelegenheidsgraad 1998	147	75	83	88
Activiteitsgraad 1998	73,3	71,5	71,7	70,6

4.4.6 Werkloosheid

Leuven heeft 2.589 werkzoekende werklozen, waarvan verhoudingsgewijs een groot aandeel aan hooggeschoolden (24%) en een laag aandeel laaggeschoolden. In de naburige steden ligt de situatie net andersom.

Een studie omtrent de openstaande vacatures leert dat er in Leuven een grote vraag is naar hoger geschoolden en een kleine vraag naar lager geschoolden. Weer is in de randgemeenten de situatie omgekeerd. Er is dus sprake van een polarisatie in de vraag naar scholingsgraad van werknemers tussen stad en aangrenzende gemeenten. Het wijst op een suburbanisatie van arbeidsintensieve bedrijvigheid.

4.5 RUIMTEGEBRUIK¹²

Op basis van de bestemmingszones in het gewestplan van Leuven, kan een verdeling van de ruimte naar (juridisch vastgelegd) gebruik worden opgemaakt. Dit verschilt natuurlijk enigszins van het feitelijk gebruik, omdat dit niet altijd overeenstemt met de juridische bestemming (zie figuur 1.14).

BESTEMMING VOLGENS GEWESTPLAN	OPP. IN HA	% OPP.
Wonen	2.111	37%
Industrie	492	8%
Natuur- en reservaten	757	13%
Agrarisch	1.131	20%
Recreatie	93	2%
Overig groen	682	12%
Overige	475	8%
TOTAAL	5.741	100%

¹² Bron: stad Leuven, dienst economie: "Leuven, Profiel in Cijfers en Feiten", Leuven, 2000, p. 25



HOOFDSTUK 5

PLANNINGSCONTEXT



5 PLANNINGSCONTEXT

5.1 WETTEN EN DECRETEN

5.1.1 Decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening

Het decreet op de ruimtelijke ordening (DRO) van 18 mei 1999 vervangt – op termijn – de wet op de ruimtelijke ordening, die dateert uit 1962 en in 1996 bij decreet geïncorporeerd werd. Daarnaast incorporeert het DRO het meer recente Decreet Ruimtelijke Planning (1996).¹ Nog voor de inwerkingtreding werd het DRO aangepast door het wijzigingsdecreet van 26 april 2000. Dit laatste decreet brengt ook wijzigingen aan in het coördinatiedecreet van 1996. Het DRO zou in werking treden op 1 september 1999. Deze datum werd echter uitgesteld tot 1 juni 2000 (op art. 165 en 166 na, die onmiddellijk in voege waren).

Vanaf 1 mei 2000 wordt een overgangsperiode van 5 jaar voorzien, gedurende dewelke de niet opgeheven artikels van de gecoördineerde wet ruimtelijke ordening van kracht blijven. Van zodra een gemeente aan een aantal voorwaarden voldoet, schakelt ze over op het nieuwe systeem. Deze (vijf) voorwaarden zijn: beschikken over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, een conform verklaard plannenregister, een vastgesteld vergunningenregister en een register van onbebouwde percelen.

Het DRO vormt de basis van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Dit beleid streeft naar ruimtelijke kwaliteit, door de ruimtelijke behoeften van verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar af te wegen. Hierbij wordt rekening gehouden met de ruimtelijke

draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen (art. 3).

Het decreet beschrijft de verschillende planningsinstrumenten en legt vast aan welke voorwaarden ze moeten voldoen. Achtereenvolgens worden behandeld: ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, verordeningen, grondbeleidsplan, recht van voorkoop en onteigening, rooilijnplannen, ruilverkaveling, herverkaveling en landinrichting, planschade en -baten.

Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnsvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken gebied. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen (art.18). Er worden structuurplannen op 3 niveaus voorzien - het Vlaamse gewest, de provincies, de gemeenten - die elk de structurbepalende elementen op hun eigen niveau bevatten en een vergelijkbare opmaak en goedkeuringsprocedure doorlopen. Elk structuurplan bestaat uit een bindend, een richtinggevend en een informatief gedeelte. Het decreet bepaalt uitdrukkelijk dat de structuurplannen géén beoordelingsgrond vormen voor het verlenen van vergunningen of attesten (art.19).

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) zullen geleidelijk de vroegere plannen van aanleg vervangen. RUP's leggen - in uitvoering van een structuurplan - niet alleen bestemmingen vast, ze geven ook voorschriften in verband met de inrichting en het beheer van gebieden.

¹ De Pue E., L. Laurysen, P.Stryckers: »Milieuzakboekje, editie 2001 », Diegem, 2001, p.46

Aangezien RUP's niet gebiedsdekkend hoeven te zijn, zal het van groot belang zijn de plannenregisters in de gemeenten te raadplegen. RUP's worden ook op de drie bestuurlijke niveaus opgemaakt.

Stedenbouwkundige verordeningen bestaan naast RUP's om een aantal eerder technische voorschriften op te leggen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen stedenbouwkundige verordeningen en verkavelingsverordeningen, die op hun beurt ook weer op gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk niveau kunnen worden opgemaakt. Het DRO bepaalt vervolgens voor welke activiteiten of handelingen een vergunning nodig is en op welke wijze een vergunning kan verkregen worden.

72

Naast structuurplannen, RUP's, verordeningen en vergunningen, bestaan er nog een aantal "aanhullende" planningsinstrumenten (art. 61 tot en met 98). Een belangrijk "nieuw" gegeven is hierbij het zogenaamde grondbeleid. Grondbeleid vormt een aanvulling op de "passieve" plannen en vergunningen: het bestaat uit een aantal maatregelen die gericht zijn op het daadwerkelijk realiseren van een ruimtelijke bestemming.

Het DRO legt eveneens vast welke maatregelen van algemene informatieverstrekking de overheid moet treffen. Hierbij spelen op gemeentelijk niveau vooral het plannen- en vergunningenregister een belangrijke rol. Het plannenregister is een gegevensbestand (al dan niet geïnformatiseerd) van het hele grondgebied van de gemeente dat informatie bevat over de geldende plannen van aanleg of uitvoeringsplannen, de rooilijnplannen, de

onteigeningsplannen, stedenbouwkundige verordeningen en informatie over de bescherming door andere wetgeving (art.92). Het vergunningenregister is een geïnformatiseerd gegevensbestand met perceelsgebonden informatie over ruimtelijke ordening op het grondgebied van een gemeente. Het bevat onder andere het kadastraal nummer, straatnaam en huisnummer, een registernummer van de gebouwen en constructies op het perceel, elke aanvraag voor en beslissing over een verkavelingsvergunning, ... (art. 96). Iedere gemeente is verplicht om een plannen- en vergunningenregister op te maken, te actualiseren, ter inzage te houden en er uittreksels uit af te leveren. Het zgn. "stedenbouwkundig uittreksel" verenigt informatie uit beide registers voor de percelen waarvoor de aanvraag werd ingediend. Het "stedenbouwkundig attest" is een document dat afgeleverd wordt door het college van burgemeester en schepenen, op basis van een ingediend plan, en dat aangeeft of het voorgestelde project in aanmerking komt voor een vergunning. Het "planologisch attest" laat toe aan zonevreemde bedrijven om van de overheid een uitspraak te bekomen omtrent haar intenties om al dan niet de plannen voor het gebied te wijzigen. Het decreet bepaalt bovendien een aantal gevallen in informatieplicht.

Tot slot legt het decreet de modaliteiten van het handhaving beleid vast.

5.1.2 Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

Het ruimtelijk beleid inzake natuur en open ruimte wordt in belangrijke mate gestuurd en uitgewerkt door het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (21 oktober 1997). Dit decreet regelt zowel het algemene natuurbeleid en het specifiek gebiedsgericht natuurbeleid van het Vlaams gewest. Het decreet bevat een aantal algemene en gebiedsgerichte maatregelen en voert nieuwe instrumenten in voor de uitwerking van het natuurbeleid.

Het hoofdstuk IV schept een wettelijk kader voor maatregelen om de principes die de grondslag vormen voor natuurbehoud gestalte te geven en om de doelstellingen van het natuurbehoud horizontaal en in algemene zin te verwezenlijken. Hieronder worden de vernoemde doelstellingen kort weergegeven.

Beginselen van het natuurbeleid

Het stand-still beginsel houdt in dat minimaal de bestaande kwaliteit en kwantiteit behouden blijven. Natuur en de eraan verbonden ruimtelijke en ecologische integriteit mogen niet achteruitgaan.

Het voorkomingsbeginsel komt tot uitdrukking in preventief optreden en vermijden van aantasting en schade aan natuur en het natuurlijk milieu.

Daarenboven moet de voorkeur worden gegeven aan brongerichte maatregelen. Dat betekent dat men een

probleem moet aanpakken daar waar het ontstaat en zodra het zich voordoet.

Het principe van ecologische compensatie houdt in dat schadelijke effecten en aantastingen voor zover ze niet kunnen worden vermeden, tenietgedaan worden door kwalitatief en kwantitatief evenwichtige maatregelen die voorzien in mogelijkheden voor vervanging en herstel van natuur.

Het beginsel de veroorzaker betaalt hangt daarmee samen: de verantwoordelijkheid voor het beperken en de kosten voor het vermijden van schade en voor herstel- en compensatiemaatregelen komen ten laste van wie instaat voor activiteiten en handelingen met nadelig effect op natuur en natuurlijk milieu.

Horizontale maatregelen

Het natuurdecreet voert een aantal maatregelen in die tot doel hebben natuur in alle gebieden te versterken, ongeacht de bestemming van het gebied. Zo wordt vastgelegd dat het natuurbeleid doorwerkt naar bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, technische dienst, milieubeleid of landbouw.

Mogelijke maatregelen zijn:

- stimulerende maatregelen (financiële ondersteuning);
- verbodsmaatregelen;
- het aan bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld een vergunning) onderwerpen van bepaalde activiteiten.

Die maatregelen kunnen gericht zijn op bescherming, instandhouding en ontwikkeling van:

- habitats en ecosystemen, met inbegrip van de waterrijke gebieden van internationale betekenis;
- natuurlijke of halfnatuurlijke vegetaties;
- de inheemse flora en fauna en trekende diersoorten en hun habitats (zie figuur 1.19);
- kleine landschapselementen;
- natuur in de bebouwde omgeving.

Maatregelen zijn ook mogelijk om de toegang tot en het gebruik van het natuurlijke milieu te regelen.

Artikel 14 van het natuurdecreet voert een *zorgplicht* in voor iedereen, zowel voor de verschillende overheden als voor natuurlijke personen en privaatrechtelijke rechtspersonen:

Iedereen die handelingen verricht en die weet dat de naturelementen in de onmiddellijke omgeving erdoor kunnen worden vernietigd of ernstig geschaad, is verplicht om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijze van hem kunnen worden gevergd om de vernietiging of de schade te voorkomen, te beperken of te herstellen.

De onmiddellijke omgeving mag hierbij niet eng geïnterpreteerd worden en er zal moeten rekening gehouden worden met de aard van de naturelementen en de plaatselijke omstandigheden. Het komt er in eerste instantie op aan vernietiging of schade aan naturelementen te voorkomen. Indien dat om te verantwoorden redenen niet zou kunnen, dan moet de schade worden be-

perkt en ook hersteld worden. Deze zorgplicht is overal van toepassing, ongeacht de ruimtelijke bestemming of het gebruik van de grond.

Artikel 16 van het natuurdecreet handelt over het integratiebeginsel en is gericht op de overheden die op grond van wetten, decreten of besluiten instaan voor toestemmingen en vergunningen voor activiteiten.

Die overheden zijn ertoe gehouden om bij elke individuele vergunning, toestemming, melding of kennisgeving in het kader van gelijk welke wetgeving rekening te houden met natuur.

Als voor een activiteit op grond van wetten, decreten of besluiten een vergunning of toestemming van de overheid, dan wel een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, draagt deze overheid er zorg voor door het opleggen van voorwaarden of het weigeren van de vergunning of toestemming dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan.

Om te evalueren welke handelingen door de beugel kunnen en welke manier van handelen goed beheer is, is een code van goede natuurpraktijk uitgewerkt. Deze bepaalt welke uitvoeringsmodaliteiten gehanteerd moeten worden bij verschillende vormen van natuurbeheer.

Gebiedsgericht beleid:

Hoofdstuk V van het natuurdecreet handelt over het gebiedsgericht beleid.

Hierin is er sprake van:

- Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), met een oppervlakte van 125.000 hectare en met als onderdelen:
 - a) Grote Eenheden Natuur (GEN)
 - b) Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO)
- Het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) met:
 - a) Natuurverwevingsgebieden met een oppervlakte van 150.000 ha
 - b) Natuurverbindingen.

De Vlaamse regering bakent het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) af, met een oppervlakte van 125.000 hectare, binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van dit decreet. Voor het VEN worden binnen de 10 jaar natuurrichtplannen opgesteld.

Nieuwe instrumenten:

Het natuurdecreet voert ook een aantal nieuwe instrumenten in die het gebiedsgericht beleid moeten uitwerken:

- Natuurinrichtingsproject: in geselecteerde gebieden kunnen door de Vlaamse Landmaatschappij natuurinrichtingsprojecten opgestart worden met vergaande maatregelen om de natuurbestemming van het gebied op terrein te realiseren;
- Natuurprojecten: in gebieden van het VEN kunnen particulieren aanzienlijke subsidiëring krijgen wanneer ze op hun percelen acties ondernemen die de realisatie van het natuurinrichtingsplan betekenen;
- Beheersovereenkomsten: beheersovereenkomsten ondersteunen landbouwers die beheersmaatregelen nemen om de verweving van landbouw en natuur op het terrein te realiseren;

- Regionaal landschap of natuureducatieve centra: om een draagvlakverbreding te realiseren worden regionaal landschap opgericht met als doel acties uit te werken op het raakvlak van natuur en landbouw of natuur en recreatie.

5.2 PLANNEN VAN AANLEG

5.2.1 Gewestplan

(zie figuur 1.14)

Het eerste gewestplan Leuven dateert van 7 april 1977. Als uitgangspunten² bij de opmaak worden gehanteerd:

- een verdere economische groei ten bate van de globale sociaal-economische ontwikkeling;
- het centraal stellen van de mens in de sociale groei:
 - meer kwalitatieve en immateriële welzijnsaspecten, wat zowel de beperking van de pendel als de uitbouw van aangepaste huisvesting en collectieve voorzieningen onderstelt;
 - bijzondere aandacht voor de vrijwaring en de bescherming van het leefmilieu.

De Leuvense agglomeratie krijgt in de structuur van het gewest een duidelijke klemtoon: woonfunctie, grotere zelfstandigheid inzake tewerkstelling en verzorging en een hiërarchisch gestructureerd wegennet. Over het gehele gewest wordt de willekeurige uitbreiding van de fysische verstedelijking zo sterk mogelijk afgeremd.

Op 1 juni 1995 neemt de Vlaamse regering een besluit tot bestemmingswijziging. De Raad van State schorst dit be-

² Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: "Bijstelling gewestplan Leuven, werkdocument 1990", Leuven, 1990, p. 12

sluit op 25 april 1996. De procedure tot herziening wordt hernomen en opgesplitst in drie deelherzieningen:

- een gedeeltelijke wijziging die het volledige gebied bestrijkt en waarvan de inhoud nagenoeg volledig overeenstemt met een eerdere poging tot herziening van het oorspronkelijk gewestplan;
- twee gebiedsspecifieke wijzigingen: Parkveld en Termunckveld.

Het nieuwe gewestplan wordt door de Vlaamse Regering definitief goedgekeurd op 23.06.1998. De twee afzonderlijke wijzigingen worden op 23.07.1998 definitief vastgesteld. De gewestplanwijziging voor Parkveld werd intussen opnieuw geschorst door de Raad van State.

76

Bij de laatste gewestplanherziening zijn voorstellen voor bestemmingswijziging opgenomen. Ze geven uitvoering aan de doelstellingen en de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen³ (RSV) voor de vier structurbepalende componenten op Vlaams niveau: de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren.

Leuven is in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. De multifunctionaliteit van het stedelijk gebied wordt versterkt door het aanduiden van gebieden voor stedelijke ontwikkeling. Daar wordt een verwerving van functies via uitvoeringsplannen aangemoedigd. Er wordt gestreefd naar een aangepast voorzieningenniveau door het aanduiden van bijkomende bedrijfsterreinen (waaronder de wetenschapsparken), zones voor openbaar nut en recreatiezones, rekening houdend met de behoeften

en de locaties. Gerealiseerde woonzones worden als dusdanig aangegeven zodat ze optimaal kunnen ingericht worden. In het kader van een streven naar verdichting en vrijwaren van open ruimte, worden een aantal woonuitbreidingsgebieden, die minder gunstig gelegen zijn en afhankelijk van hun huidige waarde, omgezet in open ruimte bestemmingen. Ofwel worden ze bewaard als woonreservegebied, als laatste reserve die gefaseerd kan worden aangesproken.

Op niveau Vlaanderen zijn de belangrijkste elementen van de natuurlijke structuur de rivier- en beekvalleien en de grote natuurgebieden. Om de natuurlijke structuur goed te laten functioneren, moeten beleidsmatig voldoende omvangrijke en samenhangende gebieden worden gerealiseerd, met elkaar worden verbonden en voldoende worden gebufferd tegen externe invloeden. Specifiek voor beken en rivieren moet dit ruimtelijk geleid worden gevoerd in relatie tot de omgevende valleien. Er worden ruimtelijke voorwaarden gecreëerd die het integraal waterbeheer ondersteunen. Ze versterken bovendien de relaties tussen de waterloop en de omgevende vallei. Hierbij wordt het behoud en de versterkingnagestreefd van: het niet-bebouwd karakter, het kenmerkend abiotisch milieu (reliëf, microreliëf en hydrografisch patroon), het kenmerkend biotisch milieu, de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

De vallei van de Dijle is voor de natuurlijke structuur een structurbepalend element op Vlaams en zelfs internationaal niveau. Het is het gevolg van de erkenning

³ Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: " Toelichtingsnota – ontwerpplan gedeeltelijke wijziging gewestplan Leuven ", Leuven, 1998

van een groot gedeelte van de Dijlevallei als vogelrichtlijngebied. De natuurwaarden vormen er een redelijk aaneengesloten zone, waarin bos en open gebied elkaar afwisselen. Overal is de waterstand hoog en komen talrijke sloten, plassen en oude meanders voor. Deze afwisseling van natuurwaarden (bossen, plassen, vochtige weiland, meanders) moet worden gegarandeerd door een gepaste gewestplanbestemming.

De voorstellen ondersteunen volgende doelstellingen:

- het vrijwaren van de ruimte voor de landbouwfunctie en de natuurfunctie om de structuur van het buitengebied te versterken;
- goed gestructureerde gehelen voor de natuur-, de bos- en de landbouwfunctie;
- het tegengaan van versnippering van de natuurlijke en de agrarische structuur;
- de afstemming van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem (in de vallei- en brongebieden);
- het bufferen van de natuurfunctie ten opzichte van de aangrenzende functie.

5.2.2 Algemeen Plan van Aanleg Leuven 1994⁴

Aanleiding om een Algemeen Plan van Aanleg (APA) voor Leuven op te maken is de vaststelling dat de stad medio jaren '90 niet beschikt over een plan dat een globale visie op de ruimtelijke ontwikkeling geeft en tegelijk als instrument kan dienen om deze ontwikkeling te sturen. In 1995 staan er een aantal ingrijpende ontwikkelingen en projecten op stapel: de herwaardering van de Vaartkom, het hergebruik van de Philipsterreinen, herwaardering

en ontwikkeling van de stationsomgeving, uitbouw van de universitaire ziekenhuizen, ontwikkeling van een wetenschapspark, ... De bestaande plannen laten echter niet toe om én een ontwikkelingsvisie te formuleren voor het hele grondgebied én tegelijk voldoende juridische zekerheid te verschaffen. Zo is er wel een structuurplan uit 1982 dat de kijntlijnen uitzet voor een samenhangend ruimtelijk beleid. Dit plan mist echter elke juridische basis. Met de opmaak van een APA zou dit beleidsvacuüm kunnen worden ingevuld.

Daarnaast zijn er nog enkele andere redenen om een APA op te maken:

- Een gedeeltelijke herziening van het gewestplan is in 1993 doorgevoerd. Daarbij is niet voldaan aan alle wensen van de stad. Via een APA kan de stad alsnog een paar details bijsturen.
- De bestaande APA's (APA Wilsele, Kessel-Lo en Heverlee) zijn op dat moment verouderd en reeds geruime tijd in herziening gesteld. Door de opmaak van een nieuw APA kunnen deze verouderde APA's vervangen worden.

De waarden en visies achter het APA worden vertaald in drie algemene doelstellingen:

- Een hoge woonkwaliteit creëren in een compacte stad: deze doelstelling betreft vooral een verhoging van de leefbaarheid en de woonkwaliteit van de binnenstad. Hiervoor wordt een pakket van algemene maatregelen voorgesteld die voornamelijk handelen over het aanbod aan woningen en het verhogen van de kwaliteit van de woonomgeving.

⁴ Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening.: "Algemeen Plan van Aanleg, Toelichtings- en verantwoordingsnota, Stedenbouwkundige voorschriften, afwijkingen/Verfijning en t.o.v. het gewestplan", Leuven, 1994

- De economisch sterke zijde van Leuven ontwikkelen: de speerpuntsectoren zijn vooral de handel, het onderwijs en onderzoek, de KMO's en de diensten en verzorging. Leuven wordt geprofileerd als een uitstekend gelegen kennis- en beslissingscentrum.
- Het unieke Leuven herkenbaar maken. Het komt neer op het behoud van de ruimtelijke differentiatie en het versterken van het onderscheid tussen open en bebouwde ruimte.

Uiteindelijk wordt het APA niet goedgekeurd. Het wordt wel gebruikt als referentiekader voor de bijstelling van het gewestplan.

5.2.3 Bijzondere Plannen van Aanleg

A Overzicht

Leuven beschikt over een groot aantal Bijzondere Plannen van Aanleg* of BPA's (zie figuur 1.15). Met een besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2001 vervalt een aantal verouderde BPA's. Het BPA is – zolang de stad niet over een structuurplan beschikt – het voorname instrument om voor een beperkt gebied de bestemmingen en de bouwvoorschriften vast te leggen en daarmee nieuwe ontwikkelingen te sturen.

BENAMING BPA	NR	BESLUIT VLAAMSE REGERING VAN 30 MAART 2001	KB / MB
LEUVEN			
Vaartkom	L01	behouden	05.05.2000
Fochplaats	L02	niet behouden	21.11.1946
Sint-Gertrudiswijk (delen 1-2)	L03	behouden	18.12.1992
Sint-Gertrudiswijk (deel2SIF)	L03a	behouden	29.04.1998
Sint-Gertrudiswijk (deel)	L03b	behouden	05.05.2000
Sint-Gertrudiswijk (deel)	L03c	behouden	05.05.2000
Rijschool I	L03I	gedeeltelijk behouden	26.08.1966
Rijschool II	L03II	behouden	26.08.1966
Brusselsestraat II	L04II	niet behouden	15.10.1971
Brusselsestraat II (deel)	L04IIa	behouden	05.12.1997
Sint-Jacobswijk VI	L04VI	gedeeltelijk behouden	13.12.1973
Sint-Jacobswijk VI (deel)	L04VIa	behouden	05.03.1992
Redingenhof I	L05I	niet behouden	20.10.1970
Redingenhof II (deel 1)	L05II-1	behouden	01.02.1988
Redingenhof II (deel 2)	L05II-2	behouden	03.08.1989

Naamsestraat	L06	gedeeltelijk behouden	19.07.1963
Naamsestraat (deel)	L06a	behouden	24.07.1987
Groot-Begijnhof	L14	behouden	17.01.1989
Mechelsevest I	L18Ia	behouden	15.04.1958
Mechelsevest (deel)	L18b	behouden	07.02.1961
Fonteinstraat	L18III	behouden	05.10.1973
Verzamelde uittreksels	L19	niet behouden	30.04.1952
Kareelveld	L20	gedeeltelijk behouden	10.05.1971
Brusselsesteenweg	L21	gedeeltelijk behouden	06.04.1987
Westelijke Spoorweggeul	L22	behouden	15.12.1997
Westelijke Spoorweggeul (herz)	L22a		10.01.2003
Station	L23	behouden	30.09.1997
Station (herziening)	L23c		10.01.2003
Diestssevest-Vuurkruisenlaan	L24	behouden	07.10.1997
Stationsoverkapping	L28	behouden	18.12.2000
HEVERLEE			
Park	H03	gedeeltelijk behouden	25.06.1973
Tivolistraat	H04bis	behouden	23.10.1950
De Jacht	H05	gedeeltelijk behouden	27.08.1975
Waversebaan C	H06	behouden	28.12.1977
Kriekenbos	H09	behouden	20.11.1969
Kriekenbos (deel)	H09a	behouden	08.06.1976
Doleeg	H14	niet behouden	03.04.1973
Philipsterrein en omgeving	H15	behouden	10.03.1999
Philipsterrein en omgeving (herz)	H15a		20-08-2002
HAASRODE			
Industriezone Haasrode	Ha02	niet behouden	
Industriezone Haasrode	Ha03	niet behouden	
Industriezone Haasrode (deel)	Ha03a	gedeeltelijk behouden	

KESSEL-LO			
Blauwput	K03	niet behouden	12.11.1948
Blauwput (deel)	K03a	niet behouden	17.03.1950
Oude Kerk	K04	niet behouden	06.10.1948
Oude Kerk (deel)	K04a	niet behouden	16.02.1967
Gemeente-Vijverpark	K05	gedeeltelijk behouden	07.10.1969
Centrale Werkplaatsen	K07	niet behouden	02.10.1952
Centrale Werkplaatsen (deel)	K07a	niet behouden	10.01.1966
Dijledreef	K08	behouden	22.07.1982
Sportplein en omgeving	K09	gedeeltelijk behouden	28.08.1970
Kerkhof en omgeving (deel1)	K10I	behouden	23.12.1993
Kerkhof en omgeving (deel 2)	K10II	gedeeltelijk behouden	23.12.1993
Koetsweg (deel 1)	K11I	gedeeltelijk behouden	09.12.1966
Koetsweg (deel 2)	K11II	niet behouden	03.03.1970
Industriezone Diestsesteenweg	K12	behouden	15.12.1989
Dijledreef/Industrieterrein	K13	niet behouden	29.02.1972
Kesselberg (deel 1)	K14I	niet behouden	01.07.1971
Kesselberg (deel 2)	K14II	niet behouden	01.07.1971
Tiensevest	K15	behouden	25.07.1969
Sportplein - Lolanden	K16	behouden	06.12.1989
Diestseveld	K17	behouden	02.07.1998
WILSELE			
Oud-Centrum	W01	niet behouden	03.05.1957
Oud-Centrum (deel)	W01a	behouden	29.06.1960
Mechelsepoort	W02	gedeeltelijk behouden	09.03.1957
Mechelsepoort (deel b)	W02b	gedeeltelijk behouden	13.12.1958
Mechelsepoort (deel c)	W02c	gedeeltelijk behouden	03.11.1960
Mechelsepoort (deel d)	W02d	behouden	04.07.1972
Kerk-Putkapel	W03	gedeeltelijk behouden	14.03.1966
Saldoplan Wilsele-Noord	W04	gedeeltelijk behouden	18.01.1962
Wilsele-Noord (deel)	W04b	gedeeltelijk behouden	20.06.1974

Deel Dijle Vunt	W04I	behouden	02.03.1995
BPA Kolonel Begaultlaan deel 1	W05		22/11/2002
WIJGMAAL			
Fonds Remy	Wij02	behouden	05.10.1961

B BPA's in opmaak of in herziening

Momenteel worden een aantal BPA's opgemaakt of in herziening gesteld. Van sommige is de goedkeuringsprocedure lopende. Het gaat om:

- BPA Kerkhof en Omgeving, deel 2, gedeeltelijke herziening, definitieve aanvaarding, GR 24-06-02;
- BPA Station L23b, gedeeltelijke herziening, definitieve aanvaarding GR 26-08-2002;
- BPA Kolonel Begaultlaan deel 2, voorlopige aanvaarding, GR 24-02-2003;
- BPA Kolonel Begaultlaan deel 3, voorlopige aanvaarding, GR 24-02-2003;
- BPA Aarschotsesteenweg delen 1,2 en 3: opmaak en gunning: GR 26-11-2001;
- BPA Kop van Kessel-Lo: opmaak en gunning: GR 26-11-2001;
- BPA Centrale Werkplaatsen: opmaak en gunning: GR 26-11-2001;
- BPA St.-Lambertus: opmaak:besluit tot opmaak: GR 27-05-2002;
- BPA Naamsestraat: gedeeltelijke herziening, voorlopige aanvaarding, GR. 28-04-2003;

5.3 STRUCTUURPLANNEN

5.3.1 Struktuurplan Leuven 1982⁵

Eind jaren zeventig groeit het besef dat er werk moet gemaakt worden van een samenhangend ruimtelijk beleidskader voor Leuven. De fusie uit 1977 heeft aan de kernstad een aantal buurgemeenten toegevoegd die tot dan toe autonoom waren en bijgevolg erg verschillen. Als snel blijkt de kunstmatige groepering van kernen niet als één geheel te functioneren.

Een plangroep – Vollen en Christoph – wordt gevraagd een globale toekomstvisie uit te werken voor het volledig grondgebied. Bedoeling is een realistisch toekomstbeeld voor de universiteitsstad te schetsen. Van bij het begin zou men rekening houden met de belangen van de bevolking.

Het structuurplan werd opgebouwd uit richtdoelen, richtplannen, facetplannen en deelgebiedenstudies. Hierop zou het toekomstig ruimtelijk beleid gebaseerd worden. Zij zouden de basis vormen voor actieplannen zoals BPA's, rooilijnplannen, verkavelingen, stadsvernieuwing, verkeersmaatregelen, milieuverordeningen.

De Leuvense gemeenteraad keurt op 23 oktober 1978 de

⁵ Vollen & Christoph,: "Struktuurplan Leuven", Leuven, 1982

richtdoelen goed. Op 19 mei 1980 worden de resultaten van het richtplan en van de inspraak door de Leuvense gemeenteraad goedgekeurd. In 1982 is het structuurplan klaar.

Het structuurplan is echter dode letter gebleven omdat het – op dat moment – als planninginstrument geen wetelijke basis heeft. De wet van 1962 heeft het enkel over plannen van aanleg (bodembestemmingsplannen op verschillende niveaus) en verordeningen. Structuurplannen hebben pas veel later met het planningsdecreet uit 1996 een decretale basis gekregen.

5.3.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen⁶ (RSV, goedgekeurd op 23.09.1997) (zie figuur 1.11) schetst een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Deze visie wordt vertaald in ruimtelijke principes. Deze worden gebruikt om voor de vier structurbepalende componenten een gewenste ruimtelijke structuur uit te werken. De structurbepalende componenten zijn de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur. Volgende elementen hebben specifiek op Leuven betrekking.

- Regionaalstedelijk gebied Leuven⁷

"Delen van de gemeente Leuven" zijn in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied.

De term "stedelijk gebied" is een beleidsmatig begrip. Het betreft de gebieden binnen het stedelijk conglomeraat* waar een intense ruimtelijke, culturele en sociaal-econo-

mische samenhang en verwaving tussen de verschillende menselijke activiteiten bestaan. Daar overheerst dichte bebouwing en is het wenselijk ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Het beleid in stedelijke gebieden is er op gericht een bijkomend (kwalitatief) aanbod te creëren aan woningen en ruimte voor economische activiteiten. Daarnaast wordt het stedelijk functioneren versterkt en worden andere vormen van mobiliteit gestimuleerd.

Om aan de stedelijke gebieden een beleid van concentratie en ontwikkeling te verbinden, worden deze geselecteerd voor heel Vlaanderen. Om aan te duiden in welke delen van de geselecteerde gemeente het beleid van groeiconcentratie en verdichting van toepassing is, baken het Vlaamse Gewest de stedelijke gebieden in ruimtelijke uitvoeringsplannen af. Dat gebeurt in overleg met de provincie en de gemeente.

Er wordt beleidsmatig een onderscheid gemaakt tussen grootstedelijke, regionaalstedelijke, structuurondersteunende kleinstedelijke en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau. Dit gebeurt op basis van de stedelijke uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau*, van het belang van het stedelijk gebied voor de omgeving en voor Vlaanderen en op basis van hun interne stedelijke structuur. De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen deze categorieën situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en kwalitatieve vlak. Zo is het beleid ten aanzien van groot- en regionaalstedelijke gebieden erop gericht de bestaande en

⁶ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM,: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998

⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM,: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 336

toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten. Regionaalstedelijke gebieden hebben grote mogelijkheden om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteit op te vangen.

Algemene ontwikkelingsperspectieven ten aanzien van stedelijke gebieden zijn⁸:

- Een trendbreuk realiseren in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60 % in de stedelijke gebieden en 40% in de kernen van het buitengebied.
- Verdichting: een minimale woningdichtheid van 25 woningen per hectare voor stedelijke gebieden.
- Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad om de woonfunctie te stimuleren.
- Het versterken van de multifunctionaliteit van stedelijke gebieden door verwerving.
- Inplanten van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer.
- Het afstemmen van de voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied.
- Het bundelen van de kleinhandel.
- Het optimaliseren van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik.
- De zorg voor collectieve en openbare ruimtes.
- Het behoud en de ontwikkeling van stedelijke naturelementen en randstedelijke groengebieden.
- Waarborgen voor de landbouw in stedelijke gebieden.
- Het behoud en de uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen in stedelijke gebieden.

- Het voeren van een locatiebeleid en stimuleren van alternatieve vormen van stedelijke mobiliteit.

- *Stedelijk netwerk op internationaal niveau: de Vlaamse Ruit*⁹

Stedelijke netwerken zijn "nieuwe" ruimtelijke gehelen. Ze zijn ontstaan ten gevolge van suburbanisatie van wonen en economische activiteiten en fragmentatie van de ruimte. Binnen deze netwerken blijven de historische steden en grote structuren van het buitengebied nog steeds herkenbaar. De interne samenhang is veleer een gevolg van gelijkaardige ruimtelijke ontwikkelingen en dynamiek dan van een specifieke morfologische of functionele structuur. Zulke ruimtelijke gehelen of netwerken zijn structurbepalend voor Vlaanderen (hun onderdelen op zich hoeven dit niet te zijn). Aan het begrip "stedelijk netwerk" wordt een specifiek beleid gekoppeld.

Net zoals bij de stedelijke gebieden, worden er netwerken geselecteerd op verschillende niveaus (internationaal, Vlaams en provinciaal niveau).

De "Vlaamse Ruit" is het enige stedelijke netwerk op internationaal niveau. Met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vier regionaalstedelijke gebieden Leuven, Mechelen, Aalst en St-Niklaas, wordt het in Noordwest-Europa aanzien als één van de zes structurbepalende stedelijke regio's van internationale betekenis. Ze kan concurreren met bijvoorbeeld de Randstad en het Ruhrgebied. De selectie van de Vlaamse Ruit betekent dat beleidsmatig de grote internationale potenties van dit stedelijk netwerk opti-

⁸ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 354
⁹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 348

maler worden benut en uitgewerkt. De uitwerking van de Vlaamse Ruit gebeurt door het Vlaams Gewest. Ze moet leiden tot een visie voor het stedelijk netwerk als geheel. Volgende doelstellingen staan hierbij voorop:

- Het selectief invullen van activiteiten teneinde optimaal de geboden internationale potenties van het stedelijk netwerk te benutten (en plaatsen met deze potentie niet te beladen met activiteiten die geen behoefte hebben aan een dergelijke hoogwaardige vestigingsplaats).
- Het veilig stellen van de internationale positie inzake bereikbaarheid ten opzichte van de Randstad en het Ruhrgebied.
- Het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang. Dat kan door een samenhangend en sturend aanbod van voldoende en hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen, hoogwaardige stedelijke voorzieningen, een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen, recreatieve en andere functies.

Leuven, dat op de zuidoostelijke uithoek van de Vlaamse Ruit ligt, vormt een potentieel knooppunt waar de verbinding met andere dynamische gebieden zoals de Waalse Driehoek of de as Duinkerken-Ruhr gelegd kan worden.

- Het buitengebied¹⁰

Het buitengebied is het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt. Elementen van bebouwing en infrastructuur die functioneel samenhangen met de niet-bebouwde ruimte maken er deel van uit en kunnen plaatse-

lijk doorslaggevend zijn. De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt bepaald door de natuurlijke en agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. De wisselwerking tussen deze structuren resulteert in een specifiek landschap. In het buitengebied wordt een buitengebiedbeleid gevoerd. Het is erop gericht de belangrijke structurerende elementen te behouden, te herstellen, te ontwikkelen en te verweven. Dit beleid is gebaseerd op een integrale, samenhangende visie.

Het Vlaams gewest bakent de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af. De provincie staat in voor de afbakening van hoofddorpen en woonkernen (nederzettingsstructuur).

Algemene doelstellingen ten aanzien van het buitengebied zijn¹¹:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.

¹⁰ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 377

¹¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 379

¹² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 68

¹³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 72

De Dijlevallei en Heverleebos/Meerdaalwoud zijn geselecteerd als structuurbepalende elementen voor de open ruimte in Vlaanderen. De Dijlevallei is zeer belangrijk door de aanwezigheid van een goed gedifferentieerd stelsel van komgronden en oeverwallen, door de grote variatie aan vegetatie, de aanwezigheid van kwelgemeenschappen, grote vijvers en graslanden¹². Heverleebos en Meerdaalwoud maken deel uit van de Zuid-Brabantse bossen, belangrijke natuurgebieden¹³.

- *Economisch knooppunt Leuven*¹⁴

Economische knooppunten zijn strategische locaties, concentratiegebieden voor economische activiteiten. Alle stedelijke gebieden zijn door hun doorslaggevend belang voor de economische structuur geselecteerd als economische knooppunten. Deze economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen: zij worden door het beleid van gewest, provincies en gemeenten optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden.

Algemene ontwikkelingsperspectieven ten aanzien van economische knooppunten¹⁵ zijn:

- gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen;
- concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten;
- differentiatie van bedrijventerreinen;
- realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid;
- optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen;

- ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen.

- *Selectie lijninfrastructuren*

Het RSV gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur¹⁶. Het is gericht op een duurzame vorm van mobiliteit. Bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en -veiligheid, het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur staan hierbij centraal.

Om het bestaande wegennet te optimaliseren wordt een functionele, hiërarchische categorisering doorgevoerd. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de verkeersleefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten vertalen zich in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Het Vlaams gewest selecteert de hoofdwegen en primaire wegen; de provincie staat in voor de selectie van de secundaire wegen.

Hoofdwegen verzorgen de verbindingsfunctie voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels hoofdstedelijk gewest en met groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië en de ons omringende landen. Ze staan ook in voor de verbinding tussen de zeehavens, de luchthaven en hun achterland. Op Leuven's grondgebied zijn de E40 (A3) Brussel-

¹⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 432

¹⁵ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 439

¹⁶ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 470

Leuven-Luik en de E314 (A2) Aachen-Lummen-Leuven als hoofdwegen geselecteerd. Bedoeling is om het hoofdwegennet uit te bouwen tot een volwaardig net van "slimme" autosnelwegen. Door de afwikkelingskwaliteit van het hoofdwegennet hoger te houden dan deze van de overige categorieën wordt ervoor gezorgd dat de hoofdwegen het grootste aandeel verkeer blijven opvangen. In het RSV worden inrichtingsprincipes beschreven die de afwikkelingskwaliteit moeten garanderen.

Primaire wegen hebben én een verbindingsfunctie én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Primaire wegen I zijn noodzakelijk om het hoofdwegennet aan te vullen, maar hebben geen functie als doorgaande, internationale verbinding. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. In Leuven zijn de N264 (de Koning Boudewijngaarde, van aansluiting 15 op de E314 tot ring), de N25 (de Meerdaalboslaan, van aansluiting 23 op de E40 tot N3), de R23 (de ring tussen N264 en N2, dit is de Diestsesteenweg) en de N26 (de Nieuwe Mechelsesteenweg, van aansluiting 18 op de E314 tot de ring) als primaire wegen II geselecteerd. De inrichting van primaire wegen II moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten.

Bij de spoorinfrastructuur wordt een analoge categorisering gehanteerd. Het hoofdspoorwegennet verzorgt de spoorwegverbindingen op internationaal en Vlaams niveau. Het regionale net functioneert als tovoernet naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations. De lijnen Brussel-Luik(-Keulen) en Brussel-Leuven-Landen/Aarschot-Hasselt-Genk zijn geselecteerd voor het hoofdspoorwegennet voor

personenvervoer. De lijn Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg is geselecteerd binnen het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer. Het station van Leuven is bovendien een hoofdstation.

Het kanaal Leuven-Mechelen behoort tot het secundaire waterwegennet. Het staat in voor de toevoer naar het hoofdwaterwegennet. Bedoeling is om minimaal 4% van de totale vervoerde vracht via secundaire waterwegen te vervoeren. De vervoersfunctie is richtinggevend ten opzichte van de recreatieve, landschappelijke en waterwinningfunctie. Niettemin moet hier een maximale integratie van alle functies worden nagestreefd.

5.3.3 Ruimtelijk structuurplan provincie Vlaams-Brabant

(zie figuur 1.16)

Het provinciaal structuurplanningsproces is gestart in 1994. Na de startnota volgen verschillende discussienota's elkaar op. Op 6 februari 2003 werd het voorontwerp voorgelegd aan de Bestendige Deputatie van de provincie. Op 4 april 2003 vond de plenaire vergadering plaats. Het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Vlaams-Brabant (RSVB) geeft de structurbepalende elementen van provinciaal belang. Het RSVB onderschrijft en verfijnt de basisprincipes van het RSV¹⁷. In vijf kernprincipes wordt het karakter van Vlaams-Brabant geschetst en het globale ruimtelijke kader aangegeven. Daarbinnen worden concrete beleidsdoelstellingen geplaatst:

- Een centrumprovincie met Brussel: de nabijheid van Brussel is een belangrijke troef voor de provincie.
- De Vlaamse Ruit geeft een duidelijke structuur: een

¹⁷ Plangroep Structuurplan Vlaams-Brabant: "Provinciaal Ruimtelijk structuurplan, Derde discussienota", Leuven, 2002, p. 9

deel van de provincie maakt deel uit van de Vlaamse Ruit (hogere dynamiek), een deel ligt er buiten (landelijk karakter). Deze tweedeling wordt gehanteerd om een gedifferentieerd beleid voor te stellen.

- Een provincie met diverse stedelijke kernen: de verschillende kernen liggen op korte afstand van elkaar. Samen met Brussel vormt de aanwezigheid van deze steden een belangrijke troef.
- Herwaardering van het fysisch systeem: het fysisch systeem vormt de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Mobiliteit als sturend gegeven: bij het ontwikkelen van het ruimtelijk beleid wordt steeds de impact van deze ontwikkelingen op de mobiliteit in het algemeen en de multimodale bereikbaarheid in het bijzonder getoetst.

Binnen het thema "Mobiliteit en lijninfrastructuur"¹⁸ worden rond Leuven volgende secundaire wegen* geselecteerd:

- Type 1: heeft een bovenlokale verbindende functie: N26 van E314 tot kruising met N267.
- Type 2: heeft een verzamelende/ontsluitende functie op provinciaal niveau naar het hoofd- of primaire wegennet – komt niet voor in Leuven.
- Type 3: moet een vlotte doorstroming van openbaar vervoer en fietsverkeer garanderen.
 - N2 van R23 tot grens met Brussels hoofdstedelijk gewest.
 - N2 van R23 tot op- en afrittencomplex 24 van de E314.
 - N3 Leuven-Tienen.

- N19 van Leuven (R23) naar N10 (Aarschot).
- N3 van Leuven (R23) naar Tervuren-Waterloo.
- N253 van Leuven (N3) tot aan kruising met de N4 (Overijse)
- R23 van Koning Boudewijnlaan tot aan JM Artoisplein.
- N2b vanaf de N2 tot aan het Artoisplein.

Binnen de provincie Vlaams-Brabant worden vier deelruimten onderscheiden:

- Het verdicht netwerk, met het grootstedelijk gebied Brussel, het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, het regionaalstedelijk gebied Leuven, de kleinstedelijke gebieden Halle en Asse, het economisch knooppunt Londerzeel-Wolvertem.
- Het Demernetwerk met de stedelijke gebieden Aarschot en Diest.
- De landelijke kamer west.
- De landelijke kamer oost.

Het verdicht netwerk is een uitgestrekte en zeer gediversifieerde regio, met in het noorden en oosten een (provincie)grensoverschrijdend karakter. De fysische structuur varieert er van een diep ingesneden heuvellandschap tot een vlak gebied, maar ook de nederzettingsstructuur is erg verscheiden. Zes ruimtelijke principes¹⁹ vormen de leidraad voor het ruimtelijk beleid ten aanzien van dit netwerk:

- Het verdicht netwerk vormt een mozaïek van stedelijke en openruimtefragmenten met een eigen identiteit.
- Lijninfrastructuren vormen de ruggengraat voor de ontwikkeling.
- Collectief vervoer maximaal uitbouwen en stimuleren.

¹⁸ Provincie Vlaams-Brabant, Dienst ruimtelijke ordening en mobiliteit: "Ruimtelijk Onderzoeksrapport RSVB, Derde discussienota", Leuven, 2002, p. 109 ev.
¹⁹ Provincie Vlaams-Brabant, Dienst ruimtelijke ordening en mobiliteit: "Ruimtelijk Onderzoeksrapport RSVB, Derde discussienota", Leuven, 2002, p. 19 ev.

- Openruimtefragmenten zo veel mogelijk beschermen en via een fijnmazig netwerk onderling verbinden.
- Cultuur en natuur als kapstok voor de toeristisch recreatieve ontwikkeling.
- Het verdicht netwerk: een regio met verscheidene deelruimten.

Om te kunnen inspelen op de eigenheid van de samenstellende delen wordt het verdicht netwerk (op basis van de aanwezige dynamiek) verder opgedeeld in subgebieden, met eigen ontwikkelingsperspectieven.

De provincie duidt volgende hoogdynamische gebieden²⁰ aan: het subgebied Leuven-Mechelen-Brussel; het subgebied Antwerpen-Mechelen-Brussel; het subgebied Aalst-Ninove-Brussel; het subgebied Halle-Brussel.

Daarnaast zijn er luwere gebieden, waar openruimtefragmenten overheersen: de "open schicht" (zie verder) tussen Leuven en Brussel; de "luwe vlek" in het noordwesten.

Het subgebied Leuven-Mechelen-Brussel vormt in eerste instantie een goed en multimodaal bereikbaar, centraal gelegen woongebied. De centrale ligging, de bereikbaarheid, het voorkomen van goed uitgeruste kernen met een doorgroend karakter vormen de troeven om in de toekomst verder aantrekkelijk te blijven als woonomgeving. De hoge infrastructurele dichtheid heeft een gunstige invloed gehad op de economische ontwikkeling van het gebied. De provincie selecteert een aantal locaties waar economische activiteiten bij voorkeur verder uitgebouwd worden. Om de bereikbaarheid van het gebied te

vrijwaren, moet de multimodale ontsluiting geoptimaliseerd worden. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan een intensiever gebruik van het treinvervoer, maar ook aan het stimuleren van de binnenvaart en het herinrichten van een aantal steenwegen. Zo worden de N26 (ten noorden van de E314) en N267 geselecteerd als secundaire weg type 1. Tussen de E314 en de R23 wordt de N26 geselecteerd als primaire weg type 2. De aanwezige openruimtefragmenten (waaronder de Dijlevallei) moeten maximaal bewaard en versterkt worden via de uitbouw van een fijnmazig openruimtenetwerk. De recreatieve potenties van de regio kunnen verder ontwikkeld worden door ze te concentreren in goed uitgeruste knooppunten.

De "open schicht"²¹ is een belangrijk openruimtegebied dat onder andere het Zoniënwoud, Meerdaalwoud, Heverleebos behelst en zich langs de Dijle- en Demervallei in zuidelijke en noordelijke richting uitsbreidt tussen Leuven en Brussel. De open ruimte is waardevol en bestaat over het algemeen uit vrij grote en aaneengesloten gehelen. Tot nu toe is dit gebied gespaard gebleven van sterke verstedelijking en komen er geen concentraties van hoogwaardige economische activiteiten voor. Precies om een halt toe te roepen aan de stedelijke uitdeining moet men het open karakter van de schicht bewaren en versterken. Daarom opteert de provincie ervoor om hoogdynamische activiteiten op het vlak van wonen, bedrijvigheid en recreatie in de nabij gelegen stedelijke gebieden onder te brengen. Door de ligging tussen de belangrijkste stedelijke gebieden in Vlaams-Brabant is er heel wat pendelverkeer in deze regio, voornamelijk oost-west verbindingen tussen Leuven en

²⁰ Provincie Vlaams-Brabant i.s.m. studiebureau ARCADIS-Gedas : "ontwerp ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant", Leuven, juli 2003, tekstbundel p. 141 e.v.

²¹ Provincie Vlaams-Brabant, 2002, p. 71 ev.

Brussel. Daarom worden de N3 (Leuven-Brussel via Tervuren), de N253 (Leuven-grens Waals-Brabant) en de N2 (Leuven-Brussel via Kortenberg) geselecteerd als secundaire weg type 3. Delen van de open schicht zijn vandaag reeds in trek als recreatiezone voor bewoners van Leuven, Mechelen en Brussel. De provincie wenst binnen de open schicht een fijnmazig netwerk voor wandelaars en fietsers uit te bouwen, aangevuld met een aantal poorten en kernen.

5.3.4 Gemeentelijke structuurplannen buurgemeenten

A Herent

De gemeente Herent beschikt over een goedgekeurde startnota sinds mei 2000. Op dit moment is een voorstel van ontwerp-structuurplan klaar, waarover met AROHM structureel overleg werd gevoerd.

B Bertem

Bertem beschikt over een "Eerste discussienota voorontwerp ruimtelijk structuurplan", dat voorlopig (november 2002) nog niet onderschreven of goedgekeurd is door de gemeenteraad.

De gewenste rol van Bertem wordt weergegeven door de slagzin "Bertem, open en Dijle-landelijk, gedragen door de Voervallei". De structuur van Voer- en Dijlevallei is beeldbepalend voor Bertem, zorgt voor eenheid binnen de gemeente en samenhang tussen de bos-, agrarische-, infra- en nederzettingsstructuur²². Bertem kan dankzij zijn open en intacte landschap actief bijdragen aan het vrijwaren van de open ruimte tussen Leuven en Brussel. De gemeente

heeft op deze wijze een belangrijke functie met betrekking tot de continuïteit van openruimtestructuren en -functies, alsook in het ondersteunen van de identiteit van de bebouwde gebieden (Brussel, Leuven) binnen de Vlaamse Ruit. Om zijn landelijk karakter te bewaren zullen projecten in het open gebied beperkt moeten blijven en zal de groei vooral in de kernen opgevangen worden.

Volgende basisdoelstellingen ondersteunen deze visie:

- historisch landschappelijk gegroeide structuur versterken en beschermen;
- landbouw inzetten als drager van de open ruimte;
- karakteristieke kenmerken in de kernen versterken;
- herwaarderen en teruggeven van een kwaliteitsvol centrum aan Bertem;
- uitbouw van zachte recreatienetwerken;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

Ten aanzien van de open ruimte worden volgende principes vooropgesteld:

- De plateaus moeten voorbehouden worden voor openruimtefunctie (natuur, bos en landbouw). Hierbij wordt gestreefd naar een gedifferentieerd landgebruik dat de natuur van het Dijle- en Voerlandschap ondersteunt (zoals de afwisseling van open akkers, houtkanten, kleine bosnippers, holle wegen, enz.). Ten zuiden van de Voer is openheid een troef. Er wordt een ecologisch groennetwerk strategisch uitgebouwd in functie van omliggende boscomplexen en als verbinding tussen de verschillende plateaus, beek- en riviervalleien.
- De groengebieden en hun verbindingen moeten ver-

²² Interleuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: "Eerste discussienota voorontwerp ruimtelijk structuurplan Bertem", Leuven, versie november 2002, p. 91

sterkt worden. Net buiten de gemeente bevinden zich een tweetal belangrijke boscomplexen, namelijk het Hogenbos en het Heverleebos, die op hun beurt in verbinding staan met andere omliggende groenstructuren. Binnen de gemeente, gescheiden door infrastructuur van voorgaande natuurgebieden, bevinden zich het Bertembos en het Eikenbos. Onderlinge verbinding wordt nagestreefd door de uitbouw van een ecologisch groennetwerk dat de barrières doorbreekt. Een tweetal belangrijke groene stapstenen binnen de gemeente zijn het Kasteelpark en het Weebergbos. Ook deze moeten ecologisch verbonden worden met de nabijgelegen Dijle- en Voervallei.

C Bierbeek

Bierbeek beschikt reeds sinds 1988 over een ontwerpstructuurplan, opgemaakt door de groep URBA, bestaande uit een uitgebreid terreinonderzoek, een knelpuntinventaris en een doelstellingennota. Deze studie wordt vanaf 1995 door het studiebureau A33 geactualiseerd en aangepast aan het op dat ogenblik nog in voorbereiding zijnde planningsdecreet.

Belangrijke uitgangspunten zijn²³:

- Bierbeek bestaat uit twee min of meer onafhankelijk functionerende delen:
 - Ten noorden van de E40: de Tiensesteenweg en aanliggende gebieden. Dit woon-, werk- en winkelgebied kan hier en daar nog wat groeien en verdichten, maar moet vooral duidelijk afgebakend worden ten opzichte van de groene ruimte. Verkeerskundig moet het probleem van het sluipverkeer langs de Tiensesteenweg worden kortgesloten om de leefbaarheid van de aangrenzende woongebieden te vrijwaren.
 - Ten zuiden van de E40: Bierbeek met zijn satellieten in de open ruimte (Opvelp, Neervelp,...). Het gebied heeft een zeer open en landelijk karakter, met één grotere centrale kern Bierbeek en meerdere secundaire kernen. Bierbeek vormt de poort naar de grote open landbouwgebieden tussen Hageland en Haspengouw.
 - De beekvallei als bindend element tussen de verschillende kernen. De vallei van de Mollendaalbeek/Bierbeeksebeek/Molenbeek/Velpe verbindt de twee delen van Bierbeek. Ze biedt de mogelijkheid de kernen van Bierbeek, Korbeek-Lo en Lovenjoel ruimtelijk op een aantrekkelijke wijze op elkaar af te stemmen en de omgevingskwaliteit te verhogen.
- Voor Leuven is vooral de nagestreefde continuïteit tussen de verschillende beekvalleien van belang: de Molenbeekvallei, één van de "groene vingers" die vanuit het zuidoosten tot aan de binnenstad reikt, sluit immers aan op deze structuur. Ook het beleid ten aanzien van de Tiensesteenweg is een gemeenschappelijke zorg. De gemeente Bierbeek beschouwt de steenweg als ruggengraat van de bebouwde structuur met afwisselend een landschappelijk en verstedelijkt karakter. In het structuurplan wordt voorgesteld personenintensieve functies te concentreren op de sectie tussen De Mol en de kern van Korbeek-Lo. In elk geval is een duidelijke afbakening no-

²³ A33 en Langzaam Verkeer: "Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, voorontwerp", Leuven, 1998, p. 132

dig van de activiteitenzone rond de steenweg. Zo kan men beletten dat de bebouwing in de diepte uitzwermt en de zichten op het open landschap worden belemmerd.

D Holsbeek

De gemeente Holsbeek beschikt sinds september 2000 over een startnota.

Holsbeek ligt tussen het kleinstedelijk gebied Aarschot en het regionaalstedelijk gebied Leuven. Als buitengemeente wil Holsbeek het contrast met het stedelijk gebied scherper stellen²⁴ en zich positioneren als toegang tot de open ruimte. De Wingevallei is hierbij een belangrijk structuurbepalend element. Daarnaast wil Holsbeek een deel van de vraag naar residentieel wonen in de omgeving van Leuven opnemen en zijn potenties in de toeristisch-recreatieve sfeer beter uitspelen.

Het grondgebied wordt ingedeeld in 4 deelruimten:

- De vallei van de Winge: deze vallei is zowel in ruimtelijk als in natuurlijk en landschappelijk opzicht een dominant structurerend element in de gemeente. Haar kwaliteiten moeten zoveel mogelijk behouden en versterkt worden.
- De woonflank Holsbeek: bestaat uit de kern Holsbeek, de kern Holsbeek-Plein en de Chartreuzenberg. De kern Holsbeek is geselecteerd als hoofddorp in het RSVB. Holsbeek-Plein wordt als stedelijke woonkern aangeduid en kan eventueel bij het stedelijk gebied Leuven worden opgenomen. Holsbeek-Plein vormt ook een potentiële locatie voor een

nieuw station (in te planten na de realisatie van een nieuwe bocht in het tracé Hasselt-Brussel). De Chartreuzenberg is erg gegeerd als woonomgeving. Het residentieel wonen in een groene omgeving en in de nabijheid van de stad Leuven zorgt hier uiteraard voor een grote druk op de ruimte. Om het groene karakter te bewaren wordt hier de voorkeur gegeven aan een verdere inbreiding aan lage dichtheid en met aanplanting van een voldoende volume streekeigen bomen.

- Het noordelijk agrarisch gebied: de woonkern Nieuwrode kan binnen de bestaande juridische mogelijkheden groeien. Verdere verlinding tegen de heuvelflank aan moet vermeden worden. De landschappelijke openheid van het agrarisch gebied moet gevrijwaard worden.
- Het zuidelijk agrarisch gebied: Kortrijk-Dutsel is de meest centrale kern in Holsbeek. Er zijn tal van administratieve en gemeenschapsdiensten ingeplant en het is een lokaal openbaar vervoerknooppunt. Als woonkern moet Kortrijk-Dutsel in eerste instantie zijn eigen groei kunnen opvangen. Sint-Pieters-Rode is een zeer kleiner landelijke kern met grote toeristisch-recreatieve potenties. Het agrarisch plateau Gobbelrode is landschappelijk minder interessant (wegen sterke verlinding), maar heeft een belangrijke functie als verbindingssgebied en is als landbouwgebied erg waardevol.

²⁴ Gedas: " Ruimtelijk Structuurplan Gemeente Holsbeek – startnota- Versie 5", 2000, p. 65 ev.

E Lubbeek

De gemeente Lubbeek heeft een structuurplanningsproces opgestart. De startnota is bijna klaar.

F Oud Heverlee

De gemeente Oud-Heverlee is begonnen met een structuurplan. Vooralsnog is er enkel een informatief gedeelte vorhanden.

G Rotselaar

De startnota uit 1996 is goedgekeurd. Onderstaande tekst is gebaseerd op het aangepaste voorontwerp, versie oktober 2002²⁵.

Rotselaar vervult ten opzichte van het stedelijk gebied Leuven vooral een belangrijke rol als groene recreatiepool. Het gemeentebestuur wil deze rol versterken door het groene karakter te vrijwaren, door de verblijfsrecreatie te behouden en de dagrecreatie te versterken. Belangrijke structurbepalende elementen zijn de Hagelandse heuvels en de valleien van Demer, Dijle, Winge en Losting. De heuvels worden ingeschakeld in een groter openruimtesysteem, waarin kerngebieden voorkomen maar ook verbindingen met de valleien. In de vallei van Losting, Winge en Dijle wordt een verwoving tussen natuur en landbouw nagestreefd. De ordening van de linkeroever van de Demervallei wordt wegens de belangrijke natuurfunctie in hoofdzaak als een Vlaamse bevoegdheid beschouwd. Op de rechteroever komen echter historisch veel verschillende lokale elementen voor en dringt een afweging zich op.

H Haacht

Ook Haacht is begonnen met de opmaak van een structuurplan. De startnota is in voorbereiding.

5.4 RUIMTELIJKE UITVOERINGS-PLANNEN

5.4.1 Afbakening regionaalstedelijk gebied

De afbakening van stedelijke gebieden wordt als essentiële beleidsmaatregel vooropgesteld om de stedelijke leegloop en lintontwikkeling te stoppen, een "aanbodbeleid" inzake bijkomende woningen en ruimte voor economische activiteiten te kunnen voeren en het buitengebied te vrijwaren van verstedelijking²⁶. De afbakening maakt het mogelijk om binnen de grens van het stedelijk gebied de wenselijke kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van de verschillende maatschappelijke sectoren op te vangen. De grens van het stedelijk gebied heeft dus een beleidsmatige betekenis: ze bepaalt waar een stedelijkgebiedbeleid dan wel een buitengebiedbeleid wordt gevoerd.

In principe bestaat het afbakeningsproces uit volgende grote stappen:

- bepalen van de structurbepalende elementen van Vlaams niveau, de rol en positie in de bestaande en gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen;
- bepalen van de grenzen die vanuit de natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur aan de stedelijke ontwikkeling worden gesteld;
- bepalen van de kwantitatieve taakstellingen inzake woningbouw en bedrijfenterreinen;

²⁵ Iris Consulting – STABO: "Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Rotselaar, Richtinggevend deel", Brussel, 2002

²⁶ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 342 ev.

- opmaak van een hypothese voor de gewenste ruimtelijke structuur;
- voorstel van afbakening (grenslijn + actieplan).

Via een doorrekening vanuit het RSV, werd de kwantitatieve taakstelling inzake woningbouw voor het regionaal-stedelijk gebied Leuven vastgelegd op 7.481 (doorrekening niveau provincie) à 8.071 (doorrekening niveau arrondissement) bijkomende woningen²⁷ tussen 1991 en 2007, en op 61 (verhouding 77/23) à 73 (verhouding 82/18) hectare bijkomende bedrijfenterreinen²⁸ tussen 1991 en 2007.

Het sluitstuk van een afbakeningsproces is de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de grens van de afbakening op perceelsniveau wordt vastgelegd.

De studiegroep Omgeving is in samenwerking met de K.U.Leuven en in opdracht van het Vlaams gewest, op 1 september 2001 begonnen met de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven. Over de methodiek van het afbakeningsproces en de uitgangspunten van de eerste voorstellen tot afbakening kon geen overeenstemming bereikt worden tussen AROHM en de stad Leuven. De minister van ruimtelijke ordening heeft het afbakeningsproces daarom tijdelijk stilgelegd.

5.4.2 Opmaak gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Wijgmaalbroek

In uitvoering van het decreet betreffende het natuurbeschermd gebied en het natuurlijk milieu (cf. 5.1.2) wordt nu een eerste fase van het VEN afgebakend. Om in een tweede fase van het VEN nieuwe gebieden op te nemen, ook ge-

bieden die momenteel geen "groene" bestemming op het gewestplan hebben, wordt tegelijk door het ministerie van het Vlaams Gewest (AROHM) een gewestelijk uitvoeringsplan opgemaakt. Dit plan moet in de plaats komen van de gewestplannen en moet nieuwe bijkomende gebieden een groene bestemming geven zodat ze in de tweede fase kunnen opgenomen worden in het VEN.

In het kader van deze procedure wordt een RUP voorbereid voor Wijgmaalbroek. Dit RUP wil in Wijgmaalbroek een groot aaneengesloten natuurgebied afbakenen. Hierin worden behalve de bestaande natuurgebieden, ook de landbouwgebieden met ecologische waarde en een aantal percelen in landbouwgebied met landschappelijke waarde opgenomen.

Op dit moment is het ontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan in openbaar onderzoek. Aangezien de afbakening van het natuurgebied zoals voorgesteld in dit RUP niet strookt met de ideeën hierover in het structuurplan Leuven, tracht de stad een afstemming te bereiken tussen deze afbakening en het structuurplan. Belangrijk hierin is dat het natuurgebied beperkt blijft tot de echte valleigronden, dat gedeeltelijk medebeheer door de landbouwsector behouden blijft en dat gronden vlakbij de Dijle in het natuurgebied opgenomen worden.

²⁷ Studiegroep Omgeving in samenwerking met KU Leuven: "Afbakening stedelijk gebied Leuven, werkdocument maart 2002", 2002, p. 38

²⁸ Studiegroep Omgeving in samenwerking met KU Leuven, 2002, p. 65

5.5 SECTORALE PLANNEN

5.5.1 Mobiliteitsplan

Leuven beschikt sinds kort over een goedgekeurd mobiliteitsplan (zie figuur 1.17). Als uitgangspunt voor het mobiliteitsplan²⁹ worden volgende algemene doelstellingen geformuleerd:

- het behouden en versterken van de bereikbaarheid van Leuven, voor de verschillende vervoerswijzen;
- het recht op basismobiliteit voor iedereen;
- het beheersen van het autoverkeer en stimuleren van andere vervoerswijzen;
- het verhogen van de veiligheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit in de verblijfsgebieden;
- het mobiliteitsbeleid wordt gericht op het bereiken van milieunormen.

94

Uitgaande van een "trendscenario" inzake autogebruik, en rekening houdend met de gewenste en verwachte ontwikkelingen in en om de stad, wordt een verdubbeling van de ingaande pendel verwacht (ten opzichte van 1991). Het is duidelijk dat Leuven deze verkeerstoename niet kan verwerken (zonder toename van files, sluipverkeer, luchtvervuiling). Om bovenvermelde doelstellingen te realiseren moet er op verschillende domeinen gewerkt worden:

- de verhoging van de bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- de reorganisatie van het autonetwork, opgebouwd vanuit een aantal hoofdassen met vrijwaring van verblijfsgebieden;

- het herdefiniëren van de begrippen nabijheid en bereikbaarheid vanuit de fietser en voetganger.

Het mobiliteitsplan stelt als doel het aantal verplaatsingen te voet sterk te doen toenemen. Dit kan door het uitbouwen van veilige en aantrekkelijke voetgangersroutes, verkeersvrije en -luwe zones en verdere uitwerking van verblijfsgebieden. Voor de fietsers worden maatregelen voorgesteld om te komen tot een veilig en samenhangend fietsroutenetwerk, samen met een aantal begeleidende acties (zoals bijvoorbeeld het plaatsen van fietsstallingen).

Het openbaar vervoer zal in de toekomst nog een groter deel verplaatsingen voor zich moeten nemen. De regio Leuven kent een relatief dicht spoorlijnnennet dat de basis vormt voor het regionale openbaar vervoer. Dit regionaal vervoer kan worden opgewaardeerd door de belangrijke verbindingen (met Brussel, Zaventem, Antwerpen, Luik) te verbeteren in snelheid, capaciteit en spreiding. Hiernaast is ook een betere bediening van de kleine stopplaatsen en de opening of heropening van (nieuwe) stopplaatsen in en rond Leuven wenselijk.

Momenteel staat bijna uitsluitend de bus in voor het stedelijk en voorstedelijk openbaar vervoer. Het actuele busnet in Leuven is zeer succesvol. Daarom wordt het best behouden en uitgebreid met een nieuw systeem. Dat moet mee de groei opvangen en kan nieuwe marktpotenties aanspreken. Bedoeling is om op lange termijn het huidige radiale busnet om te vormen tot een volledige webstructuur met een reeks dwarsverbindingen. Behalve nieuwe tangentiële buslijnen speelt hier ook het voorstedelijk

²⁹ Groep Planning: "Mobiliteitsplan stad Leuven, Beleidsdocument", Brugge, mei 2002

spoorvervoer een belangrijke rol in. Door de stations Wijgmaal en Heverlee op te waarderen en door een aantal nieuwe stopplaatsen (in kernen of tewerkstellingspolen) in te voeren, kan het spoor een deel van het voorstedelijk vervoer voor zijn rekening nemen. Complementair worden aan de rand van het verstedelijk gebied drie grote, goed bereikbare overstapparkings voorzien.

Voor de afwikkeling van het autoverkeer wordt het "kapstokmodel" als concept naar voren geschoven. Daarbij dienen de snelwegen en drie hoofdassen als ophanging voor de verkeersstructuur van het verstedelijkte gebied. De ring blijft hierbij op lokaal niveau een rol spelen, maar verliest zijn functie als verdeelweg voor het stedelijk gebied. De vesten krijgen op die manier een "lagere" functie, terwijl het gebruik van de singels gestimuleerd wordt.

Het parkeerbeleid gaat uit van verschillende soorten regimes op verschillende plaatsen:

- In de binnenstad:
 - centrumparkings: voor bezoekers, aansluitend op de verkeerslussen, vervangen de parkeerplaatsen op pleinen en straten die parkeerarm of parkeervrij gemaakt zijn;
 - blauwe zone: in de volledige binnenstad (om langparkeerders te weren);
 - bewonersparkeren: in de volledige binnenstad.
- Aan de rand van de binnenstad:
 - randparkings: aansluitend bij de binnenstad, parkings waar langparkeerders de auto kunnen parkeren om zich te voet naar de binnenstad te begeven;
 - park & ride parkings.

De opmaak van het mobiliteitsplan startte in 1997, dus vóór de opmaak van het structuurplan voor Leuven. Bij gebrek aan een structuurplan, werd in het mobiliteitsplan zelf een hypothese voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Leuven uitgewerkt.

5.5.2 Gemeentelijk natuurontwikkeling-plan(GNOP)³⁰

Het GNOP van Leuven werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 17/03/97. Het geeft een omschrijving van het beleid dat de gemeente voor haar grondgebied zal voeren op het vlak van natuurbehoud en is in het bijzonder gericht op het ontwikkelen en het vergroten van de natuurwaarden.

Het GNOP vertrekt van een grondige analyse van de verschillende structurerende elementen die het landschap vormen: reliëf, waterlopen, beplantingspatroon, bebouwing en wegennet. Deze structuren of patronen kunnen onderverdeeld worden in drie milieus:

- het abiotisch milieu (klimaat, reliëf, bodem, water), zijn de een relatief constante, structurerende onderlegger;
- het biotisch milieu (aanwezige flora en fauna);
- het geheel van antropogene processen (menselijk handelen).

Deze drie milieus zijn dynamisch en gaan interacties aan met elkaar. Hierdoor is het uitzicht en de structuur van het landschap aan voortdurende wijziging onderhevig. De bestaande landschappelijke structuur vormt als het ware een momentopname die de uitkomst is van de weerdzijdse beïnvloeding van deze drie milieus.

³⁰ deze bespreking is gebaseerd op: Soesma: "Rapport Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997

Op basis van de geologische ondergrond, de occupatiegeschiedenis, het huidig gebruik, het landschapsbeeld en het ecologisch functioneren, stelt het GNOP een landschappelijke hoofdstructuur op. Hierin wordt sterk vastgehouden aan de opdeling in natuurlijke streken (Brabants leemplateau, Dijlevallei, Heverleebos, Haspengouws plateau, ...). De antropogene processen worden beschouwd als transformaties of aantastingen van deze natuurlijke streken. De recentere menselijke ingrepen resulteren niet in nieuwe landschappelijke eenheden met eigen kenmerken.

Het deel dat men in de studie bestempelt als "algemene ecologische visie"(zie figuur 1.18), leunt in feite nauwer aan bij de formulering van de bestaande structuur:

"Leuven is een grote gemeente met vooral centraal zeer weinig openheid. Hier zijn de mogelijkheden op het vlak van ecologie dan ook beperkt.

De zuidelijke, zuidwestelijke en oostelijke punt worden gekenmerkt door een ecologische infrastructuur van het gesloten en eerder opgaand type (uitlopers van een vrij bosrijk Hageland en een bosrijke Brabantse leemstreek), terwijl in het westen en het oosten een vrij sterke openheid is aan te treffen. Beide ruimtelijke typeringen hebben een belangrijke waarde en dienen op juiste wijze te worden geaccentueerd, met structurele overgangen van een coulisselandschap in de tussenliggende stroken. Deze optie is van bijzonder belang om het huidig ruimtegebruik te kunnen structureren.

Wanneer Leuven immers in zijn totaliteit wordt bekeken zoals het er nu bijligt, is er zowel landschappelijk als eco-

logisch weinig eenheid of structuur te bespeuren. Het is een ecologisch heterogeen en versnippert geheel.³¹

De belangrijkste ecologische kwaliteiten situeren zich in het oostelijke gedeelte. Het gebied met een meer open karakter heeft zijn waarden in de holle wegen en de kleine populieraanplantingen.

Plaatselijk dringt de natuur als groene uitloper in de bebouwde kom binnen. Deze groene vingers zijn de valleien van de verschillende beken en rivieren. (...)³²

Als knelpunten worden enerzijds structurele knelpunten aangehaald. Deze hebben voornamelijk betrekking op habitatfragmentatie, reductie van de biodiversiteit en de effectieve verdringing van de natuurfunctie ten voordele van hardere functies. Anderzijds zijn er gebiedsgesloten knelpunten die samenhangen met recreatie, vervuiling, geur- en lawaaihinder, erosie...

De algemene doelstelling van het GNOP is zoals eerder vermeld het in stand houden, herstellen en ontwikkelen van de natuurwaarden van de gemeente. Om deze doelstelling te realiseren, wordt een aantal criteria geformuleerd om de potenties voor natuurontwikkeling van een gebied te definiëren. Deze criteria zijn: (bio)diversiteit, samenhang/scheiding en duurzaamheid. Gebieden die hoog scoren voor één of meerdere van deze criteria, worden in het GNOP opgenomen. De aldus geselecteerde gebieden worden opgedeeld in vijf groepen waarvoor maatregelen worden uitgewerkt. Deze groepen zijn: de valleigebieden, de bosgebieden, de landbouwzones, het sa-

³¹ Soresma: " Rapport Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997, p.57 e.v.

mengaan van bos- en landbouwgebieden op de hellingen en de plateaus, de overige groen- en natuurgebieden. De aard van deze maatregelen is gebaseerd op de potentieel natuurlijke vegetatie van het gebied (PNV). De PNV is de natuurlijke vegetatie die op een bepaalde plaats mogelijk is zonder enige menselijke invloed, dus in feite na afloop van het inwendig beheer. Deze 5 groepen worden in tweede instantie ingedeeld in 38 deelgebieden. Op basis van enkele parameters (zoals eigendomssituatie van het gebied, actuele ecologische waarde, potenties...) worden prioriteiten geformuleerd. Door middel van een fiche-systeem wordt voor elk deelgebied de huidige situatie aangegeven, evenals de ecologische waarde, de potenties en knelpunten, het streefbeeld en de voorgestelde acties.

De concepten die in het GNOP naar voor worden geschoven zijn algemeen van aard en hebben betrekking op het uitbouwen en versterken van een ecologisch netwerk.

5.5.3 Ruimtelijke structuurvisie voor Heverleebos en Meerdaalwoud

De ruimtelijke structuurvisie voor Heverleebos en Meerdaalwoud³² is opgemaakt in opdracht van de afdeling Bos & Groen van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap. Ze is toevertrouwd aan een tijdelijke vereniging bestaande uit de Vereniging voor Bos in Vlaanderen, de vzw Langzaam Verkeer en de divisie Ground for Gis van de KU.Leuven. In een protocol, ondertekend door Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, engageren beide ministers zich de visie en acties opgenomen in de structuurvisie te realiseren.

De studie wil de mogelijkheden en beperkingen voor een optimale bosbouwkundige, recreatieve en ecologische ontwikkeling van het gebied Meerdaalwoud-Heverleebos beschrijven en een visie formuleren op de gewenste ontwikkeling samen met een aantal acties om deze visie te realiseren.

De structuurvisie is opgebouwd rond vier beleidsthema's (zie verder). Met betrekking tot deze beleidsthema's worden volgende voor het ruimtelijk structuurplan relevante doelstellingen geformuleerd:

- het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van het gebied;
- het uitwerken van een plan voor de selectieve toegankelijkheid van het bosgebied;
- het verhogen van de verkeersveiligheid op de Naamsesteenweg;
- het verminderen van de barrièrewerking van de Naamsesteenweg;
- het evenwicht bewaren tussen de recreatieve functie en de ecologische functie door een aangepast bosbeheer;
- het aansluiten van de recreatieve routes op de bestaande routes buiten het bos;
- het uitbreiden van het bosareaal;
- het versterken van de ecologische wisselwerking tussen Meerdaalwoud en Heverleebos.

- Beleidsthema bereikbaarheid en verkeer

Er wordt voor geopteerd de multimodale ontsluiting van het bosgebied te koppelen aan de verbeterde ontsluiting van de verschillende omliggende kernen. Deze visie staat tegenover het rechtstreeks ontsluiten van de

³² deze besprekking is gebaseerd op: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL: " Ruimtelijke structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos, eindrapport", i.s.m Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Ground for Gis/ KU Leuven R&D, Langzaam Verkeer, Leuven, april 2000

attractiepolen in en rond het bos. Dit heeft als voordelen dat de recreatiedruk op het bos wat verminderd wordt en dat de omliggende kernen mee kunnen profiteren van de verbeterde bereikbaarheid en de recreatieve dynamiek (horeca). Voorwaarde is echter dat de knooppunten voldoende zijn uitgerust (fietsverhuur, infopanelen, eet- en drankgelegenheid, parking...) en dat de route naar het bos voldoende comfortabel en kwalitatief is voor voetgangers en fietsers.

Het fietsnetwerk doorheen het gebied moet zowel geschikt zijn voor recreatief gebruik als voor functionele verplaatsingen. De selectie van de Naamsesteenweg als secundaire weg type I (en dus de verbindende functie tussen Waver en Leuven) wordt door de structuurvisie onderschreven. Langs beide zijden van het boscomplex zijn poorten aangewezen om de weggebruiker erop attent te maken dat een aangepast rijgedrag doorheen het bosgebied wenselijk is.

- Beleidsthema barrièrewerking van de Naamsesteenweg

De twee ecoducten* over de Naamsesteenweg worden niet enkel omdat van ecologische redenen aangelegd, maar ook omdat van de verkeersveiligheid. Reëén vooroorzaken immers veel verkeershinder (jaarlijks 20-25 aanrijdingen). Aansluitend op de belangrijkste dreven op de Naamsesteenweg, worden gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers, wandelaars en ruiters voorzien.

- Beleidsthema recreatie en toegankelijkheid

In plaats van een gelijkmatige spreiding van de recreatiedruk over heel het gebied, kiest men ervoor een deel

van het bos dat minder waardevol is vanuit natuuroogpunt het grootste deel van de recreatiedruk te laten oppangen, zelfs al brengt dat lokaal een degradatie van de natuurwaarde met zich mee. In grote lijnen zal in het Meerdaalwoud gestreefd worden naar een beperking van de verstoring omdat de ecologische waarde hier het hoogst is. Het Heverleebos neemt eerder de recreatieve functie op zich. Heverleebos wordt met andere woorden meer als stadsbos uitgespeeld. Het bosbeheer zal rekening moeten houden met de toevloed aan mensen die ontspanning komen zoeken. Om de hinder van gemotoriseerd verkeer te reduceren, worden parkings geweerd uit het bos.

- Beleidsthema verbinding van Meerdalwoud en Heverleebos
Om beide boscomplexen met elkaar te verbinden is het gebied Steenbergveld cruciaal. Dit gebied heeft echter ook een belangrijke landbouwfunctie. Door middel van beheersovereenkomsten en de aankoop en inrichting van strategische gelegen percelen, hoopt men beide functies met elkaar te kunnen verzoenen.

Tot slot wordt een aantal selecties (in verband met recreatieve en functionele fietsroutes, vertrekpunten voor het recreatief gebruik van het gebied, bereikbaarheid per openbaar vervoer) en acties (herprofieling steenweg, openen nieuw station, optimaliseren halteaanbod) voorgesteld.

5.5.4 Natuurinrichtingsproject in de zuidelijke Dijlevallei

Als uitvoering van het natuurdecreet (zie §5.1.2) is in de zuidelijke Dijlevallei een natuurinrichtingsproject gestart (zie figuur 1.20) door de VLM en AMINAL afdeling Natuur. De bedoeling is om door herstel-, inrichtings- en beheersmaatregelen de Dijlevallei (terug) een grote ecologische waarde te geven zodat de bestemming natuurgebied van het gewestplan ook effectief gerealiseerd is.

In 2001 werd een projectrapport met een visie op de inrichting en het beheer van het hele gebied opgemaakt en aan een openbaar onderzoek in de betrokken gemeenten onderworpen. Momenteel worden op basis van dit rapport en de resultaten van het openbaar onderzoek concrete maatregelen uitgewerkt. Vooraleer tot uitvoering over te gaan zal over deze maatregelen opnieuw een openbaar onderzoek gevoerd worden.

Centraal in het plan staat een herstel van de natuurlijke grondwaterstand in de Dijlevallei, wat neerkomt op een vernatting van het gebied. Daarnaast gaat veel aandacht naar het beheer van de vegetatie in functie van de aanwezige fauna en flora die van nature op de percelen voor komt en het gevolg is van het afwisselend patroon van oeverwallen en komgronden.

5.5.5 Citymarketingplan

Het citymarketingplan Leuven werd in opdracht van de stad Leuven opgesteld en principieel aanvaard door de verenigde raadscommissies van de gemeenteraad in 1999. Tot nu toe is het niet goedgekeurd door gemeenteraad of college.

In de concurrentiestrijd tussen de steden (binnen en buiten Vlaanderen) moet Leuven werk maken van een coherent imago dat zijn troeven zoveel mogelijk uitspeelt. Het citymarketingplan is een instrument om de stad op een marktgerichte manier te promoten en te sturen en maakt deel uit van een ruimer kader, het zogenaamde citymanagement*.

Via een situatieanalyse voor vijf functiegebieden (wonen, werken, recreatie, zorg en scholing) worden de sterken en zwaktes, de kansen en bedreigingen van de stad in beeld gebracht. Deze analyse gebeurt op basis van een honderdtal diepte-interviews met bevoorrechte getuigen. Door middel van het behoeft- en imago-onderzoek wordt inzicht verworven in het feitelijk imago of de perceptie van de stad en de noden die er bij de doelgroepen leven. De drie doelgroepen in het onderzoek zijn de bewoners (inclusief de kotstudenten), bezoekers en bedrijven. Beide onderzoeken vormen de basis van de "geïntegreerde totaalvisie", waaruit dan een wenselijk imago wordt gedestilleerd.

De sterken en kansen voor Leuven hebben in hoofdzaak te maken met de goede geografische ligging, de aanwezigheid van de universiteit en het goede commerciële en recreatieve aanbod. De minpunten hangen samen met de beperkte ruimte voor economische ontwikkeling, de onduidelijke verkeerssituatie en het gebrek aan congresinfrastructuur. Over het algemeen wordt Leuven ervaren als een levendige universiteits- en bierstad. Voor bedrijven ligt het accent op de hoogtechnologische oriëntatie. Mobiliteit en parkeren worden als problematisch aangegeven. Volgens het citymarketingplan is de echte kerncompetentie van Leuven: het aanwenden van de aanwezige ken-

nis, knowhow en creativiteit om hoogwaardige en vernieuwende projecten te realiseren in het voordeel van de samenleving. Dit wordt vertaald in de visie "Leuven, scheppende stad". De stad Leuven geldt als ideale voedingsbodem waar innovatieve ideeën geboren en gerealiseerd worden. Dit scheppingsklimaat moet zij meer en meer cultiveren. De actieve deelname van de universiteit is hierbij van wezenlijk belang. Kritische succesfactor is dan ook het zich al dan niet kunnen handhaven van de KU Leuven binnen de wereldtop van de universiteiten. Behalve een scheppende stad, moet Leuven ook een "sociale stad" en een "kwaliteitsstad" zijn, waardoor de gecreëerde welvaart voor alle sociale lagen een meerwaarde betekent en de stad welzijn- en welvaartbevorderend kan opereren.

100

Het wenselijk imago voor de stad is dat van de "kennis +"-stad, een kwaliteit scheppende stad. De stad draagt dit imago uit door middel van communicatie en door projecten.

Voor de vijf functiegebieden worden vervolgens "speerpunten" geselecteerd. Speerpunten zijn functies of aspecten die gestalte moeten geven aan het gewenste imago. Zo vormen de kennisintensieve bedrijven het speerpunt binnen het functiegebied werken. Opleidingen in hun totaliteit zijn een belangrijk speerpunt inzake scholing. Ook cultuur is een speerpunt. Toerisme, shopping en sport daarentegen verdienen binnen de algemene ontwikkeling van de stad wel de nodige aandacht, maar zijn niet als speerpunten opgenomen. De woonfunctie wordt beschouwd als een belangrijk en ondersteunend element. Binnen het functiegebied "zorg" is Gasthuisberg

als speerpunt weerhouden. In een volgend luik van het citymarketingplan wordt in detail ingegaan op de selectie van zgn. speerpuntmarkten en de doelgroepen die men wil aanspreken.

5.5.6 Strategisch plan Regionet Brabant-Brussel

Als aanvulling op het GEN*-project (Gewestelijk Expressnet) heeft de provincie Vlaams-Brabant in samenwerking met de Lijn, AWV en de NMBS het regionet Brabant-Brussel uitgewerkt. Het strategisch plan zal bepalend zijn voor de acties en investeringen die de komende 10 tot 15 jaar zullen genomen worden op het vlak van openbaar vervoer in Vlaams-Brabant en aangrenzende provincies en/of gewesten.

De uitbreiding van het GEN-project heeft voor de provincie Vlaams-Brabant een belangrijke meerwaarde. Het Gewestelijk Expressnet voorziet in de eerste plaats in de voorstadsbediening van Brussel, waarbij een net van spoorlijnen een oplossing moet bieden voor het dichtslippen van de wegen. Het regionet Brabant-Brussel beoogt echter, naast een verbeterde bediening van Brussel een veralgemeende verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer in heel Vlaams-Brabant. Hierbij wordt zowel gebruik gemaakt van spoorverbindingen als snelbuslijnen (zie figuur 1.34). In het GEN-project wordt Leuven beschouwd als kopstation van een snelle verbinding met Brussel. In het kader van het regionet Brabant-Brussel zal onder andere het bestaande busnetwerk (zie figuur 1.21) uitgebreid worden met snelbuslijnen. (zie ook § 11.4.D)

5.5.7 Lijst monumenten en landschappen

In toepassing van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij decreten van 22 februari 1995 en 8 december 1998, legt het ministerie van de Vlaamse gemeenschap, afdeling Monumenten en Landschappen, een lijst aan van monumenten, stads- en dorpsgezichten die omwille van hun artistieke, wetenschappelijke, historische, volkskundige, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde worden of kunnen worden aangeduid als zijnde van algemeen belang, en die als zodanig beschermd zijn of voor bescherming vatbaar worden verklaard.

De volledige opsomming van deze monumenten, stads- en dorpsgezichten valt buiten het opzet van het informatief gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Leuven..

5.6 PROJECTEN

De ruimtelijke ontwikkeling van de stad wordt vandaag niet alleen gestuurd door de vigerende juridische en beleidsplannen, maar ook door grote en kleine realisaties die de ontwikkeling van de stad in een zekere richting sturen. Onderstaande opsomming geeft een beknopte verwijzing naar de belangrijkste projecten die voorafgaand aan, of parallel met de opmaak van het structuurplan Leuven werden aangezet of gerealiseerd.

5.6.1 Landinrichting

Het Regionaal Landschap Dijleland is een samenwerkingsverband tussen verschillende lokale natuurverenigingen, ge-

meentebesturen, de provincie Vlaams-Brabant, landbouworganisaties, toeristische verenigingen en wildbeheerseenheden³³. Haar werkingsgebied omvat 10 gemeenten, samen goed voor 37.630 ha, en strekt zich uit over het stroomgebied van de Dijle en haar bijkrivieren vanaf de taalgrens tot voorbij Leuven, in de driehoek Leuven-Brussel-Waver: Bertem, Bierbeek, Herent, Huldenberg, Kampenhout, Kortenberg, Leuven, Oud-Heverlee, Overijse en Tervuren. De verschillende partners werken actief samen aan het behoud van de hoge landschappelijke waarde en het sterke streekeigen karakter van het Dijleland. Natuurrecreatie, natuureducatie en het beheer, het herstel en de ontwikkeling van natuur en landschap zijn belangrijke aandachtspunten. Via concrete realisaties op het terrein wil het Regionaal Landschap Dijleland gemeenten, provincie, natuurverenigingen, landbouwers, bedrijven, recreanten en de lokale bevolking betrekken bij de acties en bewust maken van het belang van de natuur voor de ontwikkeling van de eigen regio. Naast financiële steun van de Vlaamse overheid, dragen zowel de provincie Vlaams-Brabant als de aangesloten gemeenten hun steentje bij. De aangesloten verenigingen werken vooral inhoudelijk mee aan de verschillende projecten.

5.6.2 Stedelijke ontwikkelingen

A Stationsomgeving en Centrale Werkplaatsen

Door de goede multimodale bereikbaarheid, de beschikbaarheid aan ruimte en de centrale ligging in de stad, vormde de stationsomgeving van Leuven een uitgelezen kans voor een stedelijk verdichtingsproject, dat bovendien de beide zijden van de spoorwegbundel fysiek en mentaal dichterbij elkaar zou kunnen brengen. In op-

³³ Bron: www.mina.vlaanderen.be/milieueducatie/reglandschap/dijleland.htm

dracht van de stad, het Vlaams gewest, de NMBS en De Lijn werkte het Projectteam Stadsontwerp van de K.U.Leuven o.l.v. prof. M. Smets in 1992 een ontwikkelingsplan voor het Leuvense spoorweggebied uit. Dit plan werd gedurende de voorbereiding van het project stelselmatig geactualiseerd (zie figuur 1.22).

Vanaf 1996 startte de voorbereiding van de eigenlijke realisatie van het project. Er werd een stedenbouwkundig en architecturaal ontwerp gemaakt voor de vernieuwing van de infrastructuur langs stadszijde. De Catalaanse architect M. de Solà-Morales en het studiebureau S.W.K. werkten hieraan mee. In een uniek samenwerkingsverband voerden de betrokken overheden de infrastructuurwerken in een gezamenlijke operatie uit. De ondertunneling van het Martelarenplein, de bouw van een parking en de realisatie van een busstation zijn de belangrijkste elementen.

Parallel met de vernieuwing van de infrastructuur, werden BPA's opgemaakt waarin de randvoorwaarden voor de verdichting van de stationsomgeving langs stadszijde werden vastgelegd. Diverse ontwikkelingen werden gerealiseerd of zijn in voorbereiding: de bouw van een administratiegebouw annex busstation voor De Lijn, de bouw van het Provinciehuis en het Vlaams Huis, de bouw van hotel Novotel, de hoofdzetel van KBC, de bouw van een fietsersbrug tussen Martelarenlaan en Provincieplein, ...

Naar aanleiding van de doortocht van de HST wordt ook de spoorinfrastructuur grondig gemoderniseerd. Dit heeft onder meer aanleiding gegeven tot de bouw van een nieuwe perronoverkapping en de heraanleg van de perrons.

Momenteel is de vernieuwing van de stationsomgeving langs de zijde Kessel-Lo, ook wel de "Kop van Kessel-Lo" genoemd, in voorbereiding. Het betreft de bouw van een "stationseiland" ter hoogte van het station, de heraanleg van de Martelarenlaan, de aanleg van het park "Belle Vue" en de heraanleg van de omgeving van het intussen gerealiseerde jeugdhotel.

Rechtstreeks gekoppeld aan de herwaardering van de stationsomgeving, is de herontwikkeling van de Centrale Werkplaatsen. Ook hiervoor werd door het Projectteam Stadsontwerp een stedenbouwkundig plan opgemaakt. De stad heeft de eigendommen van de NMBS aangekocht en zal na sanering van het 9 hectaren grote terrein, een woningbouwproject met ca. 325 woningen realiseren, naast gemeenschapsvoorzieningen en groen. Met dit project wil de stad het centrum van Kessel-Lo herwaarderen.

B Vaartkom – Hoofdkwartier Interbrew

In 1990 wordt in opdracht van de stad een ontwikkelingsplan opgemaakt voor de reconversie van de Vaartkom³⁴. De industriële infrastructuur rond de Vaartkom heeft haar oorspronkelijke economische betekenis op dat moment reeds langere tijd grotendeels verloren. Het plan beoogt de omvorming van de Vaartkom tot een gemengd stedelijk gebied. Om de nieuwe visie op het terrein te kunnen implementeren, worden verschillende BPA's opgemaakt (goedgekeurd bij MB 05-05-2000) (zie figuur 1.23).

Daarin wordt ruimte uitgetrokken voor de implanting van centrumfuncties, complementair aan het op loopafstand gelegen stadscentrum. Een nog te realiseren parkeerge-

³⁴ Projectteam Stadsontwerp – K.U.Leuven: "Ontwikkelingsplan voor de Vaartkom", Leuven, 1990

bouw zal rechtstreeks aan de ring worden gekoppeld en moet de Vaartkom goed toegankelijk met de auto maken, zonder de verkeersleefbaarheid te hypothekeren. De nabijheid van het trein- en busstation maakt de Vaartkom bovendien potentieel goed ontsloten met openbaar vervoer.

Om te vermijden dat de Vaartkom buiten de openingstijden een dode wijk zou zijn, is de aanwezigheid van een substantieel aantal woningen essentieel. Gezien de hoge bouwdichtheid en de specifieke morfologie, zullen dat echter geen klassieke, grondgebonden woningen zijn. Alternatieve woningtypes (lofts, ...) moeten worden uitgewerkt, voor een publiek dat de aanwezigheid van de andere stedelijke functies als een troef beschouwt.

De Vaartkom heeft een eigen karakter en is herkenbaar als één ruimtelijk samenhangend geheel. De positionering, de omvang en de massiviteit van de gebouwen bepalen in grote mate de eigenheid van deze deelruimte. De Vaartkom moet haar eigen karakter bewaren om zo haar specifieke functie van subcentrum te benadrukken.

Intussen werd reeds een jachthaven aangelegd en zijn door de heraanleg van de publieke ruimte de waterkanten uitgebouwd tot aantrekkelijke verblijfsruimten.

In de BPA's werd bepaald dat op de enclave "Tussen Twee Waters" (de Vaartkom en de Dijle) de bestaande industriële activiteit zou behouden blijven. Een herontwikkeling als stedelijke ambachtenzone was hierdoor aangewezen. Intussen blijkt dat de brouwactiviteiten van Interbrew volledig zullen plaatsvinden op de terreinen langs de

Vuurkruisenlaan. De bestaande gebouwen komen door hun specifieke structuur niet in aanmerking voor hergebruik. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een gemengde nieuwbouw voor kantoor- en woonontwikkeling.

Naar aanleiding van de bouw van de nieuwe "corporate zetel" voor Interbrew, werd een stedenbouwkundige en architecturale ontwerpwedstrijd uitgeschreven voor de hele site "Tussen Twee Waters". De realisatie voor het hoofdkwartier van Interbrew is intussen opgestart.

C Philipssite

In 1995 koopt de stad Leuven de voormalige Philipsterreinen met de bedoeling er een volledig nieuwe publieke bestemming aan te geven. Het gebied is een belangrijk element in het oostelijk deel van de stedelijke ontwikkelingsas die van het station over het provinciehuis tot aan de Philipssite loopt. De Philipssite wordt als een "subcentrum" beschouwd, dat activiteiten ontvangt die niet meer in de binnenstad ondergebracht kunnen worden.

Het team van de Italiaanse architect Aldo Rossi maakte in samenwerking met architect De Gregorio het masterplan voor de herontwikkeling van de site (zie figuur 1.24). Rossi wou een samenhangend nieuw stadsdeel creëren, waarin de Philipstoren als centrum en monument fungeert. De verschillende gebouwen worden georganiseerd rond twee assen en zijn ingeplant in een groot park. Het raster wordt vervolledigd door secundaire lijnen, smallere paden gelegen in het park, die de site verbinden met de stad, het kerkhof en de abdij.

Concreet wordt volgend programma gerealiseerd: kantoren van het ministerie van Financiën; kantoren voor verschillende bedrijven, waaronder Ubizen; een kinderdagverblijf; een postsorteercentrum; een politiecommissariaat; een sportstadion (met sporthal en wedstrijdbad). Ondergronds zijn ca. 1.200 parkeerplaatsen voorzien.

Samen met de herontwikkeling van de Philipssite, bereiden de stad en het Vlaams Gewest de heraanleg van de Parkpoort voor. Daarbij wordt het verkeer over de vesten door een tunnel geleid, waardoor bovengronds meer ruimte voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer ontstaat. Tegelijk kan het park op de Philipssite verbonden worden met de groenstructuur van de vesten.

D Ziekenhuissite binnenstad

De universitaire ziekenhuizen en aanverwante functies hebben in de benedenstad doorheen de jaren een enorm gebied ingepalmd. De site is haast volledig volgebouwd met utilitaire gebouwen die niet op de omgeving zijn afgestemd. De buitenruimte heeft louter het statuut van semi-private circulatie tussen de gebouwen, zonder enige verblijfskwaliteit. Intussen werd een nieuw ziekenhuis gebouwd op Gasthuisberg, waar op termijn alle ziekenhuisfuncties en de hele medische faculteit zullen worden samengebracht. Nadat het ziekenhuis en de faculteit Geneeskunde naar Gasthuisberg zijn overgebracht, kan de ziekenhuissite in de binnenstad een nieuwe bestemming krijgen.

Om de herontwikkeling concreet voor te bereiden, organiseerde de K.U.Leuven een besloten competitie. Het win-

nende project "Hertogendal" van IBC – De Gregorio voorziet in een volledige afbraak van de bestaande bebouwing, de herwaardering van de Dijle en haar oevers, de bouw van 650 tot 850 woningen (tegen 2017), de realisatie van publieke, groene ruimte en van een ondergrondse, multifunctionele bewoners- en bezoekersparking. Het masterplan zal als uitgangspunt fungeren voor de verdere stedenbouwkundige, architecturale en landschappelijke uitwerking.

E Leuven-Noord

Het project Leuven-Noord beoogt de herwaardering van de Vaartzone en van het spoorwegplateau en werd geïnitieerd door de studie "Ontwikkelingsvisie voor Leuven-Noord" van het Projectteam Stadsontwerp (zie figuur 1.25). Het projectgebied strekt zich uit tussen het viaduct van de E314, de Lüdenscheidsingel, Wilsele-dorp en de Kesseldallaan/Eenmeilaan. De NMBS, de stad Leuven, het Vlaams gewest, de NV Zeekanaal en De Lijn zijn partners in het project en sloten een raamakkoord voor de uitvoering op lange termijn.

De hoofddoelstellingen van het project zijn:

- Een betere verkeersafwikkeling voor alle vervoermodi. Hier toe wordt het op- en afrittencomplex 20 van de E314 (het Vuntcomplex) volledig vernieuwd, met rechtstreekse aansluitingen op de vaartzone, het spoorwegplateau, de Kesseldallaan en Wilsele-Putkapel. De Aarschotsesteenweg wordt gedeeltelijk gehertraceerd en heraangelegd. De Kolonel Begaultlaan wordt verlengd en via een nieuwe brug over de vaart aangesloten op het Vuntcomplex (waar-

door de gevaarlijke op- en afrit 19 kan worden afschaft). Ter hoogte van het viaduct wordt een los- en laadkade gebouwd die het transport over water een impuls moet geven. De spoorlijn Leuven-Brussel, die intussen is uitgebreid met twee bijkomende sporen, wordt rechtstreeks verbonden met de spoorlijn naar Aarschot via de zogenaamde bocht van Leuven, waardoor de reistijd tussen Hasselt en Brussel zal verkorten. Voor fietsers worden een aantal nieuwe verbindingen gerealiseerd.

- De aanleg van een sterke groenstructuur doorheen het gebied. Vier noord-zuid gerichte groenstructuren worden verder versterkt. De oostzijde van het spoorwegplateau wordt als groene buffer ontwikkeld, de westzijde ervan vormt de overgang met de Vaartzone en ondersteunt het bestaande niveauverschil. De westkant van de Vaartzone zorgt voor de ruimtelijk-visuele link met de Keizersberg en de vijvers van Bellefroid. De Vaartoevers, de Aarschotsesteenweg en Kolonel Begaultlaan worden ingegroend en vormen de vierde lineaire groenstructuur. Aanvullend hierop worden onder andere nog een overstromingsgebied (aan de voet van het Vunctcomplex) en groenschermen (spoorwegplateau) gepland.
- De herinrichting van het gebied tot een kwalitatieve zone voor economische bedrijvigheid waardoor het (opnieuw) kan uitgroeien tot een belangrijke te-werkstellingspool. Zo komt er in het noordelijke deel van het spoorwegplateau een nieuw regionaal bedrijventerrein en een zone voor spoorgebonden bedrijven. In het zuidelijk gedeelte worden onder

meer de nieuwe busstelplaats en een pendelparking gerealiseerd. De bestaande bedrijfenzones langs de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan worden hingericht.

Intussen werd een projectmanager aangesteld die de onderlinge afstemming van de verschillende infrastructuurwerken moet verbeteren. In opdracht van de stad worden BPA's voor de Vaartzone opgemaakt.

Door het Vlaams gewest wordt, op basis van een voorstudie van de stad, een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt voor Leuven-Noord. In dit uitvoeringsplan worden de elementen uit de ontwikkelingsvisie en de raamovereenkomst die van gewestelijk belang zijn juridisch vastgelegd. Het gaat onder meer over het nieuwe tracé van de infrastructuren en over de herschikking van de groenbuffer op het spoorwegplateau.

F Remysite

De Remyfabriek stond mee aan de wieg van de industrialisatie in het Leuvense. Vandaag bestaat de fabriek nog steeds. Door de doorgedreven automatisatie produceert ze meer met minder mensen en met een beperkter grondbeslag. Een stuk van de site werd van de bedrijfsvoering afgestoten, inclusief de geklasseerde toren. De stad was vragende partij voor een zinvolle herontwikkeling om de verloedering van de site en de buurt te voorkomen.

Het project "campus Remy" voorziet in de bouw van ca. 37.000 m² polyvalente vloeroppervlakte, die in eerste in-

stantie voor kantoren, ateliers en onderzoeksruimte zal worden ingenomen. De bediening per openbaar vervoer zal worden geoptimaliseerd.

G Wetenschapspark Arenberg – IMEC

Langs de Koning Boudewijnlaan werd de mogelijkheid gecreëerd voor de uitbouw van wetenschapsparken. De realisatie van het eerste wetenschapspark "Arenberg" is in voorbereiding. Gespreid over vier fasen zal in totaal 100.000 m² onderzoeksruimte worden gebouwd voor spin-offbedrijven. Het wetenschapspark wordt beheerd door een comité waarin onder meer de universiteit en de stad zetelen.

Naar aanleiding van de plannen voor het wetenschapspark, heeft de stad Leuven een streefbeeld opgemaakt voor de gewenste inrichting van de Koning Boudewijnlaan. Daarbij werd voorgesteld om voor het wetenschapspark Arenberg een derde kruispunt te realiseren. Op termijn zou men de drie kruispunten met een onderdoorgang uitrusten voor het doorgaand verkeer, zodat de functie van de Koning Boudewijnlaan als invalsweg voor Leuven niet in het gedrang komt. Tegelijk werd ook vooropgesteld dat langs de Koning Boudewijnlaan vrije busbanen moeten voorzien worden om een hoogwaardige openbaarvervoerbediening van de wetenschapsparken mogelijk te houden.

Recent heeft IMEC een vergunning aangevraagd voor de bouw van een nieuwe "clean room", waarmee hun onderzoekscapaciteit wordt verdubbeld. In het inrichtingsplan dat hiervoor werd opgemaakt, is vastgelegd dat de

site van IMEC op termijn functioneel één geheel moet vormen met het wetenschapspark, onder meer door gebruik van dezelfde ontsluiting.



HOOFDSTUK

6

ANALYSE FYSISCH SYSTEEM



6 ANALYSE FYSISCH SYSTEEM

6.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen en -processen en het watersysteem van belang¹.

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de menselijke activiteit in een gebied. Het is met andere woorden bepalend voor de landschappelijke en morfologische structuur, voor de ligging van de belangrijkste nederzettingen en infrastructuren...

Inzicht in het fysisch systeem is belangrijk om te komen tot een rationeel en duurzaam grondgebruik en om de eigenheid van de verschillende plekken in Leuven te kunnen duiden.

6.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

6.2.1 Geomorfologie en reliëf

Leuven is gelegen op het raakpunt van drie geologische eenheden: de vlakte van Laag-België in het noorden, het Brabants plateau in het zuiden en de Hagelandse heuvels die van het zuidwesten naar het noordoosten lopen. De Dijlevallei doorkruist het grondgebied van zuid naar noord (zie figuur 1.01).

Deze uitzonderlijke geologische conditie komt tot uiting in het Leuvense landschap, dat erg verscheiden is:

- De laagvlakte in het noorden is een vlak gebied met talrijke valleigronden en een vochtig karakter.

- Ten oosten en ten westen begrenzen de opeenvolgen van Hagelandse heuvelruggen, die dwars op de Dijle georiënteerd zijn, de laagvlakte. Deze heuvelruggen zijn vrij steil, variëren in hoogte van 70 tot 100 m en hebben plateauachtige toppen. Tussen de verschillende heuvels liggen brede, vochtige depressies.
- Het Brabants plateau is een zacht golvend gebied in het zuiden van de stad, gekenmerkt door een open landschap ingesneden door de Dijle en haar bijrivieren. Op de alluviale vlakten van de rivieren na is het plateau bijna overal in cultuur genomen.

Leuven ligt dus als het ware in een kom, historisch "de cuype" genoemd, ingesloten tussen de heuvels van het Hageland in het oosten en het westen en de golvende topografie van het Brabants plateau in het zuiden. Via de brede valleibodem van de Dijle staat deze kom in verbinding met de laagvlakte in het noorden.

De specifieke geomorfologie heeft de ruimtelijke ontwikkeling van de stad door de eeuwen heen gestuurd. Dit proces is reeds beschreven in het tweede hoofdstuk "synthese voor de bestaande ruimtelijke structuur" en wordt hier kort hernomen.

Chronologisch gezien is de eerste stadsomwalling de eerste belangrijke structuur die zich in het landschap inbedt. Leuven ontstaat op de oostelijke – overstromingsvrije – oever van de Dijle als handelsnederzetting op het kruispunt van de handelsroute Vlaanderen-Duitsland en de (bevaarbare) Dijle. Het eiland tussen de Dijlearmen doet dienst als verdedigingssite. Bij de bouw van de eer-

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: " Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ", Brussel, 1998, p. 546

ste stadsomwalling wordt de Dijle gedeeltelijk "verlegd" om buitengrachten te vormen. De dimensies van de eerste omwalling worden ingegeven door demografische groeiverwachtingen enerzijds en het reliëf anderzijds. De steile hellingen aan de westkant van de stad vormen een natuurlijke grens voor de stedelijke groei. Het oudste stratenpatroon van de binnenstad is zeer fijnmazig en verloopt volgens een raster dat de meanderende loop van de Dijle in zich opneemt. Het tracé van deze eerste omwalling en het middeleeuwse stratenpatroon zijn nog steeds duidelijk herkenbaar.

Kanalen (18e eeuw) en spoorlijnen (19e eeuw) zijn bij uitstek infrastructuren waarvan de aanlegkosten en de efficiëntie grotendeels bepaald worden door de te overwinnen hoogteverschillen. De Leuvense Vaart en de spoorlijnen zijn dan ook gelegen in de vlakkere delen van het landschap: ze zijn gebundeld in de "trechter" die door de Dijlevallei gevormd wordt ten noorden van de binnenstad. Niettemin waren grootschalige reliëfwijzigingen noodzakelijk om deze infrastructuren aan te kunnen leggen. Getuige hiervan zijn het opgehoogde spoorwegplateau en de uitgegraven spoorweggeul ten oosten van de binnenstad en de gedeeltelijk afgegraven Keizersberg en Roeselberg aan de Vaart en de Vaartkom ten noorden.

De Vaartkom, een binnenvaarthaven, werd aangelegd aan de voet van de Keizersberg. Het station werd ingeplant ten oosten van de binnenstad, op nagenoeg vlak terrein. Het reliëf heeft dus gezorgd voor een bundeling van noord-zuid georiënteerde infrastructuren in de alluviale vlakte van de Dijle en bijgevolg voor een concentratie van industriële activiteiten op deze plaats.

De autosnelwegen E314 en E40 (20ste eeuw) zijn voor hun aanleg minder gebonden aan het reliëf. Hun tracé wordt niettemin onrechtstreeks door de geomorfologie bepaald: ze worden aangelegd waar de ontwikkeling van de stad (wegen het fysisch systeem) tot dan beperkt gebleven is. Ze passeren Leuven ten zuiden en ten westen van de binnenstad en gaan dwars door het Brabants plateau (E40) en de westelijke Hagelandse heuvels (E314).

Door het grillige karakter van het reliëf in Leuven en de aanleg van talrijke infrastructuren ontstaan barrières. Hierdoor blijven ruimtelijk-functionele relaties tussen verschillende stadsdelen beperkt. Ook de Dijle is steeds zo'n barrière geweest. Op het tegelijk scheidend en collectorend vermogen van de Dijlevallei is reeds eerder in het tweede hoofdstuk ingegaan.

Op basis van de geomorfologie en een aantal belangrijke infrastructuren kan het Leuvense grondgebied opgedeeld worden in vijf stadsdelen:

- "De noordelijke trechter": gelegen in de laagvlakte en de alluviale vlakte van de Dijle, begrensd door de Kesselse bergen en de steile wand van het spoorwegplateau in het oosten, het talud tussen Wilsele-dorp en de Vaartzone in het westen en de singels in het zuiden;
- "Het westelijk heuvellandschap": gelegen, tussen de E314 en de stadssingels, op de uitlopers van het Brabants leemplateau en begrensd door het talud tussen Wilsele-dorp en de Vaartzone in het oosten en de Koning Boudewijnlaan in het westen;
- "Het zuidelijk plateau": gelegen op het Brabants plateau en doorsneden door verschillende riviervalleien.

- en, begrensd door de stadsring, de Koning Boudewijnlaan en de spoorlijn 36 richting Luik;
- "Het oostelijk heuvellandschap": bestrijkt de Hagelandse heuvelruggen met tussenliggende valleien, wordt door de spoorwegbundel en de E314 gescheiden van de andere stadsdelen;
- De binnenstad: gelegen in de alluviale vlakte van de Dijle en begrensd door een ringweg.

6.2.2 Bodemopbouw²

De bodems in de noordelijke laagvlakte zijn hoofdzakelijk valleigronden met lemige, zandlemige en kleiige textuur. Deze situatie weerspiegelt zich in het bodemgebruik van weiden en canada-aanplantingen, ... De heuvels worden gekenmerkt door een zandige textuur. Ze zijn bebouwd en bebost, terwijl in de dalen vochtige graslanden voorkomen. Het Brabants plateau is hoofdzakelijk met droge leembodems bedekt. Deze gronden zijn uitermate geschikt voor landbouw en tuinbouw. De Dijlevallei heeft hoofdzakelijk een lemige textuur en een nat karakter. Hier vindt men talrijke vochtige weiden en populieraanplantingen terug.

6.2.3 Hydrologie

- Grondwater

Naarmate een bodem beter doordringbaar is voor water, is het grondwater kwetsbaarder. In Leuven komen dan ook veel gebieden voor waarvan het grondwater kwetsbaar tot zeer kwetsbaar is. Het is vooral het geval voor de gebieden gelegen in de beek- en riviervalleien en voor het deel van Leuven behorend tot de tuinbouwstreek (het gebied ten noordwesten

van Wijgmaal en rond de vijvers van Bellefroid). Deze kwetsbaarheid hangt samen met de zandige deklagen van deze gebieden. Enkel tussen Kessel-Lo en Pellenberg liggen er lemige en kleiige deklagen waardoor dit gebied minder kwetsbaar is.

- Oppervlaktewater

Het grondgebied Leuven behoort tot het stroomgebied van de Dijle³, die vanuit het zuidwesten meanderend Leuven binnenstroomt (zie figuur 1.26). De Voer stroomt lange tijd evenwijdig ten westen van de Dijle en vloeit pas ter hoogte van de Vaartkom hiermee samen. Ten oosten van de Dijle wateren enkele kleinere beken zoals de Molenbeek/Bierbeek, de Lemingbeek en de Molenbeek/ Abdijbeek af in de Dijle. Deze beken zijn voornamelijk oost-west georiënteerd. Een aantal van deze beken staan in voor de afwatering van de hiermee evenwijdig lopende heuvels. Meer naar het noorden, ter hoogte van Wilsele-Putkapel, stroomt de Vunt in de Dijle. In Werchter vloeit de Dijle samen met de Demer.

De fysico-chemische kwaliteit van de Dijle en de Vaart wordt door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) als "verontreinigd" beoordeeld, die van de andere beken (Voer, Vunt, Leibeeck, Molenbeek, ..) als "zwaar verontreinigd". Deze fysico-chemische kwaliteit wordt bepaald aan de hand van parameters die determinerend zijn voor de zuurstofhuishouding. De biologische kwaliteit van de Dijle varieert van "matig" tot "slecht", die van de andere waterlopen van "slecht" over "zeer slecht" tot "dood" (de biologische kwaliteit wordt beoordeeld op basis van het voorkomen van zogenaamde aquatische macro-invertebraten, met het blote oog waarneembare ongewervelden zoals insecten, weekdieren, kreeftachtigen, wormen, enzovoort).

² Voor een gedetailleerde beschrijving: zie Soresa: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997 p. 9 figuur 1.26: Reliëf, hydrografie en bodemopbouw
³ Soresa: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997, p. 11

6.3 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Landschappelijke verscheidenheid

De landschappelijke verscheidenheid en de nog leesbare landschapsstructuur vormen troeven voor het stedelijk gebied Leuven. Een aantal samenhangende groene en open gebieden die diep in het verstedelijkte gebied door dringen, delen de bebouwde ruimte op en dragen bij tot de woonkwaliteit. Grote delen van deze gebieden staan echter onder een constante bebouwingsdruk, waardoor hun samenhang en open karakter dreigt verloren te gaan.

B Potenties bij kwaliteitsverbetering van het fysisch systeem / Integraal waterbeheer

De verbetering van de kwaliteitskenmerken van de waterlopen en het oppervlaktewater, de bescherming van de bodem en het grondwater, het herstel van de natuurlijke waterhuishouding, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de bescherming tegen geluidshinder vormen een uitdaging voor de verschillende functies in de open ruimte (natuurontwikkeling, landbouw, recreatie...). Deze thema's overstijgen echter het lokale planningsniveau.

C Structuurverval

Het aandeel aan authentieke landschappen gaat sterk achteruit in Leuven. Hierdoor verdwijnt gedeeltelijk de eigenheid van Leuven. Hiervoor zijn verschillende processen verantwoordelijk: negatieve milieu-invloeden (vervuiling, verzuring, verdroging...), versnippering ten gevolge van verspreide bebouwing en verstedelijking, schaalvergrotning en intensivering van de landbouw, terreinwijzigingen, ...

D Verstoring van de waterhuishouding

Door te bouwen in vallei- of overstromingsgebieden, door het verharden van grote oppervlaktes, door terreinwijzigingen, door het kanaliseren of verleggen van waterlopen kan de natuurlijke waterhuishouding verstoord worden. Hierdoor kunnen problemen met wateroverlast ontstaan. Een te lage grondwaterspiegel (bijvoorbeeld ten gevolge van een kunstmatige peilverlaging) kan dan weer leiden tot verdroging. Plaatselijke ingrepen zoals drainering of debietverhoging van waterlopen leveren geen structurele oplossingen. Een globale benadering van de waterbeheersing, gekoppeld aan een ondersteunend en geïntegreerd ruimtelijk beleid is noodzakelijk.

E Erosie

Een groot deel van Leuven behoort geologisch gezien tot de Brabantse leemstreek. Door de relatief sterke hellingen is het leemrijk gebied zeer gevoelig voor erosie. Overal waar leem aan de oppervlakte komt en waar het niet op één of andere manier wordt tegengehouden, dreigt uitspoeling. Hierdoor verdwijnen karakteristieke (micro)reliëfkenmerken en slibben waterlopen en rioolringen dicht. Kleine landschapselementen zoals haagkanten, grachten, bomenrijen... spelen een belangrijke rol bij het voorkomen van erosie.

F Watervervuiling / luchtvervuiling / geluidsoverlast



HOOFDSTUK

7

ANALYSE OPENRUIMTESTRUCTUUR



7 ANALYSE OPENRUIMTESTRUCTUUR

7.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

Volgens het RSV is de "open ruimte" het gebied waar openheid primeert en waarin de niet-bebouwde ruimte overweegt¹. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen.

Onder "openruimtestructuur" worden hier de structuurbepalende elementen behandeld die de samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten met een natuurlijk en open karakter. De open ruimte is drager van verschillende functies zoals landbouw, bosbouw, recreatie...

Door de open ruimte als één thema te behandelen worden deze functies in hun onderlinge samenhang bekeken en wordt een coherent ruimtelijk beleid uitgewerkt. Extra aandacht wordt echter besteed aan de integratie van de natuurlijke structuur in de openruimtestructuur. De natuurlijke structuur is²:

- het geheel van de rivier- en beekvalleien, de grotere natuur- en boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor natuur structurbepalende elementen en processen tot uiting komen;
- de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door kleinere natuur- en boscomplexen en door parkgebieden.

De natuurlijke structuur wordt dus beschouwd als een onderdeel van de openruimtestructuur.

Het begrip "natuur" moet hierbij ruim worden geïnter-

preteerd. Naast de enge biologische of ecologische betekenis, heeft "natuur" hoe langer hoe meer een sociale dimensie. Natuurbeleving draagt bij tot het algemeen welzijn. De mens heeft ten gevolge van een intensief levensritme steeds meer behoefte aan rust en ontspanning en zoekt hiervoor in toenemende mate "de natuur" op. Natuur heeft dus een belangrijke belevings- en gebruikswaarde en draagt bij tot de kwaliteit van de leefomgeving.

In dat opzicht maakt natuur deel uit van het stedelijk leven. Ze kan allerlei invullingen krijgen: groene dooradering in agrarisch gebied, stads- en buurtparken, pleintjes, speelbossen, groen langs infrastructuren en op bedrijventerreinen. Deze inbedding van natuur in allerlei menselijke activiteiten biedt een dubbel voordeel: de leef- of verblijfsomgeving wordt aangenamer én natuur krijgt kans buiten de echte natuurgebieden / reservaten. De grotere betrokkenheid van mensen bij de natuur (die deel uitmaakt van hun leefomgeving) verhoogt bovendien het maatschappelijk draagvlak voor natuurontwikkeling. Erkenning van de intrinsieke waarde van natuur is immers de eerste stap naar een respectvol gebruik ervan.

De brede definitie van natuur gaat er dus eigenlijk van uit dat "natuur overall is". Omdat menselijke activiteiten en natuur onderling erg verweven kunnen zijn, wordt er geen strikte scheiding gemaakt tussen natuur en niet-natuur. Het betekent niet dat er geen onderscheid bestaat tussen waardevolle en minder waardevolle, kwetsbare en weinig kwetsbare, zeldzame en algemeen voorkomende natuur, maar wél dat natuurontwikkeling in meerdere of mindere mate een randvoorwaarde is voor andere vormen van grondgebruik.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 63

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 556

7.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

Een veelheid aan functies op een relatief beperkte oppervlakte is eigen aan een sterk verstedelijkt gebied. Voor Leuven gaat dat niet enkel op voor de bebouwde ruimte, maar ook voor de open ruimte. Dit gegeven, samen met het feit dat Leuven beschikt over een zeer specifiek fysisch systeem, verklaart de grote variatie aan biotopen in Leuven en de kwetsbaarheid ervan.

In Leuven komen met andere woorden relatief veel gebieden voor met belangrijke natuurwaarden. Deze gebieden zijn dikwijls beperkt in oppervlakte en kennen een grondgebruik dat niet onmiddellijk gerelateerd is aan natuurontwikkeling zoals recreatie, wonen, landbouw...

Kenmerkend voor Leuven is de spreiding van de open ruimte. Aan de randen zijn de openruimtegebieden groter en lopen ze dikwijls over de gemeentegrenzen heen. In het (sterk verstedelijkte) centrale deel zijn de gebieden verhoudingsgewijs veel kleiner.

De veelheid aan infrastructuren draagt bij tot de visuele en functionele versnippering van de open ruimte. Enerzijds is dit vanuit het standpunt van natuurontwikkeling ongunstig omdat migraties van verschillende diersoorten van de ene open ruimte naar de andere onmogelijk worden. Anderzijds kunnen (de bermen van) infrastructuren een rol spelen als groene verbinding tussen de verschillende openruimtegebieden. Het vereist echter wel een aangepaste inrichting.

7.3 WAARDERING VAN DE GROENE EN OPEN RUIMTE IN LEUVEN

Naar aanleiding van de startnota is onderzoek verricht naar de waardering van de groene ruimte in Leuven (zie figuur 1.27)³. Bedoeling was om te komen tot een globale waarderingskaart, die als referentiedocument kon dienen om de inname van open ruimte te verhinderen, te sturen of te argumenteren. Hiertoe wordt de open ruimte belicht vanuit vier invalshoeken met elk een eigen waardering:

Tabel: opbouw van de open ruimte

	TOT. OPP. (HA)	OPP. HOGE (HA)	% TOT	OPP. MATEG (HA)	% TOT	OPP. LAGE (HA)	% TOT
ecologische	2.885	1.379	48	932	32	573	20
structurerend	2.910	1.900	65	676	23	334	12
landschappelijk	2.923	1.395	47	1.067	37	461	16
publiek gebruik	2.872	688	24	237	8	1.947	68
synthese	2.916	2.749	94	79	2.8	88	3.2

³ Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Planning: "Deelonderzoek: Waardering van de groene ruimte", Startnota, Leuven, 2001, p. 6/24

- de ecologische rol van de open ruimte: de actuele natuurwaarde van een gebied;
- de structurerende rol van de open ruimte: de mate waarin de open ruimte een rol speelt in de geleiding van de gebouwde massa en weerstand biedt tegen verdere verstedelijking;
- de landschappelijke rol van de open ruimte: de mate waarin een gebied deel uitmaakt van een landschappelijk waarneembaar geheel;
- de belevingswaarde van de open ruimte: de mate van publiek gebruik van het gebied (gekoppeld aan toegankelijkheid).

Conclusie

De kaarten tonen in de eerste plaats aan dat het evalueren van de open ruimte op basis van de ecologische waarde niet voldoende is om tot een ruimtelijk genuanceerde visie over de feitelijke toestand te komen. De kaarten tonen aan dat slechts voor de helft van de waardevolle open ruimte vandaag reeds een visie en ontwikkelingsplan bestaat. Het structuurplan moet de mogelijkheid aanboren om aan deze anomalie een oplossing te bieden.

De waardering van de open ruimte vanuit verschillende invalshoeken blijkt relevant. Na een eerste ruwe filtering blijven er verschillende categorieën bestaan (er zijn dus gebieden die bijv. enkel landschappelijk belangrijk zijn). De deelaspecten overlappen elkaar slechts gedeeltelijk. De attitude die vanuit de visievorming in het kader van het structuurplan wordt aangenomen en die vanuit het beleid wordt ondersteund, dient genuanceerd te worden afhankelijk van het deelaspect waarvoor de waardering gebeurde.

Open ruimte binnen Leuven

	TOTALE OPP.	OPEN RUIMTE	HOGE WAARDE	MATIGE WAARDE	LAGE WAARDE
t.o.v. totale open ruimte			94%	2.8%	3.2%
	2.872 ha	2.700 ha		80 ha	90 ha
	% tot Leuven	% tot Leuven	% tot Leuven	% tot Leuven	% tot Leuven
t.o.v. totale grondgebied	5.563 ha	51%	48%	1.4%	1.6%

Juridische toestand open ruimte

	BESCHERMING	MATIGE BESCHERMING	LAGE BESCHERMING
t.o.v. totale open ruimte	51%	22%	27%

7.4 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN⁴ (zie figuur 1.27)

A Vallei van de Dijle

De Dijle doorkruist van zuid naar noord het volledige Leuvense grondgebied⁵ (zie figuur 1.03):

- Ten zuiden van de E40 stroomt de Dijle Leuven binnen, in een gebied met kleinschalige weiden en bossen. De rivier heeft zich ongeveer 40 à 50 meter diep ingesneden in het Brabants plateau en meandert er in een alluviale vlakte die 800 tot 1200 meter breed is. Natuurlijke oeverwallen* en (antropogene)* dijken begrenzen de Dijle. Deze wallen en dijken liggen hoger dan de aangrenzende komgronden, die dan ook vrij vochtig zijn. De Dijle en de Voer stromen parallel via het Arenbergpark naar de binnenstad.
- In de binnenstad vernauwt de vallei en splitst de rivier zich in verschillende takken. Langs de Dijle zijn fragmentarisch parkjes en groenstroken aanwezig, waarvan sommige dienst doen als wandel- of fietspad. Op een aantal plaatsen is de Dijle drager van "kleine natuurwaarden" (muur- en moerasvegetaties), op andere plaatsen is ze overwelfd of reikt de bebouwing tot aan de bedding. Bij de aanleg van de Vaartkom werd de Dijle hier naar het zuiden verlegd om meer plaats te bieden voor de industriële activiteiten.
- Ten noorden van de binnenstad, doorheen een gebied dat gekenmerkt wordt door grootschalige industriële vestigingen, loopt de Dijle eerst in een vrij smalle bedding. De Dijle is hier eveneens verlegd, rechtgetrokken en gekanaliseerd (17e – 18e eeuw). Een kunstmatig opgehoogd landschap (gevormd door het

spoorwegplateau, de ophoging van de spoorwegdriehoek, het Vuntcomplex) scheidt de rivier van het oostelijk deel van de vallei. Ten noorden van de E314 verbreedt de vallei zich opnieuw en komen er brede, lemige oeverwallen voor. De Dijle stroomt hier door een vrij open landbouwgebied. De vijvers van Bellefroid worden (net zoals de plassen van het provinciedomein Kessel-Lo) in de 18e eeuw uitgegraven in een vochtig tot moerassig beemdengebied dat deel uitmaakt van de Dijlevallei ("Lovensbroeck"). De bredere depressie gevormd door Wijgmaalbroek is een kleinschalig landbouwgebied met enkele bospervelen en belangrijke natuurwaarden.

De Dijlevallei als geheel wordt gekenmerkt door een aantal biologisch waardevolle gebieden en is nog als een groen lint te onderscheiden tussen gebieden waar de natuurwaarden kwetsbaar zijn. Er komen nog een groot aantal gave landschappen voor: het zuidelijke deel van de vallei, de vijvers van Bellefroid, Wijgmaalbroek, ... Dankzij het voorkomen van deze landschappelijk waardevolle gebieden en het contrast met de omliggende gebieden vormt de Dijlevallei een zeer duidelijk element van de landschappelijke structuur. Bovendien vormt ze voor de ruime omgeving een belangrijke noord-zuid migratierroute voor fauna. De Dijlevallei is dan ook een belangrijk onderdeel van het ecologisch netwerk.

B Boscomplex Heverleebos

Heverleebos is een bijzonder waardevol, uitgestrekt boscomplex ten zuiden van Leuven met een totale oppervlakte van ca. 700 hectare. Het strekt zich uit op een

⁴ voor een omstandige beschrijving van de openruimtestructuur van Leuven wordt verwezen naar: Soresma: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997

⁵ voor een gedetailleerde beschrijving zie: Natuurreservaten vzw: "De Dijle levend door Leuven", 1999, Leuven. De impact van de Dijle als structurbepalend element op de ruimtelijke ontwikkeling van Leuven komt uitgebreid aan bod in het tweede hoofdstuk, synthese van de bestaande ruimtelijke structuur.

zacht golvend plateau. In het westen wordt het bos begrensd door de Dijlevallei. In het zuiden gaat het bos over in de Vaalbeekvallei en het Meerdaalwoud.

Heverleebos is net zoals het Meerdaalwoud en het Zoniënwoud een restant van het grote Kolenwoud dat ooit Midden-België bedekte. Het ontstond ca. 10.000 jaar geleden na de laatste ijstijd. Geleidelijk aan werden grote delen van dit Kolenwoud ontgonnen voor de landbouw. Vooral tussen de 11e en de 13e eeuw werd het bos in versneld tempo (onder leiding van invloedrijke abdijen) geruimd. Doordat de leemlaag in Heverleebos, in tegenstelling tot deze van de omliggende landbouwgronden, dun of onbestaande is, bleef Heverleebos gespaard. Vanaf de 15e eeuw werd Heverleebos samen met het Meerdaalwoud het jachtdomein van de familie de Croy. Zij legden de rechtlijnige dreven aan (die de bosbouw en de drijfjacht vergemakkelijken). In 1918 werden de bezittingen van de Arenbergfamilie verbeurd verklaard en kwamen de bossen in handen van de Belgische staat. In 1930-1931 werd in het noordelijke deel van het bos een arboretum aangelegd. Op een oppervlakte van ongeveer 9 ha zijn er verschillende boomsoorten aangeplant. De Naamsesteenweg (1754) en de E40 (in 1969) doorsnijden het bos. In 1971 werd Heverleebos als landschap beschermd.

Heverleebos vormt samen met het Meerdaalwoud één van de grootste Vlaamse boscomplexen⁶, dat dankzij de omvang en de hoge biodiversiteit een bijzondere ecologische waarde heeft. Beide behoren tot de "Zuid-Brabantse bossen", belangrijke natuurgebieden geselecteerd in het RSV⁷, én tot het Europees ecologisch netwerk⁸. Ze vervul-

len een "scharnierfunctie" tussen de Waalse leemplateaus en het Zoniënwoud.

Door haar omvang en hoge biodiversiteit heeft Heverleebos een grote ecologische waarde (vooral het zuidelijk deel). De structuur lijkt erg op deze van een natuurlijk bos: naast bomen bepalen ook struiken, varens, kruiden, mossen en zwammen het voorkomen. Het bosbestand is zeer gevarieerd. Amerikaanse eiken maken met 24% het grootste gedeelte van het bomenbestand uit. Het bos biedt levensruimte aan verschillende diersoorten. Daarnaast is Heverleebos een belangrijk recreatiegebied met een uitgebreid netwerk aan fiets- en wandelvoorzieningen.

Ten gevolge van intensieve recreatie, vooral ten noorden van de E40, worden fauna en flora verstoord. De E40 en de Naamsesteenweg vormen barrières in het bos en veroorzaken lawaai en lichthinder ('s nachts). Op een aantal plaatsen staan de randen van het bos onder druk door bebouwing en vertuining.

C Egenhovenbos

Egenhovenbos, ca. 54 hectare groot en gelegen in de vallei van de Voer, is een typisch broekbos. Het ontstond pas halverwege de 19e eeuw, na de uitvoering van waterbeheersingswerken (leibek, grachten...). De lage, natte ligging van Egenhovenbos maakt dat er hier een heel eigen flora tot ontwikkeling is gekomen, heel verschillend van die van de "plateaubossen" Heverleebos en Meerdaalwoud. De vegetatie bestaat hoofdzakelijk uit essen, olmen, elzen en moerascipressen. De E40 begrenst het bos in het zuiden. In het oos-

⁶ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL: " Ruimtelijke structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos, eindrapport ", in samenwerking met de Vereniging voor bos in Vlaanderen, Ground for GIS/KU Leuven R&D, Langzaam Verkeer, Leuven, 2000, p. 14

⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Brussel, 1998, p. 72

⁸ Provincie Vlaams-Brabant, Dienst ruimtelijke ordening en mobiliteit: "Ruimtelijk onderzoeksrapport RSVB-Verdicht netwerk" , Leuven, 2002, p. 9

telijk deel van het bos, aansluitend bij de universitaire gebouwen aan de Celestijnenlaan, is een wachtkassen aangelegd. Bij hoge waterstand kan de Dijle daar overstromen, zonder gevaar voor wateroverlast voor de stad Leuven.

Egenhovenbos heeft een grote ecologische en recreatieve waarde⁹. Het gebied vervult een habitat*- en migratiefunctie "in de natte sfeer" voor verschillende organismen. Het is een zeer belangrijk element in de globale natuurlijke structuur rond Leuven¹⁰.

De intensieve recreatie (wandelaars en mountainbikers) en de vervuiling ten gevolge van de autosnelweg (lawaai- en reukhinder, zwerfvuil) dreigen de kwaliteit van Egenhovenbos aan te tasten.

124

D De Kesselberg

De Kesselberg is één van de meest westelijk gelegen heuvels van het Hageland. De heuvel is ca. 75 m hoog, 300 m lang en bovenaan afgevlakt en grotendeels bebost¹¹. Op het westelijk deel (grenzend aan de Dijlevallei) ligt het natuurreervaat, dat eigendom is van de stad. In het noorden, westen en zuiden heeft de berg sterke hellingen, die de grens vormen met het woongebied van Kessel-Lo. De Kesselberg steekt dus sterk boven het omliggende landschap uit en is landschappelijk structurend. Naar het oosten toe loopt het bos verder over de ruggen van de Leming- en Chartreuzenberg. Het reservaatgedeelte is floristisch erg interessant: op een kleine oppervlakte komen meer dan honderd soorten voor (waaronder enkele zeldzame). De gevarieerde vegetatie (bos, heide, grasland, ruigten, struwelen) heeft tot gevolg

dat verschillende diersoorten zich op de Kesselberg gevestigd hebben en zich er handhaven (reeën, konijnen, vogels, reptielen, ...). De Kesselberg vervult tenslotte ook een recreatieve functie.

De Kesselberg is op dit moment zowel juridisch als beleidsmatig beschermd. Het natuurbeheersplan formuleert doelstellingen en maatregelen inzake erosiebestrijding, het begeleiden van recreatieve activiteiten en de verdere ontwikkeling van natuur in het gebied.

E Vallei van de Molenbeek-Abdijbeek

De Molenbeek-Abdijbeek loopt ten zuiden van de Schoolbergen. De vallei heeft haar open karakter bewaard en vormt een duidelijke overgang tussen de bebouwing van de Kesselse bergen en de bebouwing rond de Diestsesteenweg. Daarom werkt de vallei landschappelijk structurerend.

In de vallei liggen verschillende domeinen: het kasteel de Beaufort, de abdij van Vlierbeek, het provinciedomein Kessel-Lo. De abdij en een aantal bijgebouwen zijn sinds 1982 als monument beschermd. Samen met het provinciedomein vervult de abdij een belangrijke sociale en recreatieve functie. Hoewel het provinciedomein in de eerste plaats gericht is op recreatie, heeft het een aantal belangrijke potenties naar natuurontwikkeling. De vijvers zijn biologisch zeer waardevol¹² en kunnen bijdragen tot de natuurlijke waterbeheersing van de omgeving. Bovendien zijn er plaatselijk waardevolle en goed ontwikkelde vegetatietypes aanwezig. In het zuiden grenst de abdij aan een landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

⁹ SORESMA nv, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven, Antwerpen, 1997, p. 85

¹⁰ SORESMA nv, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven, Antwerpen, 1997, p. 85

¹¹ Milieudienst Stad Leuven, Natuurbeheersproject Kesselberg, 1989, p. 2

¹² Soresma: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997, p. 101

F Vallei van de Molenbeek-Bierbeek

De Molenbeek-Bierbeek stroomt vanuit het oosten naar Leuven, om zich net vóór de binnenstad bij de Dijle te voegen. Stroomopwaarts (Korbeek-Lo, Lovenjoel) is de vallei hoofdzakelijk bebost. Een aantal valleibossen zijn biologisch zeer waardevol¹³. De Molenbeek loopt door een viertal kasteeldomeinen alvorens Leuven te bereiken.

Bij de abdij van Park zijn 4 vijvers uitgegraven in de vallei (de eerste twee begin 14e eeuw, de andere twee vermoedelijk tussen 1666 en 1771)¹⁴. Het parkdomein en het open landschap er rond vormen een landschappelijk en historisch waardevol geheel, een rustpunt in een verstedelijkte omgeving. Ondanks de aanleg van de spoorweg en nieuwe woonwijken is het historisch landschap er bewaard gebleven. Samen met het militair domein heeft het gebied een belangrijke stapsteenfunctie ten opzichte van Heverleebos¹⁵.

Eenmaal voorbij het parkdomein versmalt de vallei van de Molenbeek tot een groen lint, dat ten zuiden van de woonwijk Matadi naar de Dijle stroomt.

G De Lemingbeekvallei

De Lemingbeek loopt tussen de Kesselberg/Lemingberg en de Wijnbergen/Schoolbergen. De vallei wordt gekenmerkt door een vrij grootschalig akkerlandschap met slechts een geringe biologische waarde. In het westelijk deel van de vallei komt relatief veel bebouwing voor, met tuinen die reiken tot aan de oevers van de beek. De waarde van de Lemingbeekvallei hangt samen met haar (grotendeels bewaarde) open karakter, dat een scherp contrast vormt met de aangrenzende beboste heuvels.

H Wijnbergen/Schoolbergen

De Wijnbergen/Schoolbergen maken deel uit van de Hagelandse heuvels. De heuvels zijn bebost, maar er komen ook kleinschalige landbouwelementen, residentiële bebouwing en "weekendverblijven" voor. Het landschap is dus vrij versnipperd. Desondanks zijn deze heuvels landschappelijk structurerend: ze steken scherp af tegen de aanliggende valleien en hebben als nog een "groen" uitzicht.

I Kasteelpark Arenberg

De omgeving van het Arenbergkasteel vormt een parklandschap met soortenrijke graslanden, bijzonder waardevolle en indrukwekkende oude bomen en exoten. Het gebied komt na de eerste wereldoorlog in handen van de universiteit, die er de campus Exacte en Toegepaste Wetenschappen uitbouwt. Vandaag vormt het park de overgang tussen de zuidelijke Dijlevallei, die grotendeels haar natuurlijk karakter behouden heeft, en de binnenstad, waar de Dijle in een smalle bedding wordt gedronken. Het gebied, gelegen vlakbij de binnenstad en het centrum van Heverlee, heeft – als geheel – een belangrijke recreatieve functie.

J Kareelveld

Kareelveld, ten westen van de binnenstad, vormt de uitloper van een openruimtegebied dat zich over Bergen uitsprekt richting Herent. Het is een open gebied met nogal wat reliëfverschillen, bijna volledig ingenomen door grootschalig akkerland. Er komt een grote diversiteit aan kleine landschapselementen voor. De holle wegen, grachten en taluds bepalen de ecologische en landschappelijke waarde.

¹³ Ministerie van Volksgezondheid en van het gezin: "Biologische Waarderingskaart van België, kaartblad 32", p.70

¹⁴ Ecostructuur bvba, Milieudienst Stad Leuven: "Beheersplan omgeving abdij van Park", Langdorp, 1998, p. 3

¹⁵ Soresma: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997, p. 107

K Landbouwgebied Hambos-Wijveld

Het gebied Hambos-Wijveld maakt deel uit van de "tuinbouwstreek", een vlakke regio met een open landschap, hoofdzakelijk in gebruik voor landbouwdoeleinden en ecologisch minder waardevol¹⁶. Opvallend is het kleinschalig karakter, met vrij veel graslanden en enkele kleine hoogstamboomgaarden. Lint- en verspreide bebouwing dreigen de openheid van het landschap aan te tasten.

L Kwade Hoek / Gasthuisbos / Wingevallei

Dit openruimtegebied scheidt Wilsele-Putkapel van Holsbeek. Kwade Hoek is een open landbouwgebied, met populierenbossen en kleinschalige graslanden. Gasthuisbos is een eiken-haagbeukenbos¹⁷, gelegen in de vallei van de Winge. De Wingevallei is zowel in ruimtelijk als in natuurlijk en landschappelijk opzicht een dominant structurerend element.

M Kleinschalige elementen in stedelijke context

In het verstedelijkt gebied komen talrijke (kleinere) open ruimtes voor, waar vooral de gebruiks- en belevingswaarde van belang is. Het gaat in hoofdzaak om parken en tuinen. Ze verluchten het dichte stadsweefsel, vormen herkenningspunten in de suburbane gebieden of geven een wijk een groen karakter. Deze veelheid aan kleinschalig groen heeft de potentie om uit te groeien tot een netwerk, zowel in ecologisch opzicht (stapstenen) als in recreatief opzicht (onderling met elkaar verbinden door fiets- en wandelpaden).

N Infrastructuren als verbindende elementen

Infrastructuren hebben een (potentieel) verbindende functie tussen verschillende openruimtegebieden, door hun lineair karakter en het voorkomen van flankerende bermen en/of bufferstroken. Deze verbindingen zijn des te belangrijker omdat de openruimtestructuur in Leuven erg versnipperd is.

Op stadsniveau zijn volgende infrastructuren van belang:

- De Vaart: de Vaart vormt de ruggengraat van een gevarieerd landschap dat gekenmerkt wordt door een afwisseling van open en bebouwde ruimtes. In het project Leuven-Noord (zie §5.6.2) wordt voorgesteld om de groenstructuur van het gebied verder te versterken, onder andere door de Vaartoevers "in te groenen".
- Spoorwegen en autosnelwegen: mits een natuurge richt bermbeheer kunnen deze infrastructuren als ecologische corridor fungeren.
- De ring: langs de vesten en singels komen nu al belangrijke lineaire groenfragmenten voor (tussen Tiense- en Naamsepoort, tussen Tervuurse- en Mechelsepoort, abdij Keizersberg) die potentieel tot een aaneengesloten groene ring rond de binnenstad kunnen worden ontwikkeld.

O Ecologische infrastructuur / kleine landschapselementen

Ecologische infrastructuur zorgt voor het in stand houden van een "ecologische basiskwaliteit". Ze bestaat uit kleine landschapselementen, zoals bomen- en hagenrijen, bermen, tuinen, houtkanten, poelen, grachten ...

¹⁶ Ministerie van Volksgezondheid en van het gezin: " Biologische Waarderingskaart van België, Verklarende tekst kaartblad 32", p. 32

¹⁷ Ministerie van Volksgezondheid en van het gezin: "Biologische Waarderingskaart van België, Verklarende tekst kaartblad 32", p. 68

7.5 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Versnippering en kwaliteitsverlies van de open ruimte

Het verlies aan kwantiteit en samenhang van de open ruimte is het rechtstreekse gevolg van een aantal maatschappelijke evoluties, zoals de bevolkingstoename, de toenemende behoefte inzake woonruimte, verkoops- en bedrijfsruimte... Verlinding* en verspreide bebouwing leiden tot versnippering van open ruimte.

Door slechte milieucodities functioneren openruimtefuncties, zelfs in homogene open gebieden, gebrekig. Zo vormen de autosnelwegen en een aantal drukke (gewest)wegen belangrijke barrières in de Leuvense open ruimte. Ze versnijden het open gebied en bemoeilijken of verhinderen migraties van diersoorten tussen verschillende openruimtegebieden.

B Aantasting en verarming van de natuurlijke structuur

De toenemende versnippering van de open ruimte door bebouwing, de toenemende verdroging en verzuring van de bodem, de verstoring door verkeer, recreatie, landbouwkundige bewerkingen en eutrofiëring* verarmen de natuurfunctie¹⁸. De natuurfunctie wordt met andere woorden verdrongen ten voordele van een "hardere" functie. De biodiversiteit komt hierdoor onder druk te staan.

Omdat het grondgebied van Leuven is opgedeeld in allerlei kleinere eenheden, neemt de leefbaarheid voor fauna en flora aanzienlijk af. Natuurontwikkeling wordt hier bemoeilijkt.

C Verdwijnen van ecologische infrastructuur

Het verlies aan ecologische infrastructuur hangt samen met de schaalvergroting binnen de landbouwsector. Kleine landschapselementen hebben niet langer een economische betekenis en zijn daarom bijna gedoemd te verdwijnen.

Bij voorbeeld gebieden zoals Kareelveld en Wijgmaalbroek, die nu nog een kleinschalig karakter hebben, worden in hun structuur bedreigd.

D Uniformisering van het landschap

Door het verdwijnen (of het nivelleren) van structuurbepalende en kleine landschapselementen en door de uniformiserende tendensen in de nederzettingsstructuur, vervaagt de eigenheid van de verschillende landschappen. Hierdoor vermindert ook de belevingswaarde van de open ruimte.

Zo doet bijvoorbeeld de bebouwing op de Troolieberg afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit.

E Geprivatiseerde groene of open ruimte

Veel groene ruimte in Leuven is geprivatiseerd. Een aantal gebieden kan potentieel opengesteld of publiek toegankelijk gemaakt worden, waardoor de belevingswaarde toeneemt.

Bijvoorbeeld in de binnenstad zijn de tuinen van diverse kloosters en colleges waardevol, maar niet publiek toegankelijk.

¹⁸ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 105

F Groeiend belang van "natuurrecreatie"

Door toenemende vrije tijd en welzijn, krijgen steeds meer maatschappelijke activiteiten een invulling in de recreatieve sfeer. Als tegenhanger van een intensief arbeidsritme heeft de mens immers meer behoefte aan rust en ontspanning: steeds meer mensen gaan als vrijtijdsbesteding de natuur opzoeken. Hierdoor neemt de druk op de natuur toe. De voortschrijdende verstedelijking vermindert het aanbod aan groene ruimte en verschert dus dit probleem.

Zo leidt bijvoorbeeld de overbetreding door wandelaars in Heverleebos en Kesselberg tot bodemverdichting, vervuiling en vernietiging van vegetatie.



HOOFDSTUK 8

ANALYSE NEDERZETTINGS- STRUCTUUR



8 ANALYSE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

8.1 DEFINITIE

Nederzettingen zijn ruimten met een hoge antropogene* dynamiek en met een hoge dichtheid aan menselijke functies. De verschillende activiteiten zijn er sterk verweven in een dicht bebouwd gebied. Traditioneel groeien nederzettingen rond een kern of centrum en zijn ze duidelijk herkenbaar. Door recente tendensen zijn "nieuwe" vormen van nederzettingen ontstaan: linten, verspreide bebouwing, suburbane verkavelingen, ...

De nederzettingsstructuur behandelt de hoofdzakelijk bebouwde omgeving die in gebruik is voor residentiële functies: wonen of verblijven en alle functies die het wonen ondersteunen. De nederzettingsstructuur is in mindere of meerdere mate verweven met de andere deelstructuren. Ze bestaat uit het samenhangend geheel van gehuchten, dorpen, linten en verspreide bebouwing in de open ruimte¹.

8.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

A *Onafhankelijk gegroeide kernen/verschillende woonmilieus*
De gemeente Leuven is ontstaan door de fusie van verschillende gemeentes, die tot dan toe redelijk autonoom functioneerden. Ze hadden dus een eigen groeilogica doorgemaakt en hebben een eigen "ruimtelijk beleid" gevoerd. Hierdoor hebben de verschillende kernen een specifiek nederzettingspatroon en een eigen identiteit.
Leuven beschikt dan ook over uiteenlopende woonmilieus in de verschillende deelgemeenten.

B Hoge bevolkingsdichtheid²

Leuven telde op 01-01-2002 89.154 inwoners en is daarmee de vierde grootste Vlaamse stad, na Antwerpen, Gent en Brugge.

Op een oppervlakte van 5.741 ha resulteert dit in een gemiddelde dichtheid van 1554 inwoners/km², op de Brusselse rand na de grootste bevolkingsdichtheid in de provincie.

De spreiding van de bevolking over de verschillende stadsdelen is vrij ongelijkmatig (zie figuur 1.28) Veruit het dichtst bevolkt is het centrum, gevolgd door het centrum van Kessel-Lo en Kesseldal. De dichtheid van Heverlee daalt door de aanwezigheid van Heverleebos. De dunst bevolkte delen van Leuven zijn deelgebieden Vaart, Egenhoven en Kesselberg.

C Studentenstad

In 1999 telde de K.U.Leuven 25.539 studenten. Groep T had op dat moment 1.668 hogeschoolstudenten. Aan de K.H.Leuven (bestaande uit de departementen Lerarenopleiding, Economische Hogeschool, Regaschool, Verpleeg- en Vroedkunde en Sociale Hogeschool) waren er 4.402 studenten ingeschreven³. Het Lemmensinstituut was goed voor ca. 500 studenten. In totaal waren er dus ca. 31.000 studenten in Leuven.

Studentenhuisvesting neemt een belangrijke plaats in binnen het Leuvens woonpatrimonium, vooral omdat in Leuven in vergelijking met andere universiteitssteden een verhoudingsgewijs hoog percentage studenten "op kot" zit⁴. Een recent bijkomend fenomeen is dat van de studenten die studeren in Brussel maar in Leuven verblijven.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 90

² Iris consulting, "Woonbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport", Brussel, 2002, p. 10

³ Stad Leuven, Dienst Economie: "Leuven, profiel in cijfers en feiten", Leuven, 2000, p. 9

⁴ Iris consulting: "Woonbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport", Brussel, 2002, p. 58

De exacte omvang van de studentenhuisvesting is niet gekend. Kotstudenten zijn immers over het algemeen niet ingeschreven in Leuven. Van de ca. 26.000 universiteitsstudenten verblijft - naar schatting - tweederde tot drievierde in de stad. Bij de hogeschoolstudenten is dat ongeveer de helft. Daarnaast is er nog een groep van studenten die na de studies in Leuven "blijft plakken", maar niet gedomicilieerd is in de stad.

D Jonge bevolking⁵

Leuven heeft in vergelijking met het Vlaamse gemiddelde een opmerkelijke leeftijdsopbouw: weinig kinderen, extreem veel jonge volwassenen (18-35 jaar), vrij weinig mensen tussen de 35 en 80 jaar en vrij veel hoogbejaarden. De merkwaardige leeftijdsstructuur is volledig toe te schrijven aan het migratiepatroon: een massale instroom van

STADSDEEL	OPPERVLAKTE (HA)	INWONERS 01-01-2000	INWONERS PER KM ²	DICHTHEID IN WOONGEBIED
Leuven totaal	5.741	88.014	1.554	3.85
Stadsdeel centrum	437	25.218	5.769	7.052
Historisch centrum	91	4.902	5.388	5.706
Nieuw Kwartier	121	6.826	5.661	7.074
Kapucijnenvoer	91	5.936	6.490	6.862
Ridders-Minckelersstraat	134	7.554	5.631	8.517
Stadsdeel noord	1.327	9.652	727	2.488
Wijgmaal	458	3.368	736	2707
Putkapel	517	5.209	1.008	2.234
Vaart	353	1.075	305	3.542
Stadsdeel oost	1.242	25.775	2.076	3.686
Kessel-Lo	387	14.426	3.724	4.915
Kesseldal	171	4.411	2.581	2.545
Kesselberg	267	1.511	565	2.344
Bovenlo	416	5.427	1.304	3.233
Stadsdeel zuid	2.008	18.775	935	3.953
Heverlee	1.152	12.975	1.126	4.677
Park	524	4.499	859	3.221
Egenhoven	332	1.301	392	2.248
Stadsdeel west	716	8.587	1.199	2.375
Wilsele-Dorp	297	3.712	1.251	2.475
Terbank	419	4.875	1.163	2.300

18 tot 27-jarigen vanuit heel Vlaanderen en het buitenland en daar tegenover een grote uitstroom van dertigers met (kleine) kinderen naar de omliggende gemeenten.

De oververtegenwoordiging van jongvolwassenen heeft te maken met studenten die na hun studies "blijven plakken". Het doet zich ruimtelijk quasi enkel voor in - en onmiddellijk rond - de binnenstad. Deze ruimtelijke concentratie valt samen met de spreiding van onderwijsinstellingen en studentenkamers.

E Kengetallen

- Leuven heeft 1.890 ha woongebied ingekleurd op het gewestplan; 101 ha woongebied met landelijk karakter; 26,5 ha woonpark.
- Leuven beschikt over 55,9 ha woonuitbreidingsgebied en 38,3 ha woonreservegebied op het gewestplan.
- Op het volledig grondgebied zijn er 23.617 eengezinswoningen, 15.446 appartementen, 4.128 studio's en 1.9816 studentenkamers geteld. (zie figuur 1.28)
- In 1981 betaalde men in Leuven gemiddeld voor een woning 36.900 euro (1.490.000 BEF), voor een villa 99.100 euro (4.000.000 BEF) en voor een appartement 32.700 euro (1.320.000 BEF). In 1991 betaalde men hiervoor respectievelijk 56.600 euro (2.280.000 BEF), 177.700 euro (7.170.000 BEF) en 45.850 euro (1.850.000 BEF). In 2000 respectievelijk 95.350 euro (3.850.000 BEF), 269.900 euro (10.890.000 BEF) en 76.400 euro (3.080.000 BEF).⁶
- Op het volledig Leuvense grondgebied komt leegstand voor in ca. 900 panden. Hiervan staan er waarschijnlijk 550 volledig leeg.⁷

- Sociale huurwoningen gerealiseerd door verschillende maatschappijen⁸:
 - Dijledal: 3.122 sociale huurwoningen
 - De Goede Haard: 544 sociale huurwoningen (deels verkocht).
 - SBK Leuven: 394 sociale koopwoningen.

In vergelijking met andere regionale centrumsteden heeft Leuven een relatief hoog percentage sociale woningen (8,5%). In het arrondissement (gemiddeld 3,5%) is Leuven de absolute koploper. De buurgemeenten van Leuven hebben een beduidend lager percentage sociale woningen.

Bajaardenhuisvesting:

- 9 erkende rusthuizen met in totaal circa 1.000 bedden.
- 4 serviceflatcomplexen met 289 wooneenheden.

8.3 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN

A De binnenstad

De binnenstad is gelegen in de alluviale vlakte van de Dijle en wordt begrensd door de ring (zie figuren 1.01, 1.02 en 1.10). Kenmerkend zijn de hoge morfologische en functionele dichtheid en het dens, ring-radiale stratenpatroon.

In de binnenstad situeert zich de hoogste concentratie studentenhuisvesting: de schattingen lopen uiteen van 23.000 tot 30.000 wooneenheden voor studenten (tegen-

⁶ Gegevens dienst Huisvesting- stad Leuven

⁷ Bron: GIS – G@lileo

⁸ Iris consulting: "Woonbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport", Brussel, 2002, p. 36 e.v.

over 25.218 ingeschreven inwoners in de binnenstad) (zie figuur 1.29).

De binnenstad valt grossso modo uiteen in twee gebieden:

- Een concentratiegebied met (bovenlokale) voorzieningen, gesitueerd binnen de 12e eeuwse omwalling en langs de vroegere poortstraten. Het fijnmazig, middeleeuws weefsel is hier ondanks een aantal ingrepen en de verwoestingen tijdens de beide wereldoorlogen goed bewaard gebleven. Uiteenlopende stedelijke functies zijn dominant aanwezig ten opzichte van het wonen. De publieke ruimte is afgestemd op bezoekers.
- Een gemengd gebied tussen de 12e eeuwse omwalling en de ring. Het vervult hoofdzakelijk een woonfunctie maar herbergt ook tal van eerder grootschalige functies (onderwijs, universiteit, zorginstellingen, gevangenis).
 - In het noordelijk deel van de binnenstad situeren zich veel sociale woningbouwprojecten, kleinere arbeiders- en bediendenwoningen, alsook een aantal oude industriële complexen rond de Vaartkom. Om de omgeving van de Vaartkom (die verloederd was na het wegtrekken van de industriële activiteiten) nieuwe impulsen te geven en als subcentrum uit te bouwen worden nieuwe BPA's opgemaakt.
 - De stationsomgeving is volop in transformatie (zie figuur 1.22).
 - De Bondgenotenlaan en de Diestsestraat vormen hét commercieel centrum van de stad.
 - Het oostelijk deel van de binnenstad volgt grotendeels het plan Laenen uit 1839. Daarin wordt een dambordpatroon geprojecteerd op de onbebouwde gebieden binnen de vesten en wordt de bebouwing georganiseerd volgens grote gesloten bouwblokken. Behalve woningen (herenhuizen) komen in dit stadsdeel ook grootschalige stedelijke functies voor: de universitaire campus binnenstad, het regionaal ziekenhuis, de gevangenissen.

- Langs de vesten en op een aantal plaatsen in de binnenstad (bijvoorbeeld St.-Maartensdal, 1963-'69) verrijzen – te midden van doorsnee rijwoningen – "hoogbouw" flats. Deze gebouwen dateren van de periode vlak vóór de fusie (1977). Op dat moment krijgt de stad af te rekenen met een grote nood aan nieuwe woningen én een nijpend gebrek aan ruimte.

B Heverlee

Heverlee ligt net ten zuiden van de binnenstad (zie figuren 1.10 en 1.16). De bebouwing wordt begrensd door grote, groene gebieden: de Dijlevallei en het kasteelpark Arenberg in het westen, Heverleebos in het zuiden, en tenslotte een open landbouwgebied, de abdij van Park en de Molenbeekvallei in het oosten.

De aanwezigheid van een eigen centrum, de nabijheid van de binnenstad en de omringende groene ruimten dragen bij tot een kwalitatieve woonomgeving in Heverlee.

Heverlee valt uit elkaar in een aantal samenhangende wijken met een eigen identiteit.

Het centrum van Heverlee heeft zich ten noorden van de spoorlijn naar Ottignies ontwikkeld. Het commerciële centrum groeide vanouds langs de Naamsesteenweg (met uitlopers ten zuiden van de spoorovergang). Het maatschappelijk centrum ontwikkelde zich boven op de heuvel, waar de kerk en het gemeentehuis werden gebouwd. Het was echter nooit sterk genoeg om een tegen gewicht te vormen voor de commerciële groei. Het centrum biedt dus tal van lokale voorzieningen maar heeft

ten gevolge van de verkeersdruk op de steenweg een weinig herbergzaam karakter. De omgeving van het deelgemeentehuis oogt verwaarloosd en wordt onderbenut. Nochtans heeft dit gebied dankzij zijn centrale ligging en goede ontsluiting de potenties om nieuwe impulsen te geven aan het centrum van Heverlee.

Net buiten het centrum ligt het Heilig Hartinstituut, een uitgebreid schoolcomplex ontstaan in de 19e eeuw rond het gelijknamige klooster.

Matadi, ten oosten van het centrum en grenzend aan de vesten, is een sociale wijk gebouwd tussen 1925 en 1930. De wijk herbergt ongeveer 180 woningen in een tuinwijkachtige omgeving. Ondanks de hoge dichtheid (35 woningen/ha) heeft het geheel een groen karakter en wordt het als woonomgeving hoog gewaardeerd. De Molenbeekvallei begrenst de wijk ten zuiden.

De wijken ten zuiden van de spoorweg zijn door huisvestingsmaatschappijen opgericht in de jaren '50. Dit verklaart de samenhang en de uniformiteit binnen elke wijk. Het gaat meestal om wijken met een groen karakter, met geschakelde woningen en een zuiver residentiële invulling.

Een overzicht :

- Berkenhof (1949): 90 woningen
- Boskant (1951): 54 woningen, gebouwd naar aanleiding van de vraag van "jonge" professoren en hogere kaders naar een ruimere wijk in de buurt van de universiteit
- Groenhof en Withof (1951-1952): 78 woningen

- Kriekenbos (1953-'54): 109 woningen, grondgebonden woningen & appartementen
- Ter Duin (1967): 99 woningen
- Ruelenspark (1967): 34 aangepaste woningen voor bejaarden.

Later volgen de appartementsblokken aan Wijngaardlaan / Hertogstraat.

Heverlee heeft af te rekenen met een aanzienlijke verkeersoverlast. Deze wordt veroorzaakt door een sterke toename van de bebouwing enerzijds en een onaangepaste verkeersontsluiting anderzijds. Bovenop de verkeersattractie van het Heilig Hartinstituut, veroorzaakt het verkeer tussen vesten en autosnelwegen een zware verkeersdruk in vele (woon)straten. De Celestijnenlaan, de Geldenaaksebaan en de Hertogstraat zijn veel gebruikte ontsluitingswegen.

C Kessel-Lo

Kessel-Lo is een woongebied dat in oppervlakte groter is dan de binnenstad. De spoorwegbundel vormt een sterke barrière tussen Kessel-Lo en de binnenstad: Kessel-Lo ligt in de algemene perceptie "achter" het station (zie figuren 1.10 en 1.16).

Kessel-Lo is één aaneengesloten geheel van woonstraten en wijken: van een stedelijk woonweefsel met aaneengesloten bebouwing aan de kant van de vesten tot wijken met vrijstaande woningen in de periferie.

Kessel-Lo ontstaat als een agrarisch gehucht rond Blauwput en wordt vanaf 1826 een zelfstandige gemeen-

te (na achtereenvolgens tot Leuven, Pellenberg en Linden behoord te hebben). De deelgemeente kent een belangrijke groei in de 19e eeuw: met de industriële ontwikkeling van de stad en de inplanting van de Centrale Werkplaatsen worden in Kessel-Lo (gelegen vlak bij de belangrijkste industriële zones) arbeiderswijken gebouwd. In de Centrale Werkplaatsen (die beschikken over een directe aftakking van de spoorlijn) werken in 1863 ca. 650 arbeiders bij de bouw en herstelling van locomotieven, rijtuigen, wagons en andere infrastructuur⁹.

De stedenbouwkundige ontwikkeling is in belangrijke mate gestuurd door het *Algemeen Plan van Aanleg* dat werd opgemaakt door Victor Bourgeois. Markante ruimtelijke elementen, zoals het Jan Vranckxtracé, vinden hun oorsprong in dit plan.

Een niet aanzienlijk deel van Kessel-Lo wordt ingenomen door – in oorsprong – sociale wijken uit de jaren'50: Heuvelhof, Casablanca, Lolanden, ... De laatste decennia verrijzen er hoofdzakelijk verkavelingen (grotendeels priavat) met vrijstaande woningen. Op die manier verschuift het karakteristieke beeld van Kessel-Lo: van een planmatig, coherent stedenbouwkundig geheel naar een marktgestuurde, suburbane woonontwikkeling. Deze is typisch voor de Vlaamse context maar heeft geen voeling meer met de structuur en de karakteristieken van de woonkern. De open verkavelingen zijn verantwoordelijk voor de lage woningdichtheid in de nieuwe wijken. Hierdoor verkleint het draagvlak voor sociale en commerciële voorzieningen.

⁹ Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS: "De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002, p. 12

Verdere verlinding vermindert immers het contrast tussen bebouwde en open ruimte, waardoor de landschappelijke waarde en de beleivingswaarde van de open ruimte stelselmatig afnemen.

Het woongebied is voorzien van verschillende groene ruimten: het provinciedomein, de abdij van Vlierbeek, Heuvelhof, Michotepark... Deze groene ruimten dragen niet alleen bij aan de woon- en omgevingskwaliteit, maar fungeren als schaarse herkenningspunten in het stilaan structuurloze weefsel van Kessel-Lo.

Kessel-Lo heeft een beperkte multifunctionele kern: langsheen de Diestsesteenweg en in de omgeving van het De Becker-Remyplein is er een concentratie van commerciële en andere voorzieningen. Deze zone is echter weinig herbergzaam door de verkeersdrukte. Ze beschikt bovendien over onvoldoende voorzieningen om de rol als centrum volledig te kunnen waarmaken. Ook op de Tiensesteenweg zijn nog een aantal commerciële functies aanwezig. De zware verkeersdruk, maar vooral de concurrentie van de distributie en de grootschalige detailhandel, leggen ook hier een hypothek op de leefbaarheid van het centrum.

De beleidskeuze van de voormalige gemeente Kessel-Lo om in de eigen economische en maatschappelijke behoeften te voorzien (en daarvoor niet van Leuven afhankelijk te zijn) heeft geleid tot de realisatie van een industriezone, waar nu het bedrijf Tyco gevestigd is, van het Koning Boudewijnstadion en van de woonwijk Kesseldal. Kessel-Lo kampt met een verkeersprobleem: op de steen-

wegen ontstaan dagelijks files. De beperkte ontsluitingsmogelijkheden, de grote bevolkingstoename en de samenvallende piek naar Leuven en Brussel zijn hiervoor verantwoordelijk.

Niet alleen de steenwegen worden overbelast, ook de woonwijken lijden onder het (sluip)verkeer. Ten gevolge van de onduidelijke verkeersstructuur hebben vele (woon)straten een feitelijke ontsluitingsfunctie. Ze krijgen af te rekenen met doorgaand verkeer en alle daarmee gepaard gaande overlast. Deze problematiek legt een druk op de leefbaarheid van de woonwijken.

D Wilsele-dorp, Putkapel en centrum

Wilsele-Putkapel en -centrum liggen in de vallei van de Dijle en de Vunt, langs de Aarschotsesteenweg (zie figuren 1.10 en 1.16). Wilsele-dorp ligt meer naar het zuiden, hoger op de Roeselberg/Keizersberg.

Wilsele-Putkapel ontstaat als een parochiegemeenschap (laag Wilsele) rond een kapel gelegen aan de kruising van de Aarschotsesteenweg en de Vunt. Het gehucht kent halverwege de 19e eeuw een belangrijke groei dankzij de vestiging van de Remy-fabrieken langs de Vaart. Na de Tweede Wereldoorlog worden er verschillende nieuwe wijken gebouwd, hoofdzakelijk met "goedkope woningen".

Het BPA Wilsele-Noord (KB 18-01-62) vormt het juridisch kader dat in grote mate de ruimtelijke ontwikkeling gestuurd heeft. De ruimtelijke structuur van Wilsele-Putkapel, twee woonlobben opgehangen aan de Aarschotsesteenweg, werd reeds in dit plan vastgelegd.

De woonkern Wilsele-Putkapel valt dus uiteen in drie delen:

- een kern langs de Aarschotsesteenweg, met relatief hoge concentratie van functies rond de kerk;
- een landelijke woonwijk ten westen van de steenweg aan de oevers van de Vunt;
- een woonwijk ten oosten van de spoorweg.

Wilsele-centrum is een lint langs de Aarschotsesteenweg met een aantal dwarse straten als uitbreiding (deze zijn meestal vrij kort door de natuurlijke barrières, Dijle en Vunt).

Wilsele-dorp heeft zich ontwikkeld boven op de hellingen van de Roeselberg. Het vormt een enclave, geklemd tussen de ring, de Nieuwe Mechelsesteenweg en de E314. In het oosten vormt een steile helling de grens tussen Wilsele-dorp en de commerciële en industriële Vaartzone.

De nederzettingsstructuur is opgebouwd uit een aantal linten die de helling volgen. Aaneengesloten, halfopen en open bebouwing wisselen elkaar af. Nabij de oude Mechelsesteenweg werden diverse sociale woningbouw-projecten gerealiseerd. Het woonreservegebied ten zuiden van de E314 is tot nog toe niet aangesneden. Wilsele-dorp beschikt over een beperkt aantal verbindingen met de stad en met Wilsele-Putkapel.

E Wijgmaal

De ontwikkeling van Wijgmaal heeft alles te maken met de vestiging van de rijst- en stijfselfabrieken Remy langs de Vaart, in de tweede helft van de 19e eeuw (zie figuren 1.10 en 1.16). Tussen 1789 en 1900 stijgt het aantal inwoners van

171 naar 2000, en transformeert Wijgmaal van een kleine landbouwgemeenschap tot een arbeidersgehucht.

De gemeente groeit om de industriële site heen. De industrieel Eduard Remy bouwt niet alleen fabrieken in Wijgmaal, maar ook woningen en gemeenschapsvoorzieningen (de foyer, Ymeria). Hij legt ook de drenen aan waaralangs grote, vrijstaande woningen zijn ingeplant. Een latere uitbreiding van Remy veroorzaakt een verdere bevolkingsgroei. In 1956 telt Wijgmaal 3.000 inwoners.

De kern van Wijgmaal bestaat uit een aantal ruime woonmazen. Dit wegenpatroon stamt nog uit de tijd dat Wijgmaal een landbouwersgehucht was. Geleidelijk aan werden deze woonmazen (in beperkte mate) verdicht en ontstonden meer naar het noorden toe uitdeinende bebouwingslinten. Er komen (quasi) uitsluitend grondgebonden woningen voor. De omliggende open ruimte blijft echter overal voelbaar. Wijgmaal beschikt over een station op de lijn Leuven-Mechelen en een beperkt aantal verspreide voorzieningen.

Door de opeenvolgende moderniseringen is de ruimtebehoefte van de Remyfabriek aanzienlijk gekrompen. Recent werd gestart met de reconversie van de afgestoten terreinen. Met de bouw van kantoren krijgt de site, die goed ontsloten is, een nieuw leven.

De vallei van de Dijle en Vunt scheidt Wijgmaal van Wilsele. Het open karakter van dit gebied is al sterk aangegetast door de bebouwing langs de Weggevoerdenstraat (en zijstraten). Alleen ter hoogte van het Ymeriacomplex

is de continuïteit van de vallei (aan weerszijden van de weg en de bebouwing) nog waarneembaar. De Weggevoerdenstraat, de belangrijkste verbindingsstraat tussen Wijgmaal en Wilsele-Putkapel, doet dienst als oost-west sluiproute, wat zeer hinderlijk is voor de aanpalende woonwijken.

Ten noorden van Ymeria ligt, in de vochtige komgronden rond de Dijle, een bijzonder waardevol natuurgebied (Wijgmaalbroek). De aanwezige oeverwallen bepalen de oostelijke bebouwingsgrens van Wijgmaal en de westelijke bebouwingsgrens van Wilsele.

F Egenhoven

Egenhoven ontstaat als een landelijke nederzetting rond de brug over de Voer, op het kruispunt met de verbindingsweg naar Zuid-West-Brabant (zie figuur 1.10 en 1.16). Eeuwenlang blijft het een klein agrarisch gehucht.

Pas vanaf 1960, met de bouw van de wijk Kapelberg en de nieuwe kerk, is Egenhoven sterk uitgebreid. Meer verkavelingen volgen. De kern heeft echter nooit dezelfde dynamiek gekend als de andere woonkernen rond de binnenstad. Vandaag vormt Egenhoven een woonkern met een beperkte omvang en een relatief lage dichtheid (ca. 1.300 inwoners), tussen de Koning Boudewijnlaan en de E40. De omringende open ruimte, de Voervallei met Egenhovenbos en de Dijlevallei, bepalen het karakter van Egenhoven. De belangrijkste recente realisaties zijn de aanleg van een geboortebos in het zuidwesten van Egenhoven en de private verkaveling Toverberg (ca. 75 loten) tussen de St.-Jansbergsesteenweg en de Doleegstraat.

G Beneden-Kessel en Kesseldal

Tussen de Kesselberg en de Molenbeek/Abdijbeekvallei bestaat vandaag een verdicht woonweefsel dat het resultaat is van twee ruimtelijke processen (zie figuren 1.10 en 1.16). Enerzijds heeft een gestage verdichting van de bebouwing plaatsgegrepen langs de oorspronkelijke verbindingsstraten (Wilselsesteenweg, Holsbeeksesteenweg, Bergstraat...). Ze geven nog steeds een zekere herkenbaarheid en structuur aan het weefsel. Anderzijds werden binnengebieden van variërende omvang verkaveld en in een min of meer samenhangende operatie gerealiseerd (Kesseldal, Genadedal, Bruineveld).

De goede bereikbaarheid vanaf de autosnelweg is de voorname bewegreden geweest voor de snelle groei gedurende de laatste decennia. Deze exponentiële bevolkingsaangroei ging echter gepaard met een zeer beperkte aangroei van de plaatselijke voorzieningen. Hierdoor werd de auto-affankelijkheid van de bewoners nog vergroot, hetgeen heeft geresulteerd in parkeer- en mobiliteitsproblemen.

H Terbank – Ter Elst

Ter Elst wordt in de jaren '50 gebouwd als sociale wijk (zie figuur 1.10). De nogal vreemde locatiekeuze had te maken met het nippende tekort aan woningen na WO II: de stad bouwde in hoog tempo sociale wijken op goedkope gronden of gronden die onmiddellijk beschikbaar waren. In de jaren '80 wordt ten oosten van Ter Elst de sociale wijk Terbank gebouwd.

Beide wijken bestaan hoofdzakelijk uit geschakelde eengezinswoningen en hebben een suburbaan, groen karakter.

Langsheen de Celestijnenlaan zijn appartementsblokken ingeplant alsook een aantal gemeenschapsvoorzieningen.

Terbank - Ter Elst wordt van de binnenstad gescheiden door Groenveld. Het is een uitgestrekt gebied waarvan de randen bebouwd zijn maar het binnengebied van ongeveer 25 ha vrijwel onbebouwd is. Samen met het ontbreken van een goede fietsers/voetgangersverbinding met de binnenstad leidt deze "geïsoleerde" ligging tot het vergroten van de "psychologische" afstand tot de stad.

De ontsluiting van de wijk gebeurt via de Tervuursesteenweg en de Koning Boudewijnlaan.

I Spaanse Kroon

De Spaanse Kroon maakt deel uit van Korbeek-Lo, waar toe het vóór de fusie van gemeenten behoorde. De woonwijk heeft een uitgesproken residentieel karakter. Het noordelijke deel wordt gekenmerkt door een vrij dichte bebouwing van aaneengesloten arbeiderswoningen. Het zuidelijke deel, grenzend aan de Molenbeekvallei, is veel "groener" en wordt ingenomen door een wijk met vrijstaande villa's.

De Tiensesteenweg vormde vroeger een onderdeel van het woonweefsel. Deze relatie is vandaag zo goed als onbestaande. Recente projecten van bovenlokaal niveau (baanwinkels...) en de sterk toegenomen verkeersdruk hebben de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid van de Tiensesteenweg sterk gereduceerd. De gevolgen van de verkeersdruk op de steenweg laten zich gelden tot in de woonwijk die tijdens de spitsuren af te rekenen krijgt met sluipverkeer.

J Woonlinten en verspreide bebouwing

Een woonlint wordt gedefinieerd als een bebouwde omgeving met een typische lineaire structuur aan één of beide zijden van een straat. Woonlinten zijn uitlopers van kernen en wijken, historisch gegroeid langs belangrijke verbindingswegen en/of meer recentelijk ontstaan door suburbanisatie. Zoals de term aangeeft gaat het hoofdzakelijk over woningen. Onder verspreide bebouwing worden alle woningen begrepen die morfologisch gezien geen deel uitmaken van een kern, wijk of lint. Ze liggen met andere woorden afgezonderd van de andere bebouwing.

Dankzij de toegenomen individuele mobiliteit zijn beide types gegeerde woonlocaties geworden. Ze combineren de voordelen van een landelijke (nabijheid open ruimte) en een stedelijke woonvorm (goede bereikbaarheid, beschikbaarheid van goede voorzieningen). Maar woonlinten en verspreide bebouwing tasten de open ruimte aan (versnippering) en veroorzaken een verdere banalisering van het landschap. Ze zijn verantwoordelijk voor bijkomend verkeer en het afwachten van infrastructurele meerkosten (aanleg wegeninfrastructuur, riolering...) op de gemeenschap.

In Leuven is het probleem van lint- en verspreide bebouwing relatief beperkt. Vooral in Wijgmaal en Kessel-Lo doet dit fenomeen zich voor.

¹⁰ Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Planning: "Deelonderzoek 1: inventaris vergunningen met woonbestemming 1996-2000", in Startnota voor het structuurplan van Leuven, Leuven, 2001, bijlagen.

8.4 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Gegeerde woonlocatie

Leuven is een aangename stad om te wonen. Behalve een levendige binnenstad met een hoogwaardig voorzieningenniveau, beschikt ze over aantrekkelijke en gevarieerde woonmogelijkheden in de deelgemeenten. Leuven biedt de voordelen van een grote stad terwijl typisch grootstedelijke problemen achterwege blijven.

Dat Leuven gegeerd is als woonlocatie blijkt o.a. uit het stijgend aantal inwoners, de geringe leegstand, de hoge vastgoedprijzen en de realisatie van ca. 450 nieuwe wooneenheden per jaar¹⁰.

Een kwalitatief woonmilieu vormt de basis van de stedelijke dynamiek. Het zorgt niet alleen voor een draagvlak voor stedelijke voorzieningen, maar is ook een troef voor het imago van de stad. Voor bedrijven wordt een aangename woonomgeving een belangrijke vestigingsvoorwaarde.

Leuven is niet alleen gegeerd bij permanente bewoners, maar ook bij tijdelijke bewoners zoals studenten en andere ‘passanten’. De verblijfskwaliteit voor studenten vormt dan ook een troef voor de universiteit en de hogescholen.

B Selectieve stadsvlucht

Een analyse omrent de verhuisstromen in het Leuvense toont aan dat Leuven een zeer specifiek migratiepatroon heeft: "Als centrumstad en universiteitsstad trekt Leuven jonge mensen aan uit heel Vlaanderen. Een deel van die bewoners keert terug naar de streek van herkomst, een

deel gaat elders wonen. Een groot deel van de nieuwe inwoners speelt Leuven kwijt aan de randgemeenten op het moment dat ze een gezin vormen en op zoek gaan naar een definitieve plaats om zich te vestigen. Leuven, en in het bijzonder de binnenstad, fungeert als draaischijf. Permanent schrijven nieuwe inwoners zich in, om zich in een latere gezinsfase terug uit te schrijven en weg te trekken naar één van de deelgemeenten of gemeenten in de omgeving van Leuven."¹¹

Deze bevindingen worden bevestigd door de Leuvense woonbehoeftenstudie. Achter het relatief stabiele en zelfs stijgende bevolkingsaantal gaan enorm intense migratiestromen schuil. Jaarlijks wordt zowat 7 % van de Leuvense bevolking vervangen. Enerzijds is er een massale instroom van twintigers (meestal alleenstaanden of koppels zonder kinderen). Anderzijds zijn de uitwijkers vooral dertigers met jonge kinderen.¹² Er is dus sprake van een selectieve stadsvlucht.

Met name de binnenstad slaat blijkbaar niet aan als woonmilieu voor jonge gezinnen en gezinnen met kinderen. Op het moment dat men de mogelijkheid heeft, gaat men op zoek naar een woning in de deelgemeenten of buiten Leuven. Dit resulteert niet in een leegloop van het centrum, omdat er een instroom plaatsvindt van studenten, ouderen, alleenstaanden en gerechtigden op het bestaansminimum. Het gaat hier dus dikwijls over economisch zwakkere groepen. Dit migratiepatroon heeft enkele nefaste, sociale, economische en ruimtelijke gevolgen voor de binnenstad ('sociale uitlogging'):

¹⁰ Tratsaert K: "Stads(v)lucht maakt vrij. Analyse van de verhuisstromen en een bevraging van de verhuismotieven en woonwensen van jonge gezinnen in het Leuvense", Leuven, HIVA, 1998, 80.

¹² Iris Consulting: "Woonbehoeftenstudie Leuven. Eindrapport", Brussel, 2002, 14-15.

- Het bevolkingsverloop is hoog. Jaarlijks wordt er 14% van de binnenstadsbevolking vernieuwd, studenten niet inbegrepen. Dit roept vragen op omtrent investeringen in de woning en woonomgeving en de betrokkenheid bij de buurt waar men woont.
- Eén op twee bewoners van de binnenstad is student. Dit veroorzaakt in bepaalde wijken overlast voor de permanente bewoners.
- Het aandeel sociaal-economisch zwakkere inwoners neemt in de binnenstad sneller toe dan in de deelgemeenten. Het economisch draagvlak van het centrum neemt hierdoor af.
- De vergrijzing is hoger dan in de deelgemeenten. Dit komt omdat in de kernstad een hogere concentratie aan bejaardentehuizen aanwezig is, omdat veel jonge gezinnen de randgemeenten opzoeken en omdat er belangrijke verhuisbewegingen zijn van gepensioneerden richting binnenstad.

C Druk op de vastgoedmarkt

De vastgoedmarkt in Leuven staat onder sterke druk. De prijs van het wonen is daardoor flink toegenomen. Dat is deels het gevolg van de grote vraag op de woningmarkt. Door de aanwezigheid van de universiteit en kennisgeoriënteerde werkgelegenheid gaat het vaak om hoogopgeleiden met een navenant inkomen.

Deels kan de stijging van de vastgoedprijzen ook verklaard worden door het ontbreken van een aangepast aanbod. Bouwgrond is hoe langer hoe meer een schaars goed, niet alleen in Leuven maar in de hele regio. Deze schaarste drijft de grondprijzen uiteraard sterk de hoog-

te in. In Leuven wordt bovendien een deel van het woonaanbod door de groeiende kamermarkt in beslag genomen. Het is immers financieel interessanter een woning om te vormen tot studentenhuis dan ze als eengezinswoning op de markt te brengen. Zo krimpt met name in de binnenstad het aanbod aan potentiële gezinswoningen met voldoende binnen- en buitenruimte. Deze tenscends drijft de woningprijzen lokaal bijkomend op.

Indien van overheidswege geen bijsturing van de markt gebeurt, dreigt Leuven zich als woonmilieu letterlijk uit de markt te prijzen. Voor bepaalde bevolkingsgroepen is Leuven eenvoudigweg onbetaalbaar geworden. Het belemmert ook de mobiliteit op de woningmarkt en bestendigt fenomenen als de onderbewoning van grote woningen door oudere alleenstaanden en koppels.

D Bedreigde woonkwaliteit

Bovenvermeld onderzoek van de verhuisstromen en -motieven toont aan dat een aantal aspecten van de woonomgeving bepalend zijn voor de keuze van vele gezinnen om al dan niet naar Leuven te komen of te blijven wonen. Het problematisch karakter van die factoren vormt dan ook een bedreiging voor de kwaliteit van het wonen in Leuven.

Om te beginnen hebben verschillende woongebieden in Leuven af te rekenen met een verminderde verkeersleefbaarheid. Vooral de wijken in het oosten van de stad lijden onder sluiptverkeer dat de drukke steenwegen tracht te vermijden. Het veralgemeende wagenbezit zorgt bovendien voor parkeerproblemen, vooral in de oudere dense wijken. De woon- en omgevingskwaliteit wordt hierdoor aangetast.

Daarnaast kampen sommige dichtbevolkte wijken met een gebrek aan groene ruimte en speelruimte. Vooral voor gezinnen met jonge kinderen vormt dat een motief om de stad te verlaten.

E Suburbanisatie en uniformisering

Onder invloed van de suburbanisatie van het wonen wordt de bestaande nederzettingsstructuur eenvormig. Bovendien leidt verlating en verspreide bebouwing tot een toenemende druk op de open ruimte en tot versnippering, tot een verhoogde verkeersonleefbaarheid en een afwending van infrastructurele kosten op de gemeenschap.

Leuven wordt momenteel gelukkig slechts in beperkte mate geconfronteerd met dat fenomeen. Permanente aandacht vanuit het beleid moet ervoor zorgen dat Leuven een gevarieerd en aantrekkelijk woonmilieu blijft behouden.

F Studentenhuisvesting

Ongeveer 75% van de Leuvense universiteitsstudenten zit op kot. Dat is meer dan op andere Vlaamse universiteiten, waardoor het succes van de K.U.Leuven mee afhankelijk is van een voldoende aanbod op de kamermarkt. Die is de laatste decennia grondig van aanschijn veranderd: de kotmadam behoort reeds een tijdje tot het verleden. Op de kamermarkt is een sterke professionalisering merkbaar. De universiteit heeft lange tijd de bouw van studentenkamers niet meer tot haar taak gerekend, waardoor haar invloed op de markt sterk is afgangen.

De laatste jaren wordt een schaarste op de kamermarkt vastgesteld, met een prijsstijging tot gevolg. Dit heeft

minstens drie oorzaken. Het nieuwe kamerdecreet heeft een aantal kamers uit het aanbod doen verdwijnen. Pas afgestudeerden en kansarmen nemen een onbekend deel van de kamers in. Een belangrijk aantal kamers tenslotte, is niet langer afgestemd op de comfortwensen van de studenten.

8.5 INVENTARIS VAN HET HUIDIGE AANBOD

Leuven heeft 1.890 ha woongebied ingekleurd op het gewestplan, 101 ha woongebied met landelijk karakter en 26,5 ha woonpark. Leuven beschikt daarnaast over 55,9 ha woonuitbreidingsgebied en 38,3 ha woonreservegebied op het gewestplan.

Er werd een inventaris opgemaakt van het huidig aanbod aan woningbouwlocaties in Leuven. Onderstaande gegevens hebben betrekking op de toestand op 01.01.2002 (zie figuur 1.30).

A Bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen

Voor de inventarisatie van de bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen werden volgende stappen gedaan:

- Telling van het aantal bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen in goedekeurde verkavelingen, volgens de verkavelingsvergunningen.
- Telling van het aantal beschikbare bouwpercelen langs uitgeruste wegen, buiten verkavelingen; voor

grotere percelen werd een verkaveling gesimuleerd volgens de "goede plaatselijke aanleg", met andere woorden volgens de perceelsgrootte die karakteristiek voor de omgeving is.

Bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen	1.203
Bouwmogelijkheden op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen	1.328
(In dit aantal is de bestaande verkavelingsvergunning voor Kesseldal, met nog een belangrijke bouwmogelijkheid voor appartementen langs de Kesseldallaan, opgenomen).	
TOTAAL	2.531

146

B Beschikbare grote terreinen in woongebied

De grote, onbebouwde terreinen binnen de gewestplannedomeinzone "woongebied" werden geïnventariseerd en opgemeten. Het gaat om een theoretisch juridisch aanbod: er werd nog geen rekening gehouden met eigendomsstructuur, huidig gebruik, ontsluitingsmogelijkheden en wenselijkheid. Bij de inventarisatie van de gewenste bouwmogelijkheden in het richtinggevend gedeelte werden deze criteria wél in rekening gebracht (zie hoofdstuk 5 van het richtinggevend gedeelte).

Beschikbare grote terreinen in woongebied 59,99 ha

C Beschikbare grote terreinen geblokkeerd door een bijzonder plan van aanleg (BPA)

Dezelfde oefening werd gemaakt voor de beschikbare grote terreinen in woongebied die geblokkeerd zijn door

een BPA, met andere woorden: waar de voorschriften van een bestaand BPA verhinderen dat de terreinen voor woningbouw worden aangewend.

Beschikbare grote terreinen in woongebied, geblokkeerd door een BPA	20,24 ha
---	----------

D Herontwikkelingsgebieden in woongebied

Ten slotte werd een inventaris opgesteld van de terreinen in woongebied die voor herontwikkeling als woonomgeving in aanmerking komen. Het gaat om de gebieden in woongebied die vandaag een andere functie hebben dan wonen en waarvan men weet dat deze functie op termijn zal ophouden te bestaan, of waarvan wordt aangenomen dat de functie in haar huidig voorkomen niet verenigbaar is met de woonfunctie.

Beschikbare grote terreinen in woongebied	56,74 ha
---	----------

E Beschikbare grote terreinen buiten woongebied

Volgende gebieden staan op het gewestplan ingekleurd als woonuitbreidings- of woonreservegebied:

woonreserve	Wakkerzeelsebaan	3,88 ha
woonreserve	Roeselbergdal	5,87 ha
woonreserve	Lemingbeekvallei	10,15 ha
woonreserve	Platte-Lostraat - Koetsweg	16,53 ha
woonreserve	Lange-Lostraat	1,88 ha
woonuitbreiding	Vogelzang	10,79 ha
woonuitbreiding	Weduwenrij	4,27 ha
woonuitbreiding	Groenveld + bijkomend	27,43 ha
woonuitbreiding	St-Jansbergsesteenweg	10,52 ha
woonuitbreiding	Bruineveld	2,91 ha

8.6 PROGNOSE VAN TOEKOMSTIGE WONINGBEHOEFT¹³

8.6.1 Globale woningbehoefte

De woonbehoeftenstudie van de stad Leuven maakt een raming van de behoefte aan bijkomende woningen in Leuven voor de periode 2002-2018. Dat gebeurt aan de hand van bevolkings- en gezinsprognoses. Hieronder wordt daarvan een korte synthese weergegeven. De gedetailleerde resultaten zijn terug te vinden in de studie zelf.

In het kader van een woningbehoeftestudie moet allereerst een zgn. gesloten bevolkingsprognose opgemaakt worden. Daarbij wordt enkel rekening gehouden met de natuurlijke aangroei van de bevolking. Maar door de enorme leeftijdsspecifieke migratiesaldi en de oneenvluchtige leeftijdsstructuur geeft een gesloten prognose voor Leuven een totaal onrealistisch beeld van de toekomstige demografische evolutie.

Een realistische prognose van de bevolkingsevolutie moet dus ook rekening houden met de (leeftijdsspecifieke) migratiertrends (open prognose). Er werden twee open prognoses opgesteld:

- Trendprognose: rekening houdend met alle migratiertrends, dus ook de ongewenste (uitwijking van gezinnen met kinderen).
- Trendbreukprognose: prognose waar de (negatieve) migratiesaldi met de rest van het arrondissement Leuven uitgefilterd werden, en waarbij aldus de suburbanisatietrend uitgeschakeld werd.

Op basis van de trendprognose zou de bevolking van Leuven nog licht toenemen tot 2010 (tot ca. 90.300 inwoners) en vervolgens lichtjes beginnen te dalen. Op een toename van vijftigers en zestigers na zou de huidige leeftijdsstructuur grossso modo behouden blijven. Op basis van de trendbreukprognose daarentegen zou er een forse toename van de bevolking optreden (97.000 inwoners in 2008, zelfs 109.000 in 2018), uiteraard als gevolg van het uitschakelen van de uitwijking van dertigers met kinderen (terwijl de inwijking van twintigers behouden blijft). De leeftijdsopbouw van Leuven wordt in dit scenario veel evenwichtiger en vergelijkbaar met het huidig Vlaamse gemiddelde.

De volgende stap in een woningbehoeftestudie is de omzetting van inwoneraantallen naar aantal gezinnen, aangezien dit aantal de woningbehoefte bepaalt. Hiervoor werd gewerkt met drie zgn. gezinsverdunningsscenario's:

- minimaal scenario: minimale gezinsverdunning en op termijn zelfs gezinsverdichting (enkel veroudering van de bevolking);
- maximaal scenario: doortrekken trend gezinsverdunning 1994-2002;
- RSV-scenario: nog sterke gezinsverdunning op basis van RSV-prognose voor arrondissement Leuven (zeer onwaarschijnlijk voor de stad Leuven).

Toepassing van deze scenario's op de inwoneraantallen, bekomen met het trendscenario, leveren voor de periode 2002-2008 een toename van het aantal gezinnen (en dus een behoefte aan woningen) op van 820 tot 1.872 eenhe-

¹³ Dit hoofdstuk is gebaseerd op: Iris Consulting: " Woonbehoeftenstudie Leuven. Eindrapport ", Brussel, 2002, 76 p. + bijlagen.

den. Tussen 2008 en 2018 zou er in het minimaal scenario zelfs een afname zijn van het aantal gezinnen (-152), in het RSV-scenario nog een toename met 1.063 eenheden. Bij toepassing van de trendbreukprognose is er in alle gezinsverdunningsscenario's nog een aanzienlijke woningbehoefte: 3.716 à 5.411 eenheden voor de periode 2002-2008 en nog eens 4.532 à 7.334 voor de periode 2008-2018. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze gezinsprognoses.

Tabel: Evolutie aantal gezinnen en gezinsgrootte in Leuven volgens de drie gezinsverdunningsscenario's, toegepast op de trend- en de trendbreukprognose

Volgende tabel differentieert het bijkomend aantal gezinnen naar gezinsgrootte en leeftijd, volgens het minimaal scenario toegepast op de trend- en trendbreukprognose. Die differentiatie is belangrijk voor het verdeelen van de behoefte over de verschillende woningtypes.

Gelet op de schaarste aan bebouwbare ruimte in Leuven, zal het niet mogelijk zijn om binnen het eigen grondgebied het aantal woningen te realiseren dat vereist is om aan de trendbreukprognose te voldoen. Dit zou ten andere ruimtelijk en stedenbouwkundig ook niet verantwoord zijn. Om deze trendbreuk op een verantwoorde manier te realiseren, is het noodzakelijk delen van de aangrenzende gemeenten in te schakelen. Beleidsopties hieromtrent moeten uiteraard genomen worden in het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Leuven dat momenteel aan de gang is.

	MINIMAAL SCENARIO		MAXIMAAL SCENARIO		SCENARIO RSV	
	GEZINNEN	GEZINS-GROOTTE	GEZINNEN	GEZINS-GROOTTE	GEZINNEN	GEZINS-GROOTTE
2002	42.656	2,090	42.656	2,090	42.656	2,090
2008 trend	43.498	2,073	43.476	2,074	44.528	2,025
Evolutie 2002-2008	+842		+820		+1.872	
2008 trendbreuk	46.372	2,099	46.931	2,074	48.067	2,025
Evolutie 2002-2008	+3.716		+4.275		+5.411	
2018 trend	43.346	2,072	43.705	2,055	45.591	1,970
Evolutie 2008-2018	-152		+229		+1.063	
Evolutie 2002-2018	+690		+1.049		+2.935	
2018 trendbreuk	50.904	2,144	53.109	2,055	55.401	1,970
Evolutie 2008-2018	+4.532		+6.178		+7.334	
Evolutie 2002-2018	+8.248		+10.453		+12.745	

8.6.2 Specifieke woningbehoeften

A Sociale (betaalbare) huisvesting

De woonbehoeftenstudie bevat een bepaling van de specifieke behoefte aan sociale (huur)woningen, opgetrokken tot een bepaling van de behoefte aan betaalbare woningen in het algemeen. De sociale huisvestingssector neemt daar een bepaald deel van in. Deze bepaling gebeurt door het gezinsinkomen te vergelijken met de volgende drie inkomensgrenzen:

- het maximaal inkomen om wettelijk in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning;
- het minimaal inkomen vereist om een "gemiddelde" private woning (appartement of gewone woning) in Leuven te kunnen kopen;
- het minimaal inkomen vereist om een private woning met een minimum aan kwaliteit (studio, appartement of rijhuis) in Leuven te kunnen huren.

Tabel: Differentiatie bijkomend aantal gezinnen naar gezinsgrootte en leeftijd, volgens het minimaal scenario toegepast op de trend- en trendbreukprognose

De categorie gezinnen die boven de inkomensgrens zit om een eigen woning te kunnen financieren, behoort logischerwijs niet tot de doelgroep van overheidsoptreden. Anderzijds is er de categorie die te weinig verdient om zich een degelijke huurwoning op de privé-markt te kunnen veroorloven. Dit is de prioritaire doelgroep voor de sociale huisvestingssector. De tussenlig-

EVOLUTIE AANTAL GEZINNEN	TRENDPROGNOSE			TRENDBREUKPROGNOSE		
	1 PERSOON	2 PERSONEN	3 PERSONEN OF MEER	1 PERSOON	2 PERSONEN	3 PERSONEN OF MEER
	2002-2008	+521	+288	+32	+1.631	+852
0-17 jaar	0	-8	-95	0	+53	+580
18-29 jaar	+69	+54	-36	+163	+106	-3
30-49 jaar	+43	+24	-41	+889	+362	+415
50-69 jaar	+311	+229	+173	+388	+304	+202
70+ jaar	+98	-12	+33	+190	+27	+39
2002-2018	+339	+514	-162	+3.139	+2.021	+3.088
0-17 jaar	0	-26	-271	0	+132	+1.424
18-29 jaar	-366	-149	-169	-37	+5	+7
30-49 jaar	+127	+19	+1	+2.046	+788	+1.216
50-69 jaar	+856	+985	+279	+1.214	+1.318	+257
70+ jaar	-278	-316	-2	-88	-222	+12

gende categorie komt in principe aan zijn trekken op de private huurmarkt, maar zou voor de verwerving van een eigen woning enige fiscale steun kunnen gebruiken. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de omvang van deze categorieën.

Tabel: Synthese omvang doelgroepen per stadsdeel en deelgebied

STADSDEEL/DEELGEBIED	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Totaal Leuven	3.265	7.733	5.917	8.190	1.887	14.959	41.951
Stadsdeel Centrum	1.670	3.126	3.341	1.431	1.126	4.209	14.903
Historisch centrum	0	1.019	735	261	392	870	3.277
Nieuw Kwartier	36	1.125	709	441	150	1.266	3.727
Kapucijnenvoer	368	726	751	310	214	1.062	3.431
Riddersstr-Minckelerstraat	1.266	256	1146	419	370	1.011	4.468
Stadsdeel Oost	1.006	1.685	1.034	2.704	213	4.423	11.065
Kessel-Lo	849	9750	692	1.384	163	2.362	6.425
Kesseldal	157	211	116	562	10	853	1.909
Kesselberg	0	60	14	192	7	245	518
Bovenlo	0	439	211	567	34	962	2.213
Stadsdeel Zuid	152	1.837	866	1.803	308	3.345	8.311
Heverlee	71	1.436	695	1.162	249	2.394	6.007
Park	81	366	163	455	55	723	1.843
Egenhoven	0	35	8	186	4	228	461
Stadsdeel West	338	558	519	809	172	1.531	3.927
Wilsele-dorp	270	126	175	398	54	634	1.657
Terbank	68	432	344	411	118	897	2.270

Categorieën:

(1) gezinnen in een sociale huurwoning; (2) overige huurders onder inkomensgrens voor private huurwoning; (3) overige huurders onder inkomensgrens voor private koopwoning; (4): eigenaars onder inkomensgrens voor private koopwoning; (5) overige huurders; (6) overige eigenaars; (7) totaal aantal gezinnen op 1/1/2000

B Bejaardenhuisvesting

Voor het bepalen van de behoefte aan bejaardenhuisvesting in zijn verschillende vormen gaat de woonbehoeftenstudie uit van de programmacijfers die gehanteerd worden door de Vlaamse overheid conform de wetgeving op de bejaardenvoorzieningen in Vlaanderen. Het toegelaten aantal plaatsen in rusthuizen is gebaseerd op de

huidige leeftijds- en afhankelijkheidstoestand in de Vlaamse rustoorden en wordt uitgedrukt in procenten ten opzichte van het aantal inwoners in een bepaalde leeftijdscategorie.

Voor de serviceflatcomplexen en andere woningcomplexen met dienstverlening is er geen specificatie volgens leeftijd maar wordt enkel een totaal van 2 wooneenheden per 100 bejaarden vooropgesteld. Zowel voor rusthuisbedden als voor serviceflats gaat het om maxima (om overconcentratie in bepaalde gemeenten tegen te gaan).

C Studentenhuisvesting

Uit de woonbehoeftenstudie blijkt dat het, door het ontbreken van betrouwbare gegevens over het huidig aanbod en de relatieve onvoorspelbaarheid van de evolutie van het aantal studenten, quasi onmogelijk is om op een wetenschappelijk verantwoorde manier de toekomstige behoefté aan bijkomende studentenhuisvesting in te schatten.

Bij gebrek daaraan lijkt het dus wenselijk om de omvang van het vereiste aantal nieuwe studentenkamers te bepalen in overleg tussen de verschillende betrokken partijen (K.U.Leuven, hogescholen, stad Leuven, privé-investeerters).

Tabel: Huidige en toekomstige behoefté aan bejaardenhuisvesting

	INWONERS 2002	WOONGEL. 2002	INWONERS 2008	WOONGEL. 2008	EVOL. 2002- 2008	INWONERS 2008	WOONGEL. 2008	EVOL. 2002- 2018
Rsthuisbedden	19.054	997	19.329	1.126	+129	21.266	1.215	+218
60-74 jaar	11.585	116	10.928	109	-7	13.710	137	+21
75-79 jaar	3.507	140	3.535	141	+1	2.540	102	-38
80-84 jaar	2.089	251	2.726	327	+76	2.374	285	+34
85-89 jaar	1.216	280	1.509	347	+67	1.710	393	+113
90+ jaar	657	210	631	202	-8	932	298	+88
Serviceflats	19.054	381	1.9329	387	+6	21.266	425	+44
Totaal bejaardenhuisvesting	19.054	1378	19.329	1.513	+135	21.266	1.640	+262



HOOFDSTUK 9

ANALYSE CENTRUMSTRUCTUUR



9 ANALYSE CENTRUMSTRUCTUUR

9.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

Steden vervullen traditioneel een centrumrol in een grotere regio. Deze centrumrol vertaalt zich in de vestiging van zogenaamde centrumfuncties. De term "centrumfuncties" dekt een breed gamma voorzieningen uit verschillende sectoren (onderwijs, cultuur, handel, diensten, recreatie, verzorging, ...). Als gemeenschappelijk kenmerk hebben al deze functies dat ze bezoekers aantrekken.

In de economische structuur komen functies aan bod die zorgen voor tewerkstelling. Aangezien ook veel centrumfuncties tewerkstelling genereren, is er een overlapping tussen de economische structuur en de centrumstructuur. Deze overlapping is echter niet volledig, zodat het noodzakelijk is centrumfuncties en economische functies apart te behandelen.

Afhankelijk van het niveau van de verzorgende functie, de aard en de intensiteit van de relaties die deze functies oproepen en hun belang voor Vlaanderen, onderscheidt het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) grootstedelijke, regionalstedelijke, structuurondersteunende kleinstedelijke en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau. In het RSV worden delen van Leuven geselecteerd als regionalstedelijk gebied¹.

Regionalstedelijke gebieden nemen door hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Ze hebben in kwalita-

tief en kwantitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen².

De selectie bevestigt met andere woorden de centrumrol die Leuven vandaag al binnen een ruimere regio vervult.

9.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

A Uitgebreide onderwijs- en onderzoeksfunctie

De uitgebreide onderwijs- en onderzoeksfunctie vormt nog steeds bij uitstek dé troef van Leuven en de factor waardoor Leuven zich van andere centrumsteden van vergelijkbare grootte onderscheidt.

Dankzij de stichting van de universiteit (1425) – en andere onderwijsinstellingen in haar kielzog – geniet de "provinciestad" Leuven van een internationale uitstraling. Het kwalitatief hoogstaande onderwijsapparaat maakt Leuven niet alleen aantrekkelijk als vestigingsplaats voor kennisgeoriënteerde bedrijvigheid, maar genereert ook spin-offactiviteiten.

De academische ziekenhuizen oefenen een belangrijke bovenregionale functie uit³: hun werkingsgebied beslaat quasi het volledige Vlaamse grondgebied.

Onderwijs en gezondheidszorg samen staan in voor ca. 40% van de tewerkstelling⁴.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 336

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel, 1998, p. 341

³ Van der Haegen H. (red.) : "Leuven 2000. Kernstad en stadsgebied ", Leuven, 1974, p. 14

⁴ Stad Leuven ,Centrummanagement vzw : "Krachtlijnen van het strategisch commercieel plan, voorontwerp ", Leuven, 2002, 6 blz.

De aanwezigheid van ca. 30.000 studenten heeft bovendien een grote invloed op het stedelijke leven en vertaalt zich onder meer in een aantal specifieke voorzieningen in de recreatieve en culturele sector. Ze draagt ook in hoge mate bij tot de sociale veiligheid van de stad.

B Overzichtelijke binnenstad met een compact, aantrekkelijk winkelgebied

Steden vervullen traditioneel de rol van handels- en dienstencentrum. Zo ook Leuven. Reeds in de Middeleeuwen werpt de stad zich op als handelscentrum op de route Rijnland-Vlaanderen, met een eigen haven (Vismarkt) en verscheidene markten, geconcentreerd in het gebied binnen de 12de eeuwse omwalling⁵.

156

Het commerciële centrum van de stad bestrijkt nog steeds een relatief beperkte oppervlakte. Het valt ruwweg samen met het gebied binnen de eerste middeleeuwse omwalling, uitgebreid met de as Bondgenotenlaan-Diestsestraat. Deze zone herbergt het gros van de handelszaken, horeca en diensten met een uitgesproken bovenlokale aantrekkingskracht en een aantal administratieve en culturele functies. Op loopafstand van dit commerciële centrum bevinden zich verscheidene onderwijsinstellingen en grootschalige voorzieningen zoals het regionaal ziekenhuis.

De compactheid van het commerciële centrum en het voorkomen van verschillende functies in elkaars nabijheid wordt door bezoekers bijzonder gewaardeerd. Het wordt als pluspunt ervaren, zoals blijkt uit onderzoek verricht voor het citymarketingsplan⁶.

C Recente ontwikkeling tot administratief beslissingscentrum

De keuze van Leuven als hoofdplaats van Vlaams-Brabant werpt de stad op als administratief beslissingscentrum⁷. Openbare diensten en hoofdzetels van bedrijven vestigen zich steeds vaker in Leuven, waardoor deze rol van beslissingscentrum bevestigd wordt. De projecten rond de stationsomgeving en de Philipssite staan in het teken van het groeiend belang van Leuven als beslissingscentrum. Het Provinciehuis en het Vlaams Administratief Centrum worden twee nieuwe bakens in het stadslandschap.

D Kengetallen⁸

- Aantal studenten K.U.Leuven 25.539
- Aantal hogeschoolstudenten (KHL + Groep T) 6.070
- Aantal leerlingen middelbaar onderwijs 9.106
- Aantal personeelsleden K.U.L. + universitaire ziekenhuizen 13.716
- Verzorgingsgebied handel- en dienstencentrum ca. 300.000 mensen
- Aantal handelspanden in de binnenstad 775
- Aantal diensten in de binnenstad 180
- Aantal horecazaken in de binnenstad 415
- Aantal bezoekers stedelijk museum in 2001 24.676
- Aantal bezoekers Sint-Pieterskerk in 2001 17.605
- Totaal aantal gebruikers stedelijke zwembaden 2001 647.002
- Totaal aantal bezoekers loket toerisme in 2001 30.034
- Het cultuurcentrum heeft het jongste decennium zo'n expansie gekend dat het uitgegroeid is tot de grootste "levrancier" van Vlaams-Brabant inzake podiumkunsten.

⁵ Van der Haegen H. (red.), 1974, p. 5

⁶ Allcomm, IMO Leuven : « Citymarketingplan Leuven. Eindrapport », Leuven, 1999

⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p. 132

- De Leuvense bibliotheek is (met haar nieuwe vestiging in het Tweebronnocomplex en de vier filialen in de deelgemeenten) de grootste bibliotheek van de provincie.

9.3 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN (zie figuur 1.31)

A De binnenstad als concentratiegebied van centrumfuncties

De binnenstad kent een sterke verweving van uiteenlopende functies (zie figuur 1.08). Handel, diensten, horeca, culturele en recreatieve voorzieningen, onderwijsinstellingen, ... komen er samen met de woonfunctie voor.

Het centrale deel van de binnenstad heeft de hoogste functionele en morfologische dichtheid (en gebruikersintensiteit). Het vormt het commercieel, toeristisch en recreatief zwaartepunt van de stad met een uitgesproken bovenlokale aantrekkingskracht. De publieke ruimte binnen deze zone is afgestemd op bezoekers, hetgeen blijkt uit de autovrije inrichting van (een deel van) de Diestsestraat, Mechelsestraat en Brusselsestraat, de aanleg van de Naamsestraat, de Grote Markt, de Bondgenotenlaan, ...

Het concentratiegebied valt samen met de zone binnen de eerste omwalling, uitgebreid met de Bondgenotenlaan-Diestsestraat, de belangrijkste winkelstraten van Leuven. De Oude Markt en de Muntstraat herbergen het gros van de horeca-faciliteiten en vormen het uitgangscentrum van de stad.

Tussen het commerciële centrum en de vesten ligt een

stedelijk woongebied, waarbinnen een aantal grootschalige functies een plaats gevonden hebben: universitaire complexen, (hoge)scholen, gevangenis, ziekenhuis, bioscoop, cultuurcentrum Stuk, parken... De universitaire functies situeren zich vooral in het zuidoostelijke deel van de binnenstad. Langsheen de vroegere poortstraten (Tiensestraat, Brusselsetraat...) komt nog een zekere concentratie van lokale handelszaken en diensten voor.

De culturele en toeristische infrastructuur is verspreid over de binnenstad (het cultuurcentrum, Stuk, de begijnhoven, de musea, de kerken, de bibliotheek, monumenten, bioscopen...).

Regelmatig wordt de binnenstad ingepalmd door massa-evenementen: Markrock, Beleuvenissen, de wekelijkse markt, Ithaka, ...

De verkeersafwikkeling in de binnenstad gebeurt in principe volgens een lussensysteem, dat doorgaande bewegingen door de stad niet toelaat. Een aantal grote parkings is aangesloten op de hoofdlussen. Toch wordt het verkeer in en rond Leuven door bezoekers als chaotisch en problematisch ervaren⁸. Het traject tussen het station en het Fochplein, twee belangrijke knooppunten voor openbaar vervoer, gebeurt met hoogwaardig openbaar vervoer.

De grote concentratie van verschillende activiteiten op een relatief kleine oppervlakte is een troef voor Leuven. De belangrijkste voorzieningen liggen op loopafstand van elkaar in een aangename omgeving.

⁸ Bronnen: Stad Leuven, Dienst Economie: "Leuven, Profiel in cijfers en feiten"; Stad Leuven, Centrummanagement vzw: "Toekomstplan voor de commerciële stads wijken van Leuven", Leuven, 2002; Stad Leuven, Centrummanagement vzw: "Krachtlijnen van het strategisch commercieel plan, voorontwerp", Leuven, 2002; tellingen op basis van GIS; Jaarverslag Leuven 2001

⁹ Allcomm, IMO Leuven : « Citymarketingplan Leuven. Eindrapport », Leuven, 1999

B De stationsomgeving -Vaartkom

De stationsomgeving zal in de nabije toekomst uitgroeien tot een belangrijk maatschappelijk en economisch beslissingscentrum (zie ook hoofdstukken 10§10.3C en 5§5.6.2A). Behalve provinciale en gewestelijke administraties, zijn er de hoofdkwartieren van een aantal grote ondernemingen gepland: het hoofdkantoor van KBC Verzekeringen langs de Tiensevest; het hoofdkwartier van Interbrew aan Twee Waters; het SBB-accounting hoofdkantoor aan de Diestsevest. Deze functies genieten van een uitstekende regionale bereikbaarheid en een unieke zichtlocatie langs de vesten.

De toekomst van de Vaartkom is in grote lijnen vastgelegd in een aantal BPA's, waarin ruimte voorzien wordt voor de inplanting van centrumfuncties, complementair aan het aanbod in de binnenstad (zie ook hoofdstukken 10§10.3J en 5§5.6.2B en figuur 1.23).

C Philipssite

De Philipssite is opgevat als een multifunctioneel gebied waar in een groene omgeving activiteiten worden aangeboden die complementair zijn met deze in de binnenstad (zie ook hoofdstukken 10§10.3I en 5§5.6.2C). De ligging "aan de overzijde" van de ring, de moeilijke oversteekbaarheid van de ring en de introverte stedenbouwkundige aanleg geven de site echter een geïsoleerd karakter. Hieraan zal worden verholpen door de heraanleg van de Parkpoort.

D Drie gespecialiseerde universitaire campussen

(zie figuur 1.31)

De Leuvense universiteit was oorspronkelijk gehuisvest in de Universiteitshalle en een vijftal andere gebouwen

in de binnenstad. Naarmate de universiteit groeide, werden rondom deze kern andere colleges en instituten in gebruik genomen of gebouwd.

Na de Eerste Wereldoorlog betrok de universiteit gebouwen buiten de stad, voornamelijk in Heverlee (Arenberg), maar ook in Lovenjoel, Bierbeek en Pellenberg. Eind jaren '60 waren de universitaire functies ondergebracht in meer dan 500 gebouwen (waaronder heel wat huurhuizen) verspreid over de hele Leuvense agglomeratie¹⁰. Deze spreiding leverde evidente nadelen op: tijdrovende verplaatsingen voor studenten en professoren, moeilijke contacten tussen onderzoeksgroepen, verhoogde kosten voor onderhoud, energieverbruik, bewaking, ...

De afsplitsing en verhuizing van de U.C.L. bood de kans te streven naar een ruimtelijke rationalisatie. Het uitbreidingsplan van de Leuvense Universiteit uit 1965 voorziet daarom in de ontwikkeling van drie "kernen":

- een campus Humane Wetenschappen (13.698 studenten in 2002), gevestigd in de binnenstad met de grootste concentratie in het zuidoostelijke deel, rond het stadspark;
- een campus Exacte en Toegepaste Wetenschappen (5.882 studenten in 2002), gevestigd in de Dijlevallei in Heverlee (campus Arenberg);
- een campus Geneeskunde (4.978 studenten in 2002), gevestigd op Gasthuisberg, met secundaire vestigingen in Leuven en Pellenberg.

Tussen deze kernen worden "verbindingsszones" voorzien, waarin belangrijke huisvestingscentra, sportin-

¹⁰ Universitaire pers Leuven: " De universiteit te Leuven, 1425-1985 ", Leuven, 1986

frastructuur en andere diensten opgenomen zijn. Met het oog op de geplande concentratie worden perifere en geïsoleerde eigendommen stelselmatig opgegeven en worden alle gehuurde panden afgestoten.

Op Gasthuisberg bevindt zich (behalve de medische campus) het universitair ziekenhuis, dat een supraregionaal werkingsgebied heeft. In 2001 telt het ziekenhuis 547.550 verpleegdagen, 63.469 opnames, 74.457 daghospitalisaties en 566.935 consultaties¹¹.

Het UZ Gasthuisberg heeft half november 2002 het grootste chirurgisch dagcentrum van het land geopend¹². In dit dagcentrum kunnen 15.000 ingrepen per jaar uitgevoerd worden.

Recente tellingen geven aan dat via de inkomhal van Gasthuisberg per dag zo'n 10.000 mensen passeren.

E Middelbare en hogescholen

Leuven kent, vooral in de binnenstad, een sterke aanwezigheid van middelbare en hogescholen. Deze zijn gegroeid uit een rijke traditie als regionaal onderwijscentrum. De instellingen liggen verspreid over de binnenstad. Door specifieke processen zijn concentraties van middelbare en/of hogescholen ontstaan.

In Heverlee is het Heilig Hartinstituut intussen uitgegroeid tot een volwaardige campus.

Het nieuwe decreet hoger onderwijs dwingt de hogescholen tot de vorming van associaties. Dit creëert gewijzigde ruimtebehoeften, maar ook een dynamiek waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de jonge instellingen planmatig wordt benaderd.

F Kleinhandelslinten

Op Leuvens grondgebied heeft zich langs de Tiensesteenweg een kleinhandelslint gevormd (zie ook hoofdstuk 10§10.3M). De grootste concentratie van grootschalige detailhandel komt voor tussen het kruispunt met de Meerdaalboslaan en de Carrefour-vestiging.

De Tiensesteenweg, die al erg onder congestie te lijden heeft, wordt (vooral op zaterdag) extra belast door de bijkomende mobiliteit die deze handelszaken genereren. De functies teren immers volledig op hun autobereikbaarheid.

G Brabanthal

De Brabanthal is een activiteitencomplex, dat mikt op grootschalige massa-evenementen zoals beurzen, congressen en concerten. De site ligt langs de Meerdaalboslaan (afrit van de E40) op het bedrijventerrein van Haasrode en is volledig gericht op de autobereikbaarheid. De evenementen die er georganiseerd worden hebben vaak een regionaal of zelfs nationaal werkingsgebied.

H Abdij van Park en Abdij van Vlierbeek

De Abdij van Park en de Abdij van Vlierbeek zijn twee van de belangrijkste trekpleisters buiten de binnenstad, dankzij de combinatie van hun cultuurhistorische waarde en het omgevende groene landschap. Delen van de Abdij van Park staan momenteel leeg.

¹¹ bron : www.uzleuven.be

¹² Claes B. : "Operaties aan de lopende band", in Het Nieuwsblad, 15 november 2002

I Provinciedomein Kessel-Lo

Het provinciedomein Kessel-Lo is een familiepark voor recreatie, sport en educatie. Het heeft een regionale aantrekkracht. Er zijn speeltuinen, sportvelden, roeivijvers, een ecohuis, skateramps, een kinderboerderij... Alle faciliteiten zijn opgenomen in een parkachtige omgeving.

J Heverleebos

Heverleebos is in ecologisch opzicht een bijzonder waardevol gebied (zie hoofdstuk 7§7.3B). Het strekt zich ten zuiden van Heverlee uit over een totale oppervlakte van ca. 700 hectare. Het is grotendeels gelegen op het grondgebied van Leuven. Samen met het Meerdaalwoud, gelegen ten zuiden van Heverleebos, vormt het een belangrijk gebied voor natuurrecreatie met een regionale aantrekkracht. Er zijn tal van wandel- en fietspaden en een arboretum van ca. 9 hectare.

K Centrum Heverlee

Heverlee beschikt over een eigen centrum met lokale voorzieningen. Dit centrum situeert zich tussen de Naamsepoort, de Naamsesteenweg en de spoorlijn Leuven-Ottignies. Er zijn ongeveer 44 handelspanden¹³, die worden ingevuld door verschillende commerciële functies. Gezinnen uit Heverlee blijken zich slechts voor 27,4% in de eigen kern te bevoorraden¹⁴. Dat is te wijten aan de verspreide nederzettingsstructuur, de sterke autogerichtheid en de concurrentie met de grote, nabijgelegen commerciële centra (KorbeekLo en het stadscentrum).

De buurt rond het deelgemeentehuis herbergt een aantal openbare diensten (OCMW, administratie, bibliotheek, kerk, scholen, speelveld).

De aantrekkelijkheid van het centrum wordt zwaar aangetast door de zware verkeersfunctie van de Naamsesteenweg en het onherbergzaam karakter van de omgeving van het deelgemeentehuis Heverlee.

L Centrum Kessel-Lo

Het centrum van Kessel-Lo situeert zich rond het De Becker-Remplein en rond de Diestsesteenweg. In dit gebied bevinden zich een vijftigtal handelspanden die worden ingevuld door winkels en diensten¹⁵. Gezinnen uit Kessel-Lo bevoorraden zich voor 66% in eigen gemeente voor de dagdagelijkse goederen¹⁶. Toch kampt ook Kessel-Lo met koopvlucht naar omliggende commerciële centra.

De aantrekkelijkheid van het centrum wordt ondermijnd door de verkeersfunctie van de Diestsesteenweg.

De geplande projecten "Kop van Kessel-Lo" en "Centrale Werkplaatsen" kunnen het centrum van Kessel-Lo een nieuwe impuls geven. Het eerste project omvat de zone aan de Martelarenlaan tussen de Schurmansstraat en de Diestsesteenweg. Het tweede project omvat de oude NMBS-site aan de Diestsesteenweg.

M Centrum Wilsele-Putkapel

Wilsele-Putkapel is organisch gegroeid langs de Aarschotsesteenweg. De commerciële faciliteiten liggen verspreid langs de steenweg. De omvang van het aanbod

¹³ Stad Leuven, Centrummanagement vzw: "Imago onderzoek voor Groot-Leuven als handelscentrum", Leuven, 2002, blz. 21

¹⁴ Stad Leuven, Centrummanagement vzw, 2002, blz. 21

¹⁵ Stad Leuven, Centrummanagement vzw: "Imago onderzoek voor Groot-Leuven als handelscentrum", Leuven, 2002, blz. 26

¹⁶ Stad Leuven, Centrummanagement vzw, 2002, blz. 26

(43 zaken) is beperkt, doch de samenstelling is erg divers en overstijgt de lokale behoefte¹⁷. Desondanks is er een beperkte lokale koopbinding, wat te wijten is aan het hoge wagengebruik en de concurrentie met Korbeek-Lo en het stadscentrum.

Rond de kerk is er een bescheiden concentratie van gemeenschapsvoorzieningen: een zwembad, een ontmoetingscentrum en een speelveld. De huidige inrichting en programma zijn te zwak om dit gebied te kunnen beschouwen als een echt centrum.

Net zoals in de vorige centra heeft ook de Aarschotsesteenweg een belangrijke verkeersfunctie die de aantrekkelijkheid van het centrum aantast.

9.4 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Uitzwering commerciële functies; toenemende concurrentie met perifere koopcentra

De grootste winkelconcentratie is nog steeds te vinden in de stad. Het fenomeen van een relatief sterker groei in de periferie en uitzwering naar de periferie doet zich – net zoals voor residentiële bebouwing en economische activiteiten – ook voor in de kleinhandelssector. Bovendien wordt het ruimtebeslag voor handelsdoeleinden steeds groter. Ruimtelijk ontstaat een gefragmenteerde handelsstructuur¹⁸.

Concentraties van grootschalige detailhandel zijn meestal gesitueerd los van de stadscentra, maar meestal wel in de nabijheid van een belangrijke stad (wat hen een minimum afzet garandeert). Tegelijkertijd hebben ze echter genoeg aantrekkingskracht om het normale stedelijke relatietraject te doorbreken en zelf als centrum op te treden. Voorbeelden zijn: Carrefour Korbeek-Lo, Makro Machelen...

Onderzoek wijst uit dat het aantal winkelverplaatsingen per persoon per dag toeneemt. Het aandeel wagengebruik voor boodschappen en de totaal afgelegde afstand per auto voor winkelverplaatsingen zijn eveneens gestegen¹⁹. Deze toename gaat quasi volledig ten koste van verplaatsingen te voet. Dat wijst er op dat het vooral wijzigingen in locatie van winkels en schaalvergrotting van winkels zijn die leiden tot een gewijzigde keuze in bestemming. De winkel op korte afstand van de woning boet zeer sterk aan belang in; het is de winkel op grotere afstand die zijn rol overneemt.

Er moet rekening gehouden worden met een toename van het aantal bezoekers van bestaande grootschalige perifere centra. Bij ongewijzigd beleid zal het aantal perifere vestigingen bovendien groeien.

Het veroorzaakt in de eerste plaats mobiliteitsproblemen. Vooral tijdens het weekend worden de verbindingsfunctie en de regionale ontsluitingsfunctie van de wegen door een groot aantal stoppende, afdraaiende en oprijdende auto's aangetast. Ook neemt de verkeersonveiligheid toe en het economisch draagvlak van de kleinere, meer in de kerken ingepaste handelsvoorzieningen wordt verkleind.

¹⁷ Stad Leuven, Centrummanagement vzw, 2002, blz. 30

¹⁸ C.Dierckx: "Perifere handelontwikkelingen en mobiliteit", Planologisch Nieuws, Jg. 15 nr. 2/1995

¹⁹ C.Dierckx, "Perifere handelontwikkelingen en mobiliteit", Planologisch Nieuws, Jg. 15 nr. 2/1995

Tot op zekere hoogte sluiten perifere handelslocaties aan op de centrale handelsvoorzieningen. Toch dreigt de verhouding t.o.v. de traditionele centra steeds concurrentieel te worden. Bijkomende inplanting van baanwinkels versterkt de aantasting van de open ruimte en banaliseert het landschap.

De uitbreiding van het handelsapparaat zal in de toekomst niet volledig opgevangen kunnen worden in de binnenstad. Bepaalde activiteiten horen door hun schaal en het onvermijdelijk creëren van een aanzienlijke automobiliteit niet meer thuis in de binnenstad. Toenemende spanningen tussen perifere locaties en het stadscentrum zijn te verwachten.

Uit onderzoek naar aanleiding van het citymarketingsplan blijkt dat het rijden en het parkeren in en om de binnenstad door bezoekers als erg chaotisch wordt ervaren. Lokale centra in de deelgemeenten moeten steeds meer het onderspit delven tegenover het perifere koopcentrum Korbeek-Lo, dat kan terugvallen op een goede autobereikbaarheid.

B Reorganisatie van het hoger onderwijs

Het decreet op het hoger onderwijs verplicht de hogescholen in Vlaanderen tot samenwerking. De Leuvense hogescholen verkeren daardoor in een reorganisatiefase. Hierbij wordt in eerste instantie een organisatorische en pedagogische reorganisatie op de sporen gezet. Onvermijdelijk zullen deze processen ook belangrijke ruimtelijke gevolgen hebben.

Zowel de Katholieke Hogeschool Leuven als Groep T werken op dit moment aan de uitbouw van associaties. Tegelijk worden beide scholen geconfronteerd met een stijgend aantal inschrijvingen. Beide scholen zijn daardoor aan uitbreiding toe.

Het aanbod aan hogeschoolopleidingen in Leuven is behoorlijk. Toch ontbreken nog enkele opleidingen in het aanbod. Wil Leuven een "complete" onderwijsstad zijn, dan zullen die ontbrekende opleidingen bijkomend moeten aangeboden worden.

C Wijzigende rol van de universiteit

De rol en de betekenis van de universiteit evolueren. In de toekomst zullen bijvoorbeeld nauwere samenwerkingsverbanden met andere onderwijsinstellingen uitgebouwd worden en zullen voortgezette / postacademische opleidingen aan belang winnen (gekoppeld aan verschuivingen binnen de samenstelling van de studentenpopulatie). Ook de onderzoekstaak van de universiteit kent een aanzienlijke groei. Bovendien zal de interactie tussen universiteit en bedrijfsleven naar alle waarschijnlijkheid intenser worden.

Deze tendensen zullen leiden tot wijzigende ruimtebehoeften, die op dit moment moeilijk in te schatten zijn.

D Verschuivingen binnen de studentenpopulatie

De K.U.Leuven heeft een stabiele, vooraanstaande positie opgebouwd binnen de Vlaamse en de Europese universiteiten. Dit vertaalt zich onder andere in een belangrijk studentenaantal. De voorbije decennia is het studenten-

aantal van de universiteit sterk toegenomen, zowel door de consolidatie van haar positie als door de algemene democratisering van het universitair onderwijs.

Omdat het aantal 18-jarigen in Vlaanderen afneemt maar anderzijds de doorstroming van het middelbaar naar het hoger onderwijs veralgemeend is, zal de instroom van generatiestudenten* zich waarschijnlijk stabiliseren rond 4.000 per jaar. De totale studentenpopulatie in de academische opleidingen, leidend tot een universitair basisdiploma, zal rond 20.000 studenten blijven schommelen. Daartegenover staat een opmerkelijke stijging van studenten in de derde cyclus (het aantal studenten voortgezette academische opleidingen en doctoraten is de laatste tien jaren met 2/3 toegenomen) en postacademische opleidingen (met vooral de laatste jaren een zeer sterke stijging, namelijk een verdubbeling van het aantal studenten in de laatste twee jaar). Samen zijn deze opleidingen goed voor een 5.000-tal studenten.

Deze stijging zal zich waarschijnlijk in de toekomst voortzetten.

Zo kan de invoering van de "Bolognaverklaring"** op termijn voor een kentering zorgen. De complementariteit met sommige hogeschoolopleidingen zal verder toenemen en de doorstroming naar opeenvolgende universitaire studies zal worden vergemakkelijkt. Hierdoor zal het universitair onderwijs in de hogere cycli verder aan belang winnen (samenwerkingsverbanden, permanente vorming, toenemende internationalisering,).

Deze verschuivingen worden vertaald in nieuwe ruimtebehoeften:

- Het onderwijs in de hogere cycli gebeurt in kleinere groepen en legt meer de nadruk op onderzoek. Per student zal de behoefte aan onderwijsinfrastructuur dus toenemen.
- Men kan veronderstellen dat studenten van de derde cyclus evenals studenten van postacademische opleidingen een andere ruimtebehoefte voor hun privé-leven hebben, niet in het minst omdat sommigen in gezinsverband samenleven. Grottere en comfortabelere huisvesting (met een geringere mate van collectiviteit) en een andere vrijetijdsbesteding veroorzaken een andere ruimtebehoefte dan bij de huidige studentenpopulatie.

Over de impact van deze verschuivingen op de onderwijsinfrastructuur en op de kamermarkt bestaat weinig duidelijkheid. Hiervoor is verder onderzoek noodzakelijk.

E Privatisering en banalisering van de openbare ruimte

De publieke ruimte in de stedelijke omgeving komt steeds meer onder druk te staan. Een groeiend aantal partijen bemoeit zich met (bepaalde stukken) publieke ruimte. Investeerders en projectontwikkelaars trachten – in samenwerking met de lokale overheid – vooral de commercieel interessante delen van het publiek domein te privatiseren (vb. stations, winkelcentra...). Dit leidt ertoe dat stadscentra dreigen te verworden tot koopcentra en pretparken gericht op consumenten en toeristen, tot steriele omgevingen ontdaan van de minder fraaie aspecten van een stedelijke samenleving.

De stedelijke ruimte wordt erop afgestemd om zoveel mogelijk bezoekers aan te trekken en om maximaal tegemoet te komen aan hun wensen. De binnenstad wordt steeds meer een consumptiegoed dat toeristisch aantrekkelijk moet zijn. Zodra een specifieke groep de ruimte overheerst, verliest deze echter haar functie als publiek domein. Hierdoor komt de intrinsieke eigenheid van de publieke ruimte, die ligt in de ontmoeting en confrontatie met anderen, in het gedrang.

F Reorganisatie zorgsector

Verschillende actoren, waaronder het OCMW van Leuven, werken aan een vernieuwd zorgaanbod voor bejaarden. Het gaat uit van het principe dat iedereen zolang mogelijk in zijn vertrouwde omgeving moet kunnen blijven om pas in laatste instantie de overstap te maken naar een residentieel verblijf²⁰. De grens tussen wonen en zorg vervaagt. Toekomstige woonvormen zullen uitdrukkelijk rekening moeten houden met de mogelijke zorgbehoeften van hun bewoners. Waar vroeger mensen met een zorgbehoefte verhuisden naar de zorgvoorziening,

wordt er in de toekomst naar gestreefd de zorgvoorziening naar de mensen te brengen²¹. Kleinschaligheid van voorzieningen, de integratie ervan binnen de woonomgeving, de openheid van instellingen voor omwonenden en de toegankelijkheid voor meerdere doelgroepen zijn elementen die steeds nadrukkelijker vorm krijgen.

Concreet plant het OCMW de realisatie van één woon-zorgzone en vijf zorgcentra en de bouw van een nieuw rustoord (Wilsele).

G Cultuurtoerisme

Ondanks het feit dat cultuurtoerisme in de lift zit, kan Leuven zich toeristisch nog te weinig profileren. Leuven heeft te weinig te bieden voor meerdaagse verblijven. Door het Leuvense aanbod te kaderen binnen het aanbod van de regio, de eigen cultuurinfrastructuur verder uit te bouwen en het eigen (recente) patrimonium verder te promoten, kan de aantrekkelijkheid van Leuven verhoogd worden.

²⁰ OCMW Leuven: " Samen ouder worden, Een vernieuwd zorgaanbod van het OCMW voor alle Leuvense bejaarden gedifferentieerd en kwalitatief ", Leuven, 2002, p. 5
²¹ OCMW Leuven, 2002, p. 8



HOOFDSTUK

10

ANALYSE ECONOMISCHE STRUCTUUR



10 ANALYSE ECONOMISCHE STRUCTUUR

10.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

De economische structuur is opgebouwd uit structuur-bepalende elementen. Ze bepalen de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke componenten die betrekking hebben op economische functies. Onder de noemer economische functies worden alle functies verstaan die voorzien in een tewerkstellingsaanbod.

Centrumfuncties, die behandeld worden in de centrumstructuur, zijn alle functies die bezoekers aantrekken. Tussen de economische structuur en de centrumstructuur bestaat een grote overlapping: een belangrijk deel van de bezoekersgerichte functies staat immers mee in voor het tewerkstellingsaanbod.

10.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

10.2.1 Hoge activiteits- en tewerkstellingsgraad, welvarende en hoog opgeleide bevolking

Dankzij de constante instroom van jongeren (meestal "plakkers" van de universiteit) blijft de bevolking op beroepsactieve leeftijd (aantal personen met een leeftijd tussen 18 en 64 jaar) in Leuven op peil. Andere steden worden door de algemene vergrijzing van de bevolking eerder geconfronteerd met een dalend arbeidspotentieel.

Met een tewerkstellingsgraad van 147 (verhouding van het aantal tewerkstellingsplaatsen tot de bevolking op beroepsactieve leeftijd) is Leuven een sterke regionale tewerkstellingspool¹. Leuven heeft bovendien een hoge activiteitsgraad in vergelijking met andere steden (de verhouding tussen de beroepsbevolking en de bevolking op beroepsactieve leeftijd), wat duidt op een zekere druk op de arbeidsmarkt.

GROOTSTE TEWERKSTELLINGSSECTOREN IN 1999 SECTOR	1993	1999	1993-1999
1. Onderwijs	9.437	10.820	+1.383
2. Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	10.055	10.322	+267
3. Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten, verplichte sociale verzekering	3.733	6.042	+2.309
4. Overige zakelijke dienstverlening	3.322	4.933	+1.611
5. Financiële instellingen	3.093	3.301	+208
6. Kleinhandel, exclusief auto's en motorrijwielen, reparatie van consumentenartikelen	2.076	2.271	+195
7. Groot handel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	2.158	2.001	-157
8. Hotels en restaurants	1.541	1.802	+261
9. Vervaardiging van voedingsmiddelen en drank	2.230	1.615	-615
10. Post en telecommunicatie	1.067	1.377	+310

¹ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, Taakstelling bedrijventerreinen", Leuven, 2002, p. 9

Leuven heeft een welvarende bevolking met een inkomen dat 13% hoger ligt dan het Vlaamse gemiddelde. Dat is te danken aan het hoge gemiddelde opleidingsniveau. Door de aanwezigheid van de universiteit en hogescholen ligt het onderwijsniveau van de beroepsbevolking beduidend hoger dan in de rest van Vlaanderen. Het aantal universitaireren ligt in verhouding driemaal hoger dan het Vlaamse gemiddelde, het aantal niet- en laaggeschoolden ligt zeer laag ten opzichte van de provincie en het gewest.

10.2.2 Overwicht van tertiaire en vooral quartaire sector

De aanwezigheid van de universiteit is een zeer bepalende factor voor de Leuvense economie.

170

Typisch voor de Leuvense productiestructuur is de oververtegenwoordiging van de quartaire sector* (51.5%) en in mindere mate van de tertiaire sector (35%), in vergelijking met andere steden en het gewest (32.3 en 31.5%). Primaire (0.1%) en secundaire (12.1%) tewerkstelling zijn ondanks

de aanwezigheid van enkele grote industriële vestigingen (Interbrew, Aveve) sterk ondervertegenwoordigd.

Bovenstaande tabel² geeft de tien belangrijkste tewerkstellingssectoren weer. Deze tien sectoren vertegenwoordigen meer dan driekwart van de totale tewerkstelling. Bovenaan staan de sectoren die rechtstreeks verband houden met onderwijs en gezondheidszorg. Op de derde plaats bevinden zich een aantal overheidsinstellingen en de hoofdzetel van ACERTA. De categorie "overige zakelijke dienstverlening" behelst een ruim scala aan eerder kantoorachtige activiteiten: studiebureaus, consultancy, interim... De financiële sector staat op de vijfde plaats met de hoofdzetel van de KBC en een belangrijke regionale zetel van de FORTIS-bank. De tewerkstelling in de categorie "Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken" is de enige secundaire activiteit in het lijstje. Deze wordt bijna volledig opgenomen door de brouwerij INTERBREW. In deze sector vielen de laatste jaren echter 615 tewerkstellingsplaatsen weg.

STERKSTE GROEIERS ONDER DE TEWERKSTELLINGSSECTOREN ³	1993	1999	19993-1999
1. Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten, verplichte sociale verzekering	3.733	6.042	+2.309
2. Overige zakelijke dienstverlening	3.322	4.933	+1.611
3. Onderwijs	9.437	10.820	+1.383
4. Speur- en ontwikkelingswerk	762	1.293	+531
5. Informatica en aanverwante activiteiten	662	1.133	+471
6. Vervaardiging van medische apparatuur, van precisie- en optische instrumenten en uurwerken	452	843	+391

² ISRO-Studiegroep Omgeving: " Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, Taakstelling bedrijventerreinen ", Leuven, 2002, p. 19

³ ISRO-Studiegroep Omgeving, 2002, p. 20

Bijna 75% van de bijkomende tewerkstelling tussen 1993 en 1999 (9.183 jobs) bevindt zich in slechts zes sectoren. De dienstverlening zoals de sector openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering, de overige zakelijke dienstverlening en het onderwijs, zijn de sterkste groeiers. De volgende drie zijn de zogenaamde hightech- en kennisgeoriënteerde sectoren. Het absolute aantal is wel veel lager dan de groei in de zakelijke en overheidsdiensten.

10.2.3 Focus op kennisgeoriënteerde bedrijvigheid

Dankzij de universiteit is Leuven de thuisbasis van een groot aantal innovatieve bedrijven. De K.U.Leuven Research & Development (LRD) werd opgericht met de specifieke bedoeling kennisoverdracht tussen de universiteit en de bedrijfswereld – van KMO's tot grote multinationals – te bevorderen en te ondersteunen. LRD begeleidt startende innovatieve ondernemers, die meestal verbonden zijn of waren aan de universiteit. Ze stelt juridische en bedrijfskundige knowhow en de nodige infrastructuur ter beschikking in ruil voor participatie in de spin-offs. De organisatie beschikt eveneens over een incubatiecentrum, waar jonge bedrijven aan een gunstig tarief de nodige infrastructuur kunnen huren op het researchpark Haasrode. De Leuvense spin-offs situeren zich vooral in de hightech en biotechnologie sector. Gedurende het 25-jarig bestaan van LRD zijn een dertigtal spin-offondernemingen ontstaan met een gezamenlijke omzet van 137 miljoen euro en een lokale tewerkstelling van 1.000 personen⁴.

10.3 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN

(zie figuren 1.06 en 1.32)

A Bedrijventerreinen Haasrode

De inplanting van het bedrijventerrein Haasrode langs de E40 / Meerdaalboslaan is een product van het economisch, infrastructureel en ruimtelijk beleid van de jaren '60 (zie hoofdstuk 3§3.5.6). De locatie teert volledig op haar goede autobereikbaarheid.

Het bedrijventerrein Haasrode wordt gekenmerkt door de typische architectuur van "platte dozen": de lage dichtheid, de grote onbebouwde oppervlakte als parking en restruimte alsook de overgedimensioneerde wegen. De meeste bedrijven situeren zich in de sector productie en distributie. Er werken naar schatting 3.500 personen⁵.

Het bedrijventerrein bestaat uit drie delen⁶:

- Haasrode "Researchpark" was oorspronkelijk gepland voor hoogwaardige bedrijven in de onderzoekssfeer, maar is intussen opgevuld geraakt met andere bedrijven.
 - Bestemming op gewestplan: milieubelastende industrie / ambachtelijke zone / regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter.
 - 154.9 ha volgens gewestplan.
 - Effectief bebouwde oppervlakte van 51% (De effectief bebouwde oppervlakte is de verhouding tussen de grondoppervlakte ingenomen door de bebouwing en de totale oppervlakte van het bedrijventerrein⁷)

⁴ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Inventaris bedrijventerreinen en gebieden voor stedelijke ontwikkeling", Leuven, 2002, p.14

⁵ Groep Planning,: "Mobiliteitsplan Stad Leuven" , Brugge, 1999, p. 12

⁶ ISRO-Studiegroep Omgeving, Inventaris bedrijventerreinen en gebieden voor stedelijke ontwikkeling, Leuven, 2002

⁷ Bron: ISRO-Studiegroep Omgeving: "Inventaris bedrijventerreinen en gebieden voor stedelijke ontwikkeling", Leuven, 2002

- Bezettingsgraad van 84% (De bezettingsgraad is de verhouding tussen de grondoppervlakte van de kavels ingenomen door de bebouwing en de netto juridisch bebouwbare oppervlakte van het bedrijventerrein⁸)
 - Belangrijkste bedrijven: Touax, LMS, Terumo, Ardatis, Donaldson, Telindus.
 - *Ambachtelijke zone Haasrode*
 - Bestemming op gewestplan: ambachtelijke zone.
 - 27,2 ha volgens gewestplan.
 - Effectief bebouwde oppervlakte van 69%.
 - Bezettingsgraad van 96%.
 - Belangrijkste bedrijven: Jungheinrich nv, Transmet distributie & opslag, Regio TV, Dalkia nv.
 - *Ambachtelijke zone Parkveld*
 - Bestemming op gewestplan: regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter.
 - De gewestplanwijziging is geschorst.
 - 16,1 ha volgens gewestplan.
 - (voorlopig nog) Geen bedrijven.
- B Leuven-Noord / spoorwegplatform/ Interbrew

Leuven-Noord is momenteel volop in transformatie (zie ook hoofdstuk 5§5.6.2E). Een groot stedenbouwkundig project moet het verouderde industrie- en infrastructuurgebied omvormen tot een representatieve economische ruimte in het stadsweefsel. Naast een verbeterde multimodale ontsluiting en een versterking van de groenstructuur, wordt voorzien in de herinrichting van het gebied tot een kwalitatieve zone voor economische bedrijvigheid. Hierdoor kan het opnieuw uitgroeien tot een belangrijke tewerkstellingspool. De bestaande be-

drijfzones langs de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan worden heringericht.

Het gebied kan voor zijn ontsluiting gebruik maken van het nieuw aan te leggen Vuntcomplex, van de nabijheid van sporen en het station en van een nieuwe los- en laadkade langs de Vaart.

Momenteel zijn er vooral bedrijven gevestigd in de sectoren productie, detailhandel, kantoren en bouwmaterialen.

Het gebied dient zich vandaag nogal rommelig aan: sommige gebouwen kennen een residueel gebruik; tussen (restanten van) oude industriële complexen hebben zich tal van nieuwe bedrijven gevestigd (in typische platte dozen); tussen of vóór de gebouwen liggen uitgestrekte parkeervlaktes en restruimten. In de BPA's voor Leuven-Noord wordt gepoogd om middels minimale regels inzake grondgebruik te komen tot een kwalitatiever landschappelijk geheel.

- Bestemming op gewestplan: gebied voor stedelijke ontwikkeling.
- 99,83 ha volgens gewestplan.
- Effectief bebouwde oppervlakte van 53%.

Het spoorwegplateau ligt geklemd tussen de Kesseldallaan/ Eenmeilaan en de sporenbundel. Het ligt verheven ten opzichte van de onmiddellijke omgeving. De zone krijgt in het project Leuven-Noord een bestemming als regionaal bedrijventerrein en zone voor spoorgebonden bedrijven. Een aparte aftakking van het Vuntcomplex zorgt voor een directe verbinding met de E314.

⁸ Bron: Kamer van Handel en Nijverheid - reactie op de startnota (2001)

- Bestemming op gewestplan: transport- en distributiezone.
- 7 ha volgens gewestplan.
- Effectief bebouwde oppervlakte van 24%.

Ten zuiden van de "zone voor stedelijke ontwikkeling" liggen de bedrijfsgebouwen van Interbrew.

- Bestemming op gewestplan: industriegebied.
- 26,97 ha volgens gewestplan.
- Effectief bebouwde oppervlakte van 75%.

C Stationsomgeving

De stationsomgeving is volop in transformatie. De voorname doelstellingen van de BPA's voor de stationsomgeving, goedgekeurd in 1997, zijn het optimaal geleiden van de stromen, het opladen met stedelijke functies, de herwaardering van de publieke ruimte en de verbetering van de relatie tussen de binnenstad en Kessel-Lo.

De goede en multimodale bereikbaarheid van de site verantwoordt de inplanting van arbeidsintensieve activiteiten gecombineerd met een beperking van het aantal parkeerplaatsen. De stationsomgeving zal in de nabije toekomst uitgroeien tot een belangrijk maatschappelijk en economisch beslissingscentrum, dankzij de vestiging van verschillende overheidsdiensten en hoofdkwartieren. Belangrijke op stapel staande projecten of projecten in realisatiefase zijn:

- Het Provinciehuis: gelegen aan de Tiensevest, centraliseert de verschillende diensten van de provincie Vlaams-Brabant, circa 25.000 vierkante meter vloeroppervlakte.

- Hoofdkantoor KBC Verzekeringen: project in voorbereiding, gelegen tussen het Provinciehuis en het station, circa 45.000 vierkante meter vloeroppervlakte.
- Het Vlaams Huis: project in voorbereiding, gelegen aan de Diestsepoort, huisvest een hele reeks van diensten van het Vlaams gewest, circa 20.000 vierkante meter vloeroppervlakte.
- Hoofdkantoor SBB accounting / hotel Novotel: gelegen op de hoek van de Vuurkruisenlaan en Diestsevest, kantoorgebouw (annex hotel).

In de toekomst worden ook aan de zijde van Kessel-Lo langs de Martelarenlaan kantoren opgetrokken en zal Interbrew een nieuw hoofdkwartier bouwen op de site Twee Waters.

D KBC hoofdkwartier Kareelveld

Het hoofdkwartier van KBC Bank en Verzekeringen beschikt dankzij zijn ligging aan de Brusselsesteenweg tussen de E314 en de ring over een zeer goede autobereikbaarheid. Het gebouw is zeer goed waarneembaar vanuit de (ruime) omgeving, omdat het ten opzichte van het aangrenzende, open landbouwgebied Kareelveld hoger is ingeplant. Bank en verzekeringen zorgen samen voor de tewerkstelling van ca. 2.700 personen⁹.

- Bestemming op gewestplan: gebied voor hoofdkwartieren.
- 7,5 ha volgens gewestplan.
- Bezettingsgraad : 100%.

⁹ Stad Leuven, Dienst economie: " Leuven, profiel in cijfers en feiten ", Leuven, 2000, p.15

E Gasthuisberg

Op de Gasthuisbergsite bevinden zich de biomedische faculteiten van de K.U.Leuven en de universitaire ziekenhuizen. Het UZ Gasthuisberg maakt samen met het UZ Sint Rafaël, UZ Sint Pieter, UZ Pellenberg en UMC Sint-André in Lubbeek deel uit van "de Universitaire Ziekenhuizen Leuven". De Gasthuisbergsite werd vanaf 1971 ontwikkeld en breidde sindsdien systematisch uit. Op dit ogenblik zijn er besprekingen met de overheid om de overblijvende activiteit hospitalisatie (en raadpleging) uit UZ Sint-Pieter over te hevelen naar Gasthuisberg. De gebouwen van het ziekenhuis en de universiteit zijn ondertussen uitgegroeid tot een soort ministad net buiten de ring. Het complex is gericht op de integratie van verschillende medische en paramedische disciplines en palmt (modulair) de site steeds verder in.

Gasthuisberg beschikt over een goede bereikbaarheid, zowel met de auto (E314 en ring) als met het openbaar vervoer (bus).

In totaal zijn er ca. 7.200 personen tewerkgesteld in het UZ Gasthuisberg¹⁰. Het ziekenhuis heeft een werkingsgebied dat zich quasi over heel Vlaanderen uitstrekkt.

Gasthuisberg ligt volgens het gewestplan in een zone voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut.

F Tyco Diestsesteenweg

Het bedrijfenterrein aan de Diestsesteenweg wordt volledig ingenomen door de gebouwen van de groep Tyco International Ltd (waar Raychem sinds 1999 toe behoort).

De inplanting van het terrein dateert van de periode vóór de fusie, toen Kessel-Lo wou beschikken over een eigen industriegebied. Voor zijn bereikbaarheid is Raychem volledig aangewezen op de Diestsesteenweg.

In 1998 stelt het elektronica bedrijf Raychem, 787 personen tewerk¹¹. Zowel naar omzet als toegevoegde waarde behoort Raychem tot de top drie van Leuvense bedrijven.

- Bestemming op gewestplan: industriegebied.
- 24,26 ha volgens gewestplan.
- Bezettingsgraad van 43%.

G IMEC

IMEC is ontstaan als spin-off van de K.U.Leuven. Het "interuniversitair micro-elektronica centrum" heeft als doel de kennis in deze materie, aanwezig in verschillende universiteiten, samen te brengen in een onafhankelijk onderzoeksinstituut.

Het bedrijf kent sinds de oprichting in 1984 spectaculaire groei cijfers: het aantal werknemers steeg van 40 (1984) naar ca. 800 (1999). De totale omzet bedroeg 42.5 miljoen euro in 1999.

Het bedrijfsgebouw situeert zich – aansluitend op de campus Toegepaste Wetenschappen – in een zone voor dienstverlening. IMEC heeft een bouwaanvraag ingediend voor een uitbreiding richting Koning Boudewijnlaan (op de terreinen van het af te breken Home Terbank).

¹⁰ Zie website www.uzleuven.be

¹¹ Stad Leuven, Dienst economie: "Leuven, profiel in cijfers en feiten", Leuven, 2000, p. 14 en 15

H Remy Wijgmaal

De industriezone langs de Vaart in Wijgmaal dankt haar ontstaan aan de vestiging van de Remy rijst- en stijfselfabrieken halverwege de 19e eeuw. De site wordt momenteel getransformeerd (zie hoofdstuk 5§5.6.2F). Het project "Campus Remy" voorziet in de bouw van een nieuw kantoorcomplex, met ca. 37.000m² bedrijfsruimte, georganiseerd rond een centrale parkzone. De ontsluiting per wagon gebeurt via de Wijgmaalsesteenweg (Vuntcomplex). De stad Leuven bepleit bij de NMBS en De Lijn een betere openbaarvervoerbediening van het gebied.

- 10,6 ha volgens gewestplan.
- Bestemming op gewestplan: industriegebied.
- Effectief bebouwde oppervlakte van 60%.

I Philips

In 1995 kocht de stad Leuven de voormalige Philipsterreinen met de bedoeling er een volledig nieuwe publieke bestemming aan te geven. Het gebied is een belangrijk element in het oostelijk deel van de stedelijke ontwikkelingsas die via de Vaartkom en het station, over het provinciehuis tot aan de Philipssite loopt. De Philipssite wordt als een "subcentrum" beschouwd. Hij vangt activiteiten op die niet meer in de binnenstad ondergebracht kunnen worden.

Naast een aantal gemeenschapsvoorzieningen, biedt de site plaats aan de kantoren van het ministerie van Financiën (600 personeelsleden) en het zgn. Ubicenter, waardoor het een belangrijke tewerkstellingspool wordt. Daarom wordt momenteel onderzocht op welke wijze de multimodale ontsluiting kan geoptimaliseerd worden.

- 11,8 ha volgens gewestplan.
- Bestemming op gewestplan : gebied voor stedelijke ontwikkeling.
- Bezettingsgraad van 100%.

J Vaartkom

In 1990 wordt in opdracht van de stad een ontwikkelingsplan opgemaakt voor de reconversie van de Vaartkom¹². Dit plan resulteert in een aantal BPA's (goedgekeurd bij MB 05-05-2000), die de gewenste ontwikkeling van de Vaartkom tot subcentrum vastleggen.

Er is ruimte voor de inplanting van centrumfuncties, complementair aan het op loopafstand gelegen stadscentrum. Het nog te realiseren parkeergebouw zal rechtstreeks aan de ring worden gekoppeld en moet de Vaartkom goed toegankelijk met de auto maken. De nabijheid van het trein- en busstation maakt de Vaartkom potentieel goed ontsloten met openbaar vervoer. Er kan worden onderzocht of, naast een bediening met stedelijk openbaar vervoer, de Vaartkom ook in aanmerking komt als openbaarvervoerknoop van regionaal belang.

K Wetenschapparken

Op het gewestplan zijn binnen het contingent van 48 ha wetenschapparken dat door de Vlaamse regering bij besluit van 16 juni 1998 ter beschikking werd gesteld van K.U.Leuven, twee wetenschapparken gereserveerd, bedrijfenterreinen die uitsluitend bedoeld zijn voor de vestiging van kennisintensieve activiteiten of een belangrijke component met wetenschappelijk onderzoek. Deze bedrijven zijn afgestemd op of werken samen met de universiteit.

¹² Projectteam Stadsontwerp – K.U.Leuven, "Ontwikkelingsplan voor de Vaartkom", Leuven, 1990

Het Beheerscomité Wetenschapsparken Leuven, waarin K.U.Leuven, stad Leuven, intercommunale Interleuven en GOM Vlaams-Brabant zijn vertegenwoordigd, beslist welke bedrijven zich kunnen vestigen op het wetenschapspark. De wetenschapsparken worden ontsloten door de Koning Boudewijnlaan en sluiten zodoende aan bij de campus Arenberg.

Arenbergpark :

- 14,91 ha volgens gewestplan.
- Bestemming op gewestplan: universiteitspark

Termunckveld :

- 31,15 ha volgens gewestplan.
- Bestemming op gewestplan: researchpark

176

L Binnenstad

De binnenstad vormt traditioneel het handels- en dienstencentrum voor de regio en herbergt dan ook het gros van de kleinhandelszaken en diensten. Binnen de 12e eeuwse omwalling en langs de vroegere poortstraten situeert zich een concentratiegebied met (bovenlokale) voorzieningen. Dit gebied heeft niet alleen een belangrijke centrumfunctie, maar is ook verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel van de tewerkstelling. In de kleinhandel, de zakelijke dienstverlening en de horeca alleen al werken er ca. 9.000 personen.

Hoewel de grootste winkelconcentratie nog steeds te vinden is in de stad, heeft de "commerciële suburbanisatie" zich al ingezet.

M Grootschalige detailhandel langs steenwegen

Langsheen de Tiensesteenweg heeft zich een discontinu commercieel lint met een lage dichtheid en fragmentair karakter gevormd. Het lint ligt deels op grondgebied van Leuven, deels in Korbeek-Lo. In dit lint komen losstaande inplantingen van bedrijven en baanwinkels voor tussen de bestaande verspreide woningen. De verschillende functies zijn volledig afgestemd op de vlotte autobereikbaarheid en de grote verkeersstromen (zichtlocatie). De grootste concentratie aan economische activiteiten situeert zich tussen het kruispunt met de Meerdalboslaan en de Carrefour-site. Het lint ligt volledig in de woonzone, waar het geen enkele functionele relatie mee onderhoudt: grootschalige detailhandelszaken mikken immers op een regionaal publiek. De grootschalige detailhandel genereert enorm veel autoverkeer. De steenweg, die al bijzonder te lijden heeft onder congestie, wordt hierdoor bijkomend belast. Bovendien neemt de verkeersveiligheid verder af.

Langs de Mechelse- en Brusselsesteenweg hebben zich analoge ontwikkelingen voorgedaan, zij het niet op grondgebied van Leuven.

Langs de andere steenwegen en langs de vesten hebben zich eveneens geïsoleerde grootschalige detailhandelszaken gevestigd.

N Landbouw

De landbouwsector heeft in Leuven een beperkte economische betekenis. Volgens een telling van de dienst middenstand (2000) werken er 39 personen in hoofdberoep

in de landbouwsector en 18 in bijberoep. Dit plaats Leuven – in vergelijking met de rest van Vlaanderen – in de laagste categorie voor het procentuele aandeel te werkstelling in de landbouw ten opzichte van de totale tewerkstelling in de gemeente¹³. Ook de effectieve bijdrage die Leuven levert aan de ontwikkeling van de landbouwsector op Vlaams niveau is zeer beperkt. Hierin staat Leuven op hetzelfde niveau als andere laagdynamische steden en gemeenten zoals Antwerpen, Brussel, Mechelen, Aarschot en Vilvoorde¹⁴.

Daar tegenover staat dat op het gewestplan ca. 20% van het grondgebied (ca. 1.130 ha) is ingekleurd als agrarisch gebied. Het belang van de landbouw als grondgebruiker en als beheerder van de open ruimte is dus beduidend hoger.

10.4 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Overgang naar postindustriële economie

De secundaire sector verdwijnt hoe langer hoe meer uit de stad en wordt "vervangen" door activiteiten in de tertiaire en quartaire sector.

In Leuven verdwenen tussen 1993 en 1996 22 industriële bedrijven, terwijl er in de aangrenzende gemeenten een lichte stijging was¹⁵. Hoewel het verlies aan secundaire te werkstelling tot nu toe snel is gecompenseerd door groei in de andere sectoren, heeft deze verschuiving belangrijke sociale gevolgen. Laaggeschoolden dreigen immers steeds minder een geschikte arbeidsplaats te vinden in Leuven.

B Decentralisatie van bedrijven van Brussel naar Leuven

De hele regio rond Brussel fungeert als "overloopvat" van de hoofdstad. Steeds meer bedrijven trekken weg door de grote druk op de vastgoedmarkt (als gevolg van de centrale ligging in West-Europa en de functie van Europees beslissingscentrum) en door het toenemend dichtslibben van het wegennet rond Brussel (met lange pendeltijden tot gevolg). Ook Leuven ondervindt hier de gevolgen van.

C Groeiende vraag naar kennisarbeid¹⁶

Door de evolutie naar een kenniseconomie wordt kennis steeds meer een doorslaggevende productiefactor. Dat betekent dat kennis minder als middel voor innovatie gaat fungeren, maar meer een doel op zich wordt. Kennis wordt een belangrijk wapen in de concurrentiestrijd.

De uitbouw van een kenniseconomie brengt meer kenniswerkers en meer lerende organisaties met zich mee. Het vergroot het belang van informatie en communicatie in de bedrijfsvoering. De kenniseconomie speelt zich bij uitstek af binnen een stedelijke context. De immateriële locatiefactoren kennis en organisatievermogen winnen aan gewicht. Bereikbaarheid, de kwaliteit van het stedelijk wonen en het voorzieningenniveau blijven hieraan belangrijke vestigingsfactoren.

Deze evolutie speelt in het voordeel van Leuven. Leuven kan immers bogen op een groot kennispotentieel dankzij de aanwezigheid van de K.U.Leuven.

LRD verwacht dat in de komende 10 à 15 jaar een zeventigtal nieuwe spin-offs opgericht zullen worden. Ze zul-

¹³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p.77

¹⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 82

¹⁵ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionalstedelijk gebied Leuven, taakstelling bedrijfenterreinen", Leuven, 2002, p.16

¹⁶ Struyven L. en T.Vandenbrande : "Creatie van werkgelegenheid in de stad", KU Leuven, Hoger Instituut voor de Arbeid, Leuven, 2001, p.10

len resulteren in een tiental nieuwe productie-eenheden, waarvan drie à vijf grote en zeven à tien kleinere bedrijven. De raming van de bijkomende tewerkstelling voor deze periode bedraagt 2.000 à 4.000¹⁷.

D Groeiende betekenis van zorgarbeid en persoonlijke dienstverlening¹⁸

Stedelijke gebieden zijn concentratiegebieden voor voorzieningen. Bovendien vergrijs de bevolking en vormen steden aantrekkingspolen voor senioren die om diverse redenen de stad (terug) opzoeken. Deze trends verklaren de groeiende betekenis van de zorgarbeid en de persoonlijke dienstverlening in Leuven.

E Consolidatie van de landbouwfunctie

De oppervlakte die door landbouwers wordt gebruikt daalt, alsook het aantal bedrijven¹⁹. De landbouwsector heeft anderzijds in het verstedelijk gebied een belangrijke functie als beheerder van de open ruimte. Er is behoefte aan manieren om de landbouwfunctie in Leuven te consolideren.

F Behoefte aan tewerkstelling voor laaggeschoolden
Ondanks het hoge gemiddelde opleidingsniveau en de hoge werkgelegenheidsgraad, kampt de stad met een be-

langrijke structurele werkloosheid van vooral laaggeschoolden werkwilligen. Er bestaat dus een behoefte aan specifieke tewerkstelling voor deze doelgroep.

In de beleidsnota van Leuven wordt vermeld dat de stad in het kader van de meerwaardeneconomie voorwaarden wenst te scheppen voor de uitbouw van een duurzame dienstenwerkgelegenheid. De stad stelt zich kandidaat voor de vestiging van een regionaal incubatiecentrum voor sociale economie.

Ook de groeiende zorgsector biedt mogelijkheden omdat te werkstelling hier (gedeeltelijk) minder afhankelijk is van het opleidingsniveau, maar eerder van de opgedane ervaring.

10.5 AANBOD EN BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

10.5.1 Vergunningen voor economische ruimte 1997- 2000

Volgende tabel geeft een overzicht van de vergunde vloeroppervlakte (in m_) in Leuven met economische bestemming. De gegevens beslaan de periode van 01-01-1997 tot en met 31-12-2000. Er wordt een onderscheid gemaakt tus-

BRUTO VLOEROPPERVLAKTE	1997	1998	1999	2000
Commerciële functies	12.060	1.080	10.980	10.980
Kantoorachtigen	7.980	34.860	45.240	71.040
Werkvloeren	14.880	13.200	33.000	21.000
Totaal	34.920	49.140	89.220	103.020

¹⁷ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, taakstelling bedrijventerreinen", Leuven, 2002, p.14

¹⁸ Stryven L. en T.Vandenbrande : "Creatie van werkgelegenheid in de stad", KU Leuven, Hoger Instituut voor de Arbeid, Leuven, 2001, p.11

¹⁹ Soresma: "Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven", Antwerpen, 1997, p. 37

sen commerciële functies, kantoorachtigen en werkvloeren. Met name de gegevens in de categorie kantoorachtigen worden sterk beïnvloed door enkele grote bedrijven die het leeuwenaandeel van de vloeroppervlakte op zich nemen. Ook in 2001 en 2002 zijn enkele grootschalige functies vergund. Er zal nog verder onderzoek gebeuren naar meer nauwkeurige cijfers van deze periode.

10.5.2 Aanbod bedrijventerreinen anno 2001

In de startnota van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is een onderzoek uitgevoerd naar de beschikbare ruimte voor economische ontwikkeling (zie ook figuur 1.33)²⁰. Dit onderzoek dateert van 2001 en zal waar nodig geactualiseerd worden begin 2003.

- *Sites die bij dit onderzoek betrokken werden:*
- Alle sites gelegen op bedrijventerreinen en ambachtelijke zones die vandaag nog onbebouwd zijn.
- Sites die bestemd zijn voor een gemengd gebruik: kantoren, commerciële functies, wonen,....
- Alle sites waar vandaag plannen voor bestaan om de bestaande industriële oppervlakte te hergebruiken voor nieuwe ontwikkelingen. In sommige gevallen gaat het om oude leegstaande locaties met hoogstens een residueel gebruik. In andere gevallen moet er rekening mee gehouden worden dat de site reeds gedeeltelijk gebruikt wordt en dat deze bedrijven na reorganisatie een deel van de ruimte opnieuw innemen.
- Alle sites waarvan het huidige gebruik niet overeenstemt met het profiel van het bedrijventerrein. Na herlocalisatie komt er dus ruimte vrij voor andere activiteiten.

- Sites waar vandaag bedrijven gelokaliseerd zijn maar die binnen de algemene visie beter een andere bestemming krijgen (bijv. bedrijven in de binnenstad die nog moeilijk verenigbaar zijn met de woonfunctie).
- Alle zonevreemde bedrijven.
- Sites die in de toekomst geprojecteerd worden als nieuwe ontwikkelingslocaties (in dit geval enkel Parkveld).

In het gewenste aanbod werd geen rekening gehouden met de mogelijkheden om economische activiteiten toe te laten in bijvoorbeeld woonzones. Pas als in een locatiebeleid hierover duidelijke uitspraken gedaan worden, kan deze mogelijkheid worden gekwantificeerd.

- Wat is er aan bedrijfsoppervlakte beschikbaar?

Voorbehouden: bedrijventerreinen waar vandaag reeds een ruimteclaim op rust. Ze zullen niet meer op de markt komen. Toch gaat het om bedrijfsruimte die op het grondgebied van Leuven wordt aangeboden.

- **Vergund:** bouw van het bedrijf zal starten, de inname is voor zeer binnenkort.
- **Lopend:** onderhandelingsgesprekken en eerste voorstellen zijn reeds aangezet om in de zeer nabije toekomst een vergunning te verkrijgen. Bij deze categorie is het ontwerpproces reeds zo ver gevorderd dat het onmogelijk is nog beleidsmatig fundamenteel in te grijpen.
- **Gepland:** er is reeds een bedrijf dat de bedoeling heeft zich op de site te vestigen; om die reden kunnen deze terreinen niet meegeteld worden als nog aanwezig op de aanbodmarkt.

²⁰ Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Planning: "Deelonderzoek 6 : Ruimte voor economische ontwikkeling", bijlage bij Startnota, Leuven, 2001

- *Gereserveerd*: terreinen die in het bezit zijn van (vaak aanliggende) bedrijven, met de bedoeling deze ruimte te reserveren voor eventuele toekomstige uitbreidingen. In tegenstelling tot de vorige categorieën is in dit geval veel minder duidelijk welke bedrijfsoppervlakte er binnen welke termijn gerealiseerd zal worden.
- *Stedelijke functies*: sites die voor de stad een strategisch karakter hebben en dus in aanmerking komen om specifieke stedelijke functies te ontwikkelen. Het kan om een private onderneming gaan, maar er kan niet eerder welke functie komen.

Juridisch OK: bedrijfsoppervlakte waar vandaag een juridisch kader (gewestplan en BPA) voor beschikbaar is. Hieraan worden drie termijnen gekoppeld die rekening houden met eventuele hindernissen die aansnijding vertragen:

- *Beschikbaar*: braakliggende gronden die te koop worden aangeboden.
- *Korte termijn*: gronden waar vandaag nog een andere functie op aanwezig is en minder snel kunnen aangekocht worden.
- *Lange termijn*: gronden waar bijvoorbeeld een onteigeningsprocedure voor nodig is vooraleer ze geschikt zijn als bedrijventerrein.

Juridisch niet OK: het juridisch kader moet nog aangepast worden. Het veronderstelt in de meeste gevallen de opmaak van een BPA of RUP. Hier worden dezelfde categorieën als bij de vorige groep gebruikt.

- *Welke oppervlakte moet in mindering gebracht worden?*

Status quo: zonevreemde bedrijven die wegens de specifieke aard en de specifieke context niet geherlocaliseerd worden. Eventueel kan het juridisch kader aangepast worden om meer bedrijventerrein te realiseren. Doordat deze extra capaciteit echter meteen ingenomen wordt door het bestaande bedrijf, komt er geen netto oppervlakte beschikbaar bedrijventerrein bij.

Opheffen functie: een aantal sites vervullen vandaag juridisch of feitelijk de rol van bedrijventerrein. In de gewenste structuur wordt deze functie vervangen door een andere. De bedrijfsoppervlakte verdwijnt uit de balans van de netto aanwezige vloeroppervlakte:

- *Reconversie*: leegstaande bedrijfsruimte. Vaak is de nieuwe functie wonen.
- *Storende bedrijven*: bedrijven waarvan de activiteit niet meer past binnen zijn omgeving of binnen de gewenste ontwikkeling van zijn omgeving.
- *Zonevreemde bedrijven*.

Voor deze laatste twee gevallen zal het nodig zijn ruimte te vinden voor herlocalisatie. De oppervlakte die ze vandaag nodig hebben, moet minimaal afgetrokken worden van de beschikbare bedrijfsruimte (immers, de gemeente zal ruimte voor deze bedrijven willen garanderen). In een tweede evaluatie moet nagegaan worden welke bedrijven niet noodzakelijk een nieuwe plaats binnen de gemeentegrenzen krijgen. (In dit onderzoek is er slechts een ruwe raming gemaakt van het aantal storende en zonevreemde bedrijven om tot een eerlijke inschatting te komen van de toekomstige bedrijfsruimte. Op basis van

CATEGORISERING ECONOMISCHE RUIMTE						
TOENAME						
		TERREINOPP (HA)	VLOEROPP (M ²)			
			MIN	MAX	GEM%	
Voorbehouden	vergund	16	99.638	100.578	100.108	16
	lopend	6	28.450	28.450	28.450	5
	gepland	18	112.796	204.687	158.742	26
	reservatie	36	163.175	286.505	224.840	37
	stedelijke functies	22	80.580	123.900	102.240	17
totaal		98	484.639	744.120	614.380	
%		45			31	
juridisch OK	beschikbaar	35	295.104	366.421	330.763	33
	korte termijn	43	616.790	646.012	631.401	63
	lange termijn	5	38.424	41.707	40.065	4
totaal		82	950.318	1.054.140	1.002.229	
%		38			50	
juridisch niet OK	beschikbaar	4	14.240	14.990	14.615	4
	korte termijn	28	267.923	311.218	289.571	76
	lange termijn	6	75.800	78.120	76.960	20
totaal		37	357.963	404.328	381.146	
%		17			19	
AFNAME						
		AANTAL BEDRIJVEN	TERREINOPP (HA)	VLOEROPP (M ²)		
opheffen functie	reconversie	0	10			0
	storende bedrijven	25	15			104.073
	zonevreemde bedrijven	11	6			23.158
totaal		36	31			127.231
hergebruik	reconversie	11	33			0
	storende bedrijven	4	1			15.900
	nieuw project	33	23			153.633
totaal		48	57			169.533
	zonevreemde woningen			8		
status quo	zonevreemde bedrijven	3		3		

de verdere uitwerking van het selectie- en locatiebeleid, zal uitgemaakt worden welke bedrijven niet verenigbaar zijn met het woonweefsel en welke bedrijven niet voldoende groeikansen krijgen op hun huidige locatie en daarom geherlocaliseerd dienen te worden).

Hergebruik: bedrijfsoppervlakte die in de toekomst opnieuw deze functie zal opnemen. Voor deze locaties zijn ontwikkelingsplannen opgemaakt die beter trachten gebruik te maken van de ruimte en zo mogelijkheden creëren voor nieuwe bedrijven. Al deze sites komen in de telling van de bijkomende bedrijfsoppervlakte voor. In sommige gevallen zal de netto som nul zijn.

- **Reconversie:** hergebruik van oude, industriële panden voor bedrijfsactiviteit. Het gaat hier om leegstand of een residueel gebruik van de site.
- **Storende bedrijven:** bedrijven waarvan de activiteit niet meer past binnen zijn omgeving of binnen de gewenste ontwikkeling van zijn omgeving.
- **Nieuwe projecten:** bedrijven die moeten verdwijnen of gereorganiseerd worden binnen het kader van een nieuw project. In sommige gevallen kan er reeds op de eigen site een plaats gevonden worden voor het bestaande bedrijf. In andere gevallen zal het bedrijf verkiezen om tijdens de verbouwingswerken een nieuwe locatie in te nemen. Ze leggen dus eveneens een claim op de beschikbare bedrijfsruimte.

In al deze gevallen blijft de terreinoppervlakte gelijk maar zal de netto vloeroppervlakte vaak toenemen.

Beschikbare terreinoppervlakte en vloeroppervlakte

Voor alle bijkomende bedrijventerreinen is, naast de terreinoppervlakte, uitgerekend wat de bijkomende bruto vloeroppervlakte is.

Door de bedrijfsoppervlakte, die in mindering gebracht wordt, ook in vloeroppervlakte uit te drukken, kan een genuanceerder beeld bekomen worden van het nettoreultaat aan bijkomende bedrijfsruimte. Nieuwe projecten in de Vaartkom hebben bijvoorbeeld tot doel meer vloeroppervlakte van de bestaande gebouwen te gebruiken dan vandaag het geval is.

In de tabel "afname" wordt niet voor alle sites de vloeroppervlakte bepaald. Het wordt enkel gedaan voor bedrijven die geherlocaliseerd moeten worden en voor de effectieve vloeroppervlakte aanwezig in zones die hergebruikt zullen worden als bedrijventerrein.

De methode die toegepast wordt om de vloeroppervlakte te berekenen verschilt van terrein tot terrein. Voor sommige terreinen zijn er gedetailleerde studies opgemaakt of BPA's die nauwkeurig vastleggen wat er maximaal mogelijk is en minimaal vereist. Voor andere terreinen is een schatting gemaakt van de V/T-index: het minimale cijfer is het resultaat dat de markontwikkeling in de omgeving teweegbrengt; het maximale cijfer is wat mogelijk is met een gericht beleid en in een situatie van schaarste.

Voor de bedrijven die in mindering worden gebracht, liet de tijd niet toe exact na te gaan hoeveel oppervlakte zij

in beslag nemen. Op basis van de GBK is een schatting gemaakt van de brutovloeroppervlakte.

- *Balans economische ruimte*

Het volledig aanbod aan ruimte die de komende jaren kan ingenomen worden, wordt in rekening gebracht (= totaalsom van bijkomende ruimte). Daarnaast moet in mindering gebracht worden de oppervlakte aan terreinen die in de toekomst wenselijk verdwijnen. Het gaat dus om locaties die vandaag nog beschikbaar zijn, maar die niet wenselijk geacht worden. Omdat bij de berekening van het aanbod terreinen in rekening zijn gebracht die vandaag al gebruikt worden als bedrijventerrein, is er een overschatting gemaakt van de bijkomende bedrijfsruimte. De totaalsom van de te hergebruiken ruimte wordt eveneens in mindering gebracht. Het aandeel van de leegstand wordt duidelijk als we de vloeroppervlaktes bekijken.

Dit cijfer kan naast de taakstelling van het RSV geplaatst worden.

- *Effectief beschikbare ruimte*

De voorbehouden bedrijventerreinen tellen niet mee als effectief beschikbare ruimte. De herlocalisatie van zonevreemde en storende bedrijven en bedrijven die omwille van een nieuw project eventueel op de eigen site een nieuwe plaats krijgen, legt meteen een claim op het aanbod.

Opmerking: Bij deze berekening is de site van de ziekenhuizen niet in rekening gebracht. Omdat het huidig gebruik, de schaal van het terrein en de gebouwen een potentieel hergebruik als kantoorlocatie niet uitsluiten,

kan het in sommige discussies interessant zijn deze in het onderzoek te betrekken. Vanuit het netwerkconcept centrumfuncties en vanuit de opties die worden gekozen voor het deelgebied van de binnenstad wordt een totaal andere ontwikkeling vooropgesteld. In dit geval zijn er nog 7 ha in mindering te brengen. Deze oppervlakte mag niet meegeteld worden als te herlokalisieren functie, aangezien de diensten naar Gasthuisberg verplaatst worden.

- *Conclusies*

(zie figuur 1.33)

Als eerste conclusie wordt het effect van een gericht beleid dat een beter ruimtegebruik nastreeft aangegeven. Door de V/T hoger te kiezen dan de gemiddelde waarden die vandaag gebruikelijk zijn, keert de verhouding tussen voorbehouden terreinen, juridisch in orde en juridisch niet in orde terreinen om (als we de resultaten in vloeroppervlakte bekijken). Immers 45 % van de beschikbare terreinoppervlakte is vandaag voorbehouden en slechts 38% is juridisch in te nemen. Door aan de terreinen waarvoor nog geen plannen bestaan een hogere V/T index op te leggen, worden de resultaten respectievelijk 31% en 50%.

Om de balans van de economisch beschikbare ruimte met de taakstelling van het RSV te confronteren, moet eerst de discussie juist gesteld worden door enkel die terreinen in rekening te brengen die sinds de laatste gewestplanwijziging tot de economische ruimte kunnen gerekend worden.²¹ Volgende terreinoppervlakte speelt in dit verband een rol:

²¹ Zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen p.529: ruimteboekhouding: de aldus bekomen oppervlakte van de verschillende gewestplanbestemmingen in 2007 wordt vergeleken met de oppervlakte van de gewestplanbestemmingen op 1/1/1994. Met de gewestplanbestemmingen in 2007 worden de bestemmingen in gewestplannen of ruimtelijke uitvoeringsplannen bedoeld.

Termunckveld 30 ha + Arenbergpark 14 ha + Parkveld 16 ha = 60 ha die bijgekomen zijn sinds 1994.

Hierin zijn Termunckveld en het Arenbergpark reeds juridisch in orde. Voor de uitbreiding van Parkveld zal een gewestplanwijziging noodzakelijk zijn.

Wat de vloeroppervlakte betreft is het mogelijk op dit aanbod $400.000 + 110.000 + 170.000 \text{ m}^2 = 680.000 \text{ m}^2$ te realiseren.

Tot slot kan de effectief beschikbare oppervlakte getoetst worden aan de evolutie van de markt gedurende de laat-

ste jaren. Uitgaande van een constante jaarlijkse aangroei van 100.000 m² per jaar (in 2000 was de groei 92.000 m²)²² is binnen 10 à 11 jaar het huidig aanbod (1.090.000 m²) volledig opgebruikt. Hierbij is geen rekening gehouden met een noodzakelijke frictie-leegstand die binnen een dynamische ontwikkeling aanwezig is.

Deze conclusie moet een stimulans zijn om op een selectieve manier met het aanbod om te gaan. Zowel naar de aard van de bedrijfsactiviteit als naar de bouwwijze moeten er keuzes gemaakt worden. Als er toegelaten wordt met een lagere dichtheid te bouwen dan zal de beschikbare vloeroppervlakte het resultaat vertekenen.

BALANS GEWENSTE ECONOMISCHE RUIMTE			
balans economische ruimte		in mindering	Bijkomend
op te heffen	-31 ha	-127.231 m ²	
te hergebruiken	-57 ha	-169.533 m ²	
ontwikkeling voorbehouden			98 ha 614.380 m ²
ontwikkeling juridisch OK			82 ha 1.002.229 m ²
ontwikkeling juridisch niet OK			37 ha 381.146 m ²
saldo	129 ha	1.700.991 m²	
 effectief beschikbaar			
herlocatie storend en zonevreemd	-22 ha	-143.131 m ²	
herlocatie nieuwe projecten	-23 ha	-153.633 m ²	
juridisch OK			82 ha 1.002.229 m ²
juridisch niet OK			37 ha 381.146 m ²
saldo			74 ha 1.086.611 m²
V/T	1,5		

²² Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Planning: "Deelonderzoek Vergunningen met economische bestemming 1997-2000", bijlage bij Startnota, Leuven, 2001

10.5.3 Behoefte aan bedrijventerreinen

De berekening van de behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid is een zeer moeilijke opgave. De toekomstige vraag naar ruimte is immers van verschillende factoren afhankelijk zoals de economische groei, de evolutie van de arbeidsmarkt, het moeilijk in te schatten veranderende ruimtegebruik per sector, het aanbod, het beleid en het beheer van de bedrijventerreinen, de bereikbaarheid...

Door deze complexiteit is het onmogelijk een correcte raming te geven van de behoefte.

Om het verdere beleid rond de economische structuur vorm te geven wil de stad in overleg met de andere overheden en de economische vertegenwoordigers de specifieke behoeften aan bedrijfsruimte onderzoeken voor de verschillende sectoren (kantoren, ICT, transport en opslag, secundaire werkvloeren en diensten, sociale economie, ...).



HOOFDSTUK 11

ANALYSE VERKEERSSTRUCTUUR



11 ANALYSE VERKEERSSTRUCTUUR

11.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

Infrastructuren bepalen in belangrijke mate de samenhang tussen verschillende gebieden. Ze maken het verkeer tussen ruimtelijk gescheiden entiteiten mogelijk en beïnvloeden de ontwikkelingen van nederzettingen en de vestiging van allerlei activiteiten en functies. Hierbij spelen de aard en diversiteit van de aanwezige infrastructuur een belangrijke rol. De verkeersstructuur geeft de samenhang tussen de verschillende infrastructuren en gaat in op de aard, de functie en het gebruik ervan.

11.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

A Ringradiale structuur

De bestaande verkeersstructuur is ringradiaal opgebouwd. De ring fungeert hierbij als verdeelweg voor het stedelijk gebied. De deelgemeenten worden via de steenwegen ontsloten. Vanaf de ring vertrekken ze als radiale uitlopers van de poortstraten in de binnenstad. De buslijnen zijn eveneens radiaal georiënteerd.

B Congestiegevoeligheid ten opzichte van Brussel

De groeiende congestie* op de wegen vormt een bijzonder probleem in Vlaams-Brabant. Een specifiek knelpunt is de ring rond Brussel, waar tijdens weekdagen quasi overal files ontstaan. Dit heeft ook gevolgen voor de aansluitende autowegen zoals de E40. De E40 verwerkt belangrijke pendelstromen van en naar Brussel. In Leuven sluit bovendien de E314 aan op de E40. De files naar Brussel zijn met andere woorden te voelen tot voorbij Leuven.

Algemeen kan gesteld worden dat de grootste congestie zich voordoet op de plaatsen in Leuven waar het verkeer naar Leuven zelf en het verkeer naar Brussel samenlopen: in het oosten van de stad. Dit gegeven wordt nog versterkt door het feit dat de bevolkingsconcentratie in het oosten het grootst is. Bovendien vormen de Tiense- en Diestsesteenweg de enige twee oversteekplaatsen over de spoorwegbundel. De oostelijke woonwijken krijgen dan ook af te rekenen met sluipverkeer.

C Netto ingaande pendel

Leuven heeft een tewerkstellingscoëfficiënt van 147: de tewerkstelling overtreft dus de beroepsactieve bevolking. De stad kent met andere woorden een netto ingaande pendel. In 1991 pendelden ca. 29.000 mensen naar Leuven¹. Wellicht ligt dit cijfer intussen veel hoger.

Het Leuvense pendelhinterland strekt zich hoofdzakelijk oostwaarts uit. De sterkste aantrekkingskracht wordt uitgeoefend op de gemeenten uit het Hageland en in toenemende mate op de gemeenten ten zuiden van Leuven. De taalgrens speelt een remmende rol in de pendel naar Leuven. In het westen en noordwesten verklaart de aantrekking van het Brusselse (en in mindere mate van Mechelen) de zwakkere attractie van Leuven.

D Kengetallen

- In Leuven worden tijdens de avondspits ongeveer 28.000 autoverplaatsingen gemaakt (1996). 40% hiervan heeft vertrek- en eindpunt in Leuven, 60% is verkeer tussen Leuven en andere gemeenten. De gemiddelde reële verplaatsingsafstand is 10,3 km². Van

¹ Volkstelling NIS 1991

² Groep Planning: "Stad Leuven, Mobiliteitsplan, Synthesenota-concept", Brugge, 1999, p. 33

het totaal aantal verplaatsingen gebeurt er 39% (11.000) over een afstand korter dan 5 km. Dit zijn potentiële fietsverplaatsingen. 21% van de avondspitsverplaatsingen gebeurt over een afstand tussen 5 en 10 km. Het zijn de verbindingen met de buurgemeenten. Ze kunnen per bus afgelegd worden.

- De grootste intensiteiten³ tijdens de avondspits treden op volgende wegen op (berekening op basis van automodel – tellingen uit 1996⁴):
- Zuidelijke ring: 1.900-3.000 voertuigen/uur
- Tiensesteenweg: 1.500-2.800 voertuigen/uur
- Noordelijke ring: 1.500-2.300 voertuigen/uur
- Meerdalboslaan: 1.500-2.000 voertuigen/uur
- Nieuwe Mechelsesteenweg: 2.350 voertuigen/uur
- Diestsesteenweg: 500-2.200 voertuigen/uur
- Koning Boudewijnlaan: 1.800 voertuigen/uur
- Gemiddeld aantal opstappende reizigers per werkdag in Leuven station, 1997⁵: ca. 22.000
- Aantal busreizigers in 2001: 17,3 miljoen

11.3 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN

(zie figuur 1.05)

A Autowegen

Via de E40 (zuiden) en E314 (westen) is Leuven verbonden met het internationale wegennet in Vlaanderen. De kerken binnen Leuven worden hoofdzakelijk via de steenwegen ontsloten. Deze steenwegen zijn de uitlopers van de radiale poortstraten in de binnenstad en vertrekken vanaf de ring. De ring functioneert als scharnierpunt

voor de invalswegen vanuit de autosnelwegen en de omliggende gemeenten. Binnen de ring heeft Leuven een radiale structuur, in het centrum onderbroken door een verkeersvrije zone. Voor de verkeersafwikkeling in de binnenstad is een lussensysteem uitgewerkt, waarop centrum- en randparkings aansluiten.

- *Regionale en (inter)nationale ontsluiting*
- E40 met afrit 23 (Meerdalboslaan).
- E314 met afritten 15 (Heverlee), 16 (Gasthuisberg), 17 (binnenstad), 18 (binnenstad), 19 (Wilsele-dorp), 20 (Wilsele-Putkapel/Kessel-Lo).
- Nieuwe Mechelsesteenweg.
- Koning Boudewijnlaan.
- Meerdalboslaan.
- Ring.
- *Verbindingen met buurgemeenten: steenwegen*
- Diestsesteenweg, Tiensesteenweg, Naamsesteenweg, Tervuursesteenweg, Brusselsesteenweg, Aarschotsesteenweg.
- Geldenaaksebaan
- Wijgmaalsesteenweg, Wakkerzeelsebaan.
- Wilselsteenweg, Kesseldallaan/Eenmeilaan.
- Rotselaarsesteenweg, Baron Descampsstraat.
- St.-Jansbergsesesteenweg.
- *Ontsluiting van de deelgemeenten*
- Kessel-Lo: Tiense- en Diestsesteenweg, Kesseldallaan/Eenmeilaan.
- Heverlee: Tervuurse- en Naamsesteenweg, St.-Janbergsesesteenweg, Geldenaaksebaan.

³ Groep Planning, 1999, p. 36

⁴ Groep Planning, 1999, p. 32

⁵ Stad Leuven, Dienst Economie: "Leuven, Profiel in cijfers en feiten", Leuven, 2000, p. 4

- Wijgmaal: Wijgmaalsesteenweg, Wakkerzeelsebaan.
- Wilsele-Putkapel: Aarschotesteenweg.

- "Nieuwe linken" (zie hoofdstuk 3§3.5.7)

- Weggevoerdenstraat.
- Celestijnenlaan.
- Hertogstraat.
- Platte-Lostraat.
- Eenmeilaan.
- ...

- *Primaire lussen binnenstad*
- Naamsestraat-Parkstraat.
- Bondgenotenlaan-Tiensestraat/Blijde-Inkomssstraat.
- Vaartstraat-Rijschoolstraat-Vital Decosterstraat.
- Kapucijnenvoer-St.-Hubertusstraat-Tervuursestraat-Brusselsestraat-Brouwersstraat-Petermannenstraat-Donkerstraat.

B Parkeren

Leuven past het principe van het "bewonersparkeren" toe in de volledige binnenstad en in een aantal wijken buiten de ring. Ingeschreven bewoners kunnen een bewonerskaart verkrijgen, die hen toelaat om (tegen een beperkte vergoeding) in de ruime omgeving van hun woning te parkeren. Bedoeling is om de woonfunctie te ondersteunen. De bevoordeling van bewoners (met een kaart) op bezoekers (die met een parkeerschijf moeten parkeren) staat of valt met de verbalisering van het fout-parkeren. Dat in de praktijk heel wat misloopt, wordt onder meer aangetoond door het groot aantal auto's van studenten in de binnenstad.

Bezoekers kunnen terecht in één van de vele centrum-parkings, de parking onder het stationsplein, parking Bodart en binnenkort ook op de Philipssite. Op het openbaar domein kan in principe alleen kort geparkeerd worden. Binnen de ring bevinden zich ca. 7.700 parkeerplaatsen⁶ op openbare plaatsen, waarvan 2.800 in parkeergebouwen of -terreinen.

De parking aan het station doet eveneens dienst als pendelparking voor treinreizigers.

Het parkeren in de randgemeenten is vrij. Alleen in het centrum van Heverlee, Kessel-Lo en Wilsele-Putkapel gelden parkeerbeperkingen.

In het Leuvense wordt relatief veel gecarpoold⁷ richting Brussel. Naast een groot aantal verspreide parkeerplaatsen worden volgende carpoolparkings gebruikt: parking Bodart; Mechelsesteenweg; afrit 20, 19 en 21 van de E314; tankstation aan E40.

C Openbaar busvervoer

In 1991 wordt de aanzet gegeven voor het nieuwe busplan. Het heeft als doel Leuven een performant busvervoer te bieden. Het actuele busnet in Leuven is het product van dit plan en blijkt zeer succesvol te zijn. Het staat in voor het stedelijk en voorstedelijk openbaar vervoer. Leuven is inzake het aantal busreizigers de uitgesproken koploper in Vlaanderen⁸.

In 1993 tellen de buslijnen naar Leuven bijna 9 miljoen reizigers. Dankzij het busplan stijgt dit aantal tot 13,2 miljoen

⁶ Groep Planning: "Stad Leuven, Mobiliteitsplan, Synthesenota-concept", Brugge, 1999, p. 67

⁷ Groep Planning, 1999, p. 72

⁸ Groep Planning: "Mobiliteitsplan Leuven", Brugge, 2002, p. 23

in 1999, 14,5 miljoen in 2000 en 17,3 miljoen reizigers in 2001 (dus bijna een verdubbeling tegenover 1993). Ter vergelijking: in heel Vlaanderen stijgt het aantal busreizigers tussen 1993 (219,1 miljoen) en 1999 (223,2 miljoen) met 4,1 miljoen. Het toegenomen gebruik op het Leuvense busnet is dus groter dan de totale toename van het busgebruik in Vlaanderen⁹.

De buslijnen in Leuven zijn sterk geconcentreerd op de as station-Fochplein en in minder mate op de as Fochplein-Gasthuisberg. Uit de ervaringen van De Lijn blijkt dat de rechtstreekse bediening van de voornaamste bestemmingslocaties (station, Fochplein, Gasthuisberg) één van haar succesfactoren is. Verder valt de radiale structuur van het busnet op: alle buslijnen zijn verbindingen tussen het centrum/station en de deelgemeenten. De deelgemeenten worden met elkaar verbonden via het centrum. Op het Fochplein zijn hierdoor verbindingen mogelijk naar alle deelgemeenten.

Tangentiële verbindingen die het centrum niet aandoen, bestaan niet. De meeste bussen volgen de steenwegen, waarvan af en toe wordt afgeweken om een woonwijk te bedienen.

Op het grondgebied van Leuven vallen slechts een beperkt aantal bebouwde zones buiten de bediening van het busnet: enkele woonwijken in Kessel-Lo, Wijgmaal en Putkapel. De dekking is dus in algemene zin goed.

D Fietsinfrastructuur

Het fietsverkeer is een wezenlijk onderdeel van het verkeer in Leuven, voor verplaatsingen van en naar de

school, het werk, de winkel. Het hoge aantal kotstudenten draagt daar ongetwijfeld toe bij.

De afwikkeling van het fietsverkeer kenmerkt zich in het algemeen door de grote diversificaties aan routes. Voor eenzelfde herkomst en bestemming gebruiken fietsers verschillende routes, in functie van een aantal overwegingen omtrent veiligheid, snelheid, comfort, ...

In Leuven betekent dit dat buiten de ring sommige fietsers langs de grote steenwegen rijden wegens de korte afstand tot hun bestemming; anderen langs minder drukke straten wegens onder meer de veiligheid en het comfort. Vooral de verkeersvrije routes worden veel gebruikt, zoals bijvoorbeeld in het kasteelpark Arenberg.

In het centrum wordt overal gereden. Op routes met weinig alternatieven en in de buurt van middelbare scholen en universitaire complexen treden hoge fietsintensiteiten op, zoals bijvoorbeeld op het Damiaanplein.

In het centrum is er meestal geen aparte fietsinfrastructuur: het verkeer verloopt gemengd. Op de ring kan worden gefietst op aan- of vrijliggende fietspaden. Verder zijn er op de meeste plaatsen fietspaden en -stroken op de steenwegen van en naar het centrum.

Een onderzoek naar fietsintensiteiten¹⁰ leert dat er hoge fietsconcentraties voorkomen in het zuidoostelijk deel van de stad, met als belangrijkste as de Maria-Theresiastraat en de Vesaliusstraat. (Deze hoge concentraties hangen samen met de aanwezigheid van univer-

⁹ Groep Planning, 2002, p. 23

¹⁰ Groep Planning: "Stad Leuven, Mobiliteitsplan, Synthesenota-concept", Brugge, 1999, p. 168

sitaire faculteiten en scholen). De belangrijkste invalswegen op de ring zijn de Aarschotsesteenweg, Dieststeenweg, Tiensesteenweg, Naamsesteenweg en het fietspad doorheen het Arenbergpark.

De morfologische structuur van Leuven maakt – in principe – een groot aantal fietsverplaatsingen mogelijk. Op Wijgmaal en Wilsele-Putkapel na, liggen de verschillende deelgemeenten op minder dan 5 km van het centrum.

Tussen 07.00u en 19.00u worden binnen Leuven meer dan 60.000 fietsverplaatsingen gemaakt van gemiddeld 2,8 km/rit. Daarvan zijn er ongeveer 6.000 verplaatsingen van en naar de omliggende gemeenten¹¹. Negentig procent van de fietsers blijft dus binnen de gemeente, wat te verklaren is door het groot aantal kotstudenten.

In vergelijking hiermee gebeuren er veel meer verplaatsingen per auto: tussen 16.30u en 17.30u alleen al 10.000 verplaatsingen binnen Leuven en ruim 17.000 verplaatsingen vanuit en naar de omliggende gemeenten. Bijna veertig procent (11.000) van deze 28.000 autoverplaatsingen heeft betrekking op een afstand van minder dan 5 km en is dus een potentiële fietsverplaatsing.

E Spoorvervoer

De regio Leuven kent een relatief dicht spoorlijnnennet, dat de basis vormt voor het regionale openbaar vervoer. Vanuit Leuven vertrekken zes spoorlijnen: Leuven-Mechelen, Leuven-Aarschot, Leuven-Tienen, Leuven-Brussel, Leuven -Ottignies, Leuven-Luik. De spoorlijn naar Luik (langs de E40) en twee van de vier sporen naar

Brussel zijn snelsporen. Ze werden recent aangelegd in functie van de HST-lijn Brussel-Keulen.

De trein is zowel belangrijk als verplaatsingsmiddel naar Leuven, als van Leuven naar andere steden of bestemmingen. Leuven telt drie stations, waarvan één van nationaal belang (Leuven) en twee voor lokale bediening (Everlee en Wijgmaal). Het station van Leuven heeft op een gemiddelde werkdag (1996) 21.637 instappende reizigers; Everlee telt er 541 en Wijgmaal 201¹². Het station Leuven behoort daarmee tot de drukste van België.

Voor personenvervoer situeert Leuven zich op een internationale verbinding van Brussel over Luik naar Keulen en op een nationale verbinding tussen Brussel en Genk/Hasselt. De lijn Leuven-Brussel is één van de drukst bereisde van België. Het aantal verbindingen vanuit Leuven is algemeen gezien goed, op een aantal lacunes na. Zo ontbreekt een snelle verbinding met Antwerpen en Louvain-La-Neuve en een rechtstreekse verbinding met Brussel-Nationaal-Luchthaven (Zaventem).

Voor goederenvervoer ligt Leuven op een belangrijke corridor van de havens van Antwerpen en Zeebrugge naar Luxemburg en verder zuidwaarts¹³. In het RSV¹⁴ zijn in Leuven drie hoofdlijnen binnen het goederenspoorwegennet geselecteerd: de lijn Leuven-Mechelen, Leuven-Aarschot en Leuven-Ottignies. Momenteel wordt er in Leuven nog weinig vracht geladen of gelost. Enkel Evian, Interbrew en Cargill (Herent) ontscheperen goederen in Leuven.

¹¹ Groep Planning: "Mobiliteitsplan Leuven", Brugge, 2002, p. 165

¹² Groep Planning, 2002, p. 82

¹³ ISRO-Studiegroep Omgeving: "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, taakstelling bedrijventerreinen", Leuven, 2002, p.13

¹⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM.: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p.501

F Waterwegen

Leuven is over het water ontsloten via het kanaal Leuven-Dijle. Dit 18e-eeuwse kanaal voldoet echter niet meer aan de hedendaagse normen inzake capaciteit (beperkt tot 600 ton in theorie, 320 ton in de praktijk) en diepgang. Containervervoer is bij gebrek aan overslaginfrastructuur en te geringe capaciteit uitgesloten. De economische waarde van het kanaal is dus vrij marginaal.

De voornaamste bedrijven die nu gebruik maken van de Vaart zijn de mouterijen Boortmalt in Boortmeerbeek en Cargill Malt in Herent, brouwerij Interbrew en rijstproducent Remy. Deze bedrijven vervoeren vooral graan en gerst.

Ter hoogte van de Wijgmaalsesteenweg wordt – in het kader van het project Leuven-Noord – een loskade aangelegd. De kade wordt in eerste instantie gebouwd voor de afvoer van het afval dat Interleuven verzamelt.

11.4 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Verdere groei automobiliteit

Demografische en economische ontwikkelingen in Leuven en de regio voorspellen een verdere groei van de automobiliteit. Berekeningen volgens een trendscenario¹⁵ geven bovendien aan dat het wagenbezit in 2010 zal stijgen tot 504 wagens per 1.000 inwoners in Leuven (ter vergelijking: 413 wagens per 1.000 inwoners in 1991).

Algemeen stijgt in Vlaanderen het aantal verplaatsingen jaarlijks met 4% (tussen 1985-1991)¹⁶. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat deze trend op korte termijn zal omgebogen worden.

B Toename netto ingaande pendel

Naar aanleiding van de startnota is onderzoek verricht over de toename van de tewerkstelling. Hieruit blijkt dat het aantal arbeidsplaatsen veel sterker zal toenemen dan de actieve bevolking. Van de tienduizenden potentiële, nieuwe arbeidsplaatsen kunnen er slechts enkele duizenden ingevuld worden door toekomstige bewoners van Leuven¹⁷. Het merendeel zal bijkomend pendelaars aantrekken. Een verdubbeling van de inkomende pendel tegenover 1991 is niet onmogelijk.

Uit de volkstelling van 1991 blijkt dat 70% van de pendelaars per auto naar Leuven komen. Aangezien de maximale capaciteit van de meeste invalswegen rond Leuven nu reeds bereikt is, zal de verkeerstoename resulteren in toenemende congestie en sluipverkeer.

C Toenemend belang openbaar vervoer

Uit het voorgaande blijkt dat het openbaar vervoer een groter deel van de verplaatsingen voor zijn rekening zal moeten nemen. Zoniet zal door de groeiende bevolking en tewerkstelling in de regio het verkeer meer en meer vast komen te zitten en toenemende druk van sluipverkeer op de kleinere wegen veroorzaken.

¹⁵ Groep Planning: "Mobilitetsplan Leuven", Brugge, 2002, p. 211

¹⁶ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p.170

¹⁷ Groep Planning, 2002, p. 7

Aangezien het huidig bussysteem ongeveer zijn maximale capaciteit heeft bereikt, dringt een reorganisatie zich op. De Lijn heeft intussen, in overleg met de stad Leuven, een nieuw busplan voor 2002-2012 uitgewerkt. Het heeft de ambitie om door een capaciteitsverhoging van het busnetwerk de mogelijkheid te creëren om opnieuw het aantal busreizigers te verdubbelen.

Om deze doelstelling te bereiken voorziet De Lijn onder andere:

- de uitbouw van twee tangentiële joblijnen;
- de uitbouw van een snelbusnet;
- de uitbouw van een scholierenennet met eigen route in het centrum.

D Uitbouw GEN /regionet Brabant-Brussel

Het Gewestelijk Expresnet (GEN), een net van spoorlijnen gericht op Brussel, moet een oplossing bieden voor het dichtslibben van de invalswegen naar Brussel. Het GEN voorziet in de voorstadsbediening van Brussel. De GEN-treinen vervangen de bestaande L-treinen, met moderner materieel en een hogere frequentie. Leuven wordt in het GEN-net beschouwd als kopstation van een snelle verbinding met Brussel. Daardoor neemt de frequentie op het traject Leuven-Brussel verder toe. Door de negen tussenstops zal de rijtijd Leuven-Brussel-Noord met GEN-treinen echter zowat het dubbele bedragen van die met de IC-treinen. Vanuit Leuven zal met het GEN dus vooral de bereikbaarheid van deze tussenstations verbeteren, met de mogelijkheid om ook andere delen van Brussel rechtstreeks te bereiken (o.a. Europawijk). De stations op de lijn Leuven-Brussel zullen mee profiteren van een betere be-

diening. Het GEN vormt vanuit deze stations bovendien een belangrijke verbetering voor de pendelmogelijkheden richting Leuven. De positie als kopstation impliceert dat het multimodale voortransport verder moet verbeterd worden: meer bussen, bouw van een pendelparking, ... Als gevolg van de infrastructuurwerken op lijn 36, wordt ook een rechtstreekse IC-verbinding tussen Leuven en Brussel-Nationaal-Luchthaven (Zaventem) mogelijk.

Als aanvulling op het GEN-project heeft de provincie Vlaams-Brabant het regionet Brabant-Brussel of RBB-net uitgewerkt. Dit netwerk beoogt, naast een verbeterde bediening van Brussel, een veralgemeende verbetering van het openbaarvervoeraanbod in heel Vlaams-Brabant, met onder meer specifieke aandacht voor tangentiële verbindingen. Het regionet Brabant-Brussel wordt opgebouwd uit bestaande en toekomstige spoor- en snelbusverbindingen (zie figuur 1.34 en figuur 1.21).



HOOFDSTUK

12

ANALYSE

LANDSCHAPSSTRUCTUUR



12 ANALYSE LANDSCHAPSSTRUCTUUR

12.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

Het landschap is het resultaat van de dynamische wisselwerking tussen fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu (fauna en flora) en menselijke activiteiten¹. Tussen deze drie componenten is er een continue wisselwerking. Zo kunnen het reliëf en de bodem determinerend zijn voor de vegetatie en het grondgebruik dat in een gebied voorkomt. Dit grondgebruik, bijvoorbeeld landbouw, kan op zijn beurt weer de oorzaak zijn voor reliëfwijzigingen. Bijvoorbeeld omdat de erosie toeneemt ten gevolge van het verdwijnen van kleine landschapselementen. Het landschap is dus een dynamisch gegeven, aan continue verandering onderhevig.

Veranderingen in het landschap kunnen zowel positief als negatief zijn:

- Positieve veranderingen versterken de bestaande landschappelijke kenmerken, vullen ze aan, verscherpen het contrast met omliggende gebieden.
- Negatieve veranderingen veroorzaken een banaliseering, een nivellering, een aantasting van de eigenheid van het landschap.

Verschillende tendensen hebben er de laatste decennia toe geleid dat het landschap in Vlaanderen ingrijpend getransformeerd is. Suburbanisatie, ongecontroleerde uitzwerming van allerlei functies, onoordeelkundige aanleg van infrastructuur, schaalvergroting in de landbouw... hebben de traditionele verscheidenheid van de landschappen uitgewist. Tegelijkertijd zijn er zogenaamde "nieuwe landschappen" tot stand gekomen²: indust-

rielandscappen, bebouwde perifere landschappen, recreatielandscappen, autosnelweglandschappen...

Het behoud van de eigenheid en de kwaliteit van het landschap is een belangrijk gegeven. Ze zorgt voor variatie, voor herkenbaarheid, identiteit en belevingswaarde van leefomgevingen. Kwaliteit is echter een subjectief begrip. Een objectief afwegingskader waarmee de discussie over landschappen gestructureerd kan worden, is dan ook een belangrijk uitgangspunt voor het structuurplan (zie richtinggevend gedeelte).

De publieke ruimte neemt binnen de landschapsstructuur een bijzondere plaats in. Dit is immers de ruimte bij uitstek die de perceptie van het landschap bepaalt. Bovendien is dit het onderdeel van het landschap waarvan de overheid de inrichting en aanleg maximaal kan bijsturen. Hieraan zal dan ook bijzondere aandacht besteed worden.

12.2 KARAKTERISTIEKEN VOOR LEUVEN

A Geologische en landschappelijke variatie

Dankzij zijn ligging op het raakvlak van drie geologische entiteiten, kent Leuven een grote landschappelijke diversiteit (zie ook hoofdstuk 6 §6.2.1 en hoofdstuk 7 §7.2):

- De noordelijke laagvlakte wordt gekenmerkt door een vlak, open landschap. Het wordt grotendeels voor landbouwdoeleinden gebruikt. Wijgmaal en Wilsele maken er deel van uit.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: " Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ", Brussel, 1998, p 94

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, p. 111

- De Hagelandse heuvels zijn steil en bebost. Op hun vlakke toppen komen akkerlanden en bossen voor. De heuvels zijn deels bebouwd. Ze worden van elkaar gescheiden door brede valleien.
- Het Brabants plateau is een zacht golvend gebied, dat door talrijke rivieren wordt ingesneden. Er komen hoofdzakelijk grote akkerlanden voor en ten oosten van de Dijle ook twee grote boscomplexen (Heverleebos en Meerdaalwoud).

B Autonome nederzettingen

Eeuwen van menselijk ingrijpen hebben uiteraard een duidelijke stempel op het landschap gedrukt. De verschillende nederzettingen maken deel uit van het landschap. Aangezien de deelgemeenten van Leuven tot 1977 autonoom functioneerden, hebben ze vandaag elk een specifiek voorkomen. Grote open ruimtes dringen tot ver tussen deze kernen. Hierdoor komt hun autonome groeiwijze ook in landschappelijk opzicht tot uiting. Leuven doet zich ruimtelijk niet voor als één coherent gegroeide stad, maar als een conglomeraat van verschillende woonkernen met specifieke landschappelijke kwaliteiten.

C Hoge "dichtheid" aan landschappen

Dankzij zijn rijke ontstaans- en groeigeschiedenis vormt het Leuvense landschap een opeenstapeling van afzonderlijke fragmenten met een eigen identiteit. Op een relatief beperkte oppervlakte komt daardoor een grote variatie aan gebouwen en plekken voor. Deze liggen niet netjes naast elkaar maar overlappen elkaar, gaan in elkaar over en maken op hun beurt weer deel uit van nieuwe plekken. Deze complexiteit en verwevenheid wordt

als een kwaliteit ervaren: ze zorgt voor variatie en continuïteit, herkenning en verrassing... kortom voor een boeiend en rijk landschap. Het landschapsbeleid voor Leuven moet in ieder geval afgestemd worden op deze complexiteit en verwevenheid.

12.3 STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN

A Noordelijke laagvlakte met Wijgmaal en Wilsele

In het noorden ligt de laagvlakte, een vlak en open landschap, dat grotendeels voor landbouwdoeleinden wordt gebruikt. Het is een vochtig tot moerassig gebied. Kenmerkend is ook de lintbebouwing.

De kern van Wijgmaal bestaat uit een aantal ruime woonmazen en vertoont naar het noorden uitdeinende lintbebouwing. Er komen (quasi) uitsluitend grondgebonden woningen voor, de open ruimte blijft overal voelbaar.

Wilsele is een lintdorp, gegroeid langs de Aarschotse-steenweg. Ten westen van de steenweg, aan de oevers van de Vunt, situeert zich een landelijke verkaveling. Ten oosten van de spoorweg liggen een aantal oudere tuinwijken.

B Hagelandse heuvels en valleien

Van oost naar west verlopen de Hagelandse heuvels, gekenmerkt door steile, beboste hellingen en plateauachtige toppen, ingenomen door bossen en akkers (zie ook hoofdstuk 7 §7.4D en 4H). De heuvels worden deels ingenomen door residentiële bebouwing. Het landschap is

dus vrij versnipperd. Desondanks zijn deze heuvels landschappelijk structurerend: ze steken scherp af tegen de aanliggende valleien en hebben nog steeds een "groen" uitzicht.

Tussen de heuvels liggen brede beekvalleien, waarin bebouwingslinten voorkomen.

C Heverleebos

Heverleebos is een bijzonder waardevol, uitgestrekt boscomplex ten zuiden van Leuven met een totale oppervlakte van ca. 700 hectare (zie ook hoofdstuk 7 §7.4B). Het strekt zich uit op een zacht golvend plateau, in het westen begrensd door de Dijlevallei, in het zuiden door de vallei van de Vaalbeek.

De structuur lijkt erg op deze van een natuurlijk bos: naast bomen bepalen ook struiken, varens, kruiden, mossen en zwammen het voorkomen. Het bosbestand is zeer gevarieerd. Amerikaanse eiken maken met 24% het grootste gedeelte van het bomenbestand uit.

Het bos wordt doorsneden door brede, rechtlijnige dreven volgens een rasterpatroon aangelegd in de 15e-16e eeuw.

D De Dijlevallei

De Dijle doorkruist het Leuvens grondgebied van noord naar zuid (zie ook hoofdstuk 7 §7.4A) Alhoewel verschillende menselijke ingrepen het landschap van de Dijlevallei al sterk getekend hebben, vormt de Dijle nog steeds een landschappelijk structurerend element. Het is een groen lint dat duidelijk te onderscheiden is van de om-

liggende gebieden. De vallei vertoont een afwijkende structuur en invulling ten opzichte van de aanliggende stadsdelen. Ze herbergt grootschalige programma's die de ontmoetingsruimte vormen tussen de twee stadshelften: het Arenbergpark, het Begijnhof, de ziekenhuissite...

Ten zuiden van de stad heeft de Dijle zich 40 à 50 meter diep ingesneden in het Brabants plateau en meandert ze in een brede alluviale vlakte. Ter hoogte van de binnenstad splitst de rivier zich in verschillende takken en vernauwt haar bedding. Ten noorden van de binnenstad stroomt de Dijle eerst in een smalle bedding door industriegebied. Eens voorbij de E314 verbreedt de vallei zich opnieuw en komen er brede, lemige oeverwallen voor. De Dijle stroomt hier door een vrij open landbouwgebied.

E De binnenstad

De binnenstad ligt in een kom, ingesloten tussen de heuvels van het Hageland in het noorden en de golvende topografie van het Brabants plateau in het zuiden (zie ook hoofdstuk 8 §8.3A). Door haar radiaalconcentrische structuur endense bebouwing vormt de binnenstad een homogeen verstedelijkt landschap.

In de stedelijke figuur zijn drie grote patronen waarneembaar (zie ook hoofdstuk 3 §3.7.1):

- het middeleeuws rasterpatroon binnen de 12e-eeuwse omwalling met radiale uitlopers;
- de Dijlevallei, die van zuid naar noord door de stad loopt en aanleiding heeft gegeven tot een specifieke morfologie en functionele invulling;

- het gebied tussen eerste en tweede omwalling, dat tot in de 19e eeuw grotendeels "leeg" bleef en waar zich later grootschalige functies gevestigd hebben.

Het oostelijk deel van de binnenstad onderscheidt zich bovendien duidelijk van het westelijk deel. Dankzij de aanwezigheid van het spoorwegstation, de nabijheid van de Vaart (en het vlakke terrein), heeft het oosten zich sneller en sterker ontwikkeld dan het westen. Terwijl in het westen dichte arbeiderswijken verrijzen, wordt op de oostelijke binnenstad het plan Laenen geprojecteerd: het voorziet in een dambordpatroon met ruime bouwblokken.

Verspreid over de binnenstad komen herkenbare of historisch interessante gebouwen voor. Deze gebouwen dragen bij tot de charme van de binnenstad en zijn stille getuigen van de geschiedenis van Leuven.

202

F Kessel-Lo

Kessel-Lo is één aaneengesloten geheel van woonstraten en wijken, van een stedelijk woonweefsel met aaneengesloten bebouwing aan de kant van de vesten tot wijken met vrijstaande woningen in de periferie (zie ook hoofdstuk 8 §8.3C).

De gemeente kent een belangrijke groei in de 19e eeuw: met de industriële ontwikkeling van de stad en de inplanting van de Centrale Werkplaatsen worden in Kessel-Lo (gelegen vlak bij de belangrijkste industriële zones) arbeiderswijken uitgebouwd.

Een niet onaanzienlijk deel van Kessel-Lo wordt ingenomen door – in oorsprong – sociale wijken uit de jaren'50:

Heuvelhof, Casablanca, Lolanden, ... Veel van deze wijken zijn ontworpen en aangelegd als één coherent geheel. Deze samenhang bepaalt in grote mate hun landschappelijke meerwaarde.

De laatste decennia verrijzen er hoofdzakelijk wijken met vrijstaande woningen die veel minder of geen samenhang vertonen. Bovendien lijken de verschillende wijken op elkaar, door het gebrek aan een regelgeving die inspeelt op de eigenheid van de omgeving. Hierdoor treedt er een landschappelijke verschraling op door een verarming van de algehele beeldwaarde.

Het woongebied is doorspekt met verschillende groene ruimten: het provinciedomein, de abdij van Vlierbeek, Heuvelhof, Michotepark, ... Deze open ruimten vormen herkenningspunten in het soms isotrope* landschap.

G Heverlee

Heverlee wordt begrensd door grote, groene gehelen (zie ook hoofdstuk 8 §8.3B). De deelgemeente valt uit elkaar in een aantal samenhangende wijken met een eigen identiteit, zoals onder meer:

- Het commerciële centrum situeert zich langs de Naamsesteenweg (met uitlopers ten zuiden van de spoorovergang). Het maatschappelijk centrum ontwikkelde zich bovenop de heuvel (bouw van kerk en gemeentehuis), maar was nooit sterk genoeg om de commerciële groei te sturen.
- Net buiten het centrum ligt het Heilig Hartinstituut, een uitgebreid schoolcomplex ontstaan in de 19e eeuw rond het gelijknamige klooster.

- Matadi, ten oosten van het centrum en grenzend aan de vesten, is een sociale wijk gebouwd tussen 1925 en 1930. De wijk herbergt ca.182 woningen in een tuinwijkachtige context. Ondanks de hoge dichtheid (35 wo/ha) heeft het geheel een groen karakter en wordt het als woonomgeving hoog gewaardeerd. De Molenbeekvallei loopt van oost naar west doorheen de wijk.
- De wijken ten zuiden van de spoorweg zijn door huisvestingsmaatschappijen opgericht in de jaren '50. Dit verklaart de samenhang en uniformiteit binnen elke wijk. Het gaat meestal om wijken met een groen karakter, met geschakelde woningen en een zuiver residentiële invulling.

H Het vaartlandschap

De Vaart werd in de 18e eeuw aangelegd en heeft samen met de spoorwegen gezorgd voor de industriële ontsluiting van Leuven. De Vaartkom in de Leuvense binnenstad vormt een coherent ruimtelijk geheel dat vanuit een samenhangende en eenduidige logica werd vorm gegeven.

In het gebied ten noorden van de binnenstad vestigden zich fabrieken en ondernemingen. Ondertussen zijn de meeste industriële activiteiten vervangen door handel en kantoren. Het gebied is het onderwerp van een herwaarderingsprogramma (binnen het kader van het project Leuven-Noord) waarin ook een landschappelijke herwaardering is opgenomen. Zodoende moet het gebied zich (opnieuw) als toegang tot Leuven kunnen profileren.

Richting noorden neemt de verstedelijking van het landschap af. De Vaart loopt door een open landbouwgebied

waarin een aantal grote industriële complexen (moute rijen) zijn ingeplant. Doorzichten naar het achterliggende (landbouw)landschap verhogen de beleefingswaarde.

12.4 ONTWIKKELINGEN EN BEHOEFTEN

A Uniformisering van het landschap

Hedendaagse veranderingen in het landschap worden gekenmerkt door uniforme en sterk gelijkende oplossingen. Industrieparken en verkavelingen zien er overal een-der uit, commerciële panden benadrukken wereldwijd hun handelslogo en de aanleg van wegen en kruispunten is overal gelijk. Dergelijke evoluties vernietigen de landschappelijke diversiteit waardoor de identiteit van de leefomgeving geleidelijk aan verloren gaat.

B Verlies aan contrast in het landschap

Het contrast in het landschap heeft betrekking op tegen gestelde karakteristieken die op een relatief beperkte oppervlakte voorkomen. Zo is er het contrast tussen bebouwde gebieden en open gebieden, tussen drukke of la-waierige gebieden en gebieden waar rust en stilte heerst, tussen gebieden met weidse zichten en ingesloten gebieden ...

Net zoals in het vorige geval reduceren hedendaagse ingrepen vaak het contrast in het landschap. De toegenomen individuele mobiliteit heeft landschappen doen ontstaan die noch stedelijk, nog landelijk zijn. In dat soort landschappen zijn contrasten gewoonlijk afwezig.

C Verschraling van de publieke ruimte

De publieke ruimte is de plaats bij uitstek waar men in contact komt met anderen of met andere aspecten van de samenleving. Steeds meer processen die de publieke ruimte vormgeven hebben als gevolg dat deze confrontatie onmogelijk gemaakt wordt: de publieke ruimte wordt geprivatiseerd (bijvoorbeeld in winkelcentra) of wordt afgestemd op één bepaalde doelgroep (toeristen, winkelend publiek, automobilisten...) waardoor anderen bewust of onbewust geweerd worden. Hierdoor verschraalt de gebruikswaarde en de beleefswaarde van de publieke ruimte.

D Verwaarlozing van de publieke ruimte.

Nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen leiden tot nieuwe programma's voor de publieke ruimte. Pendelparkings, parkeergarages, stations, bedrijventerreinen... zijn stuk voor stuk onderdelen van de publieke ruimte. Deze ruimtes worden nog te vaak ingericht en vorm gegeven vanuit een eng functionele logica. Hierdoor wordt voorbijgegaan aan de potenties die deze plekken hebben als plaatsen van ontmoeting of als verblijfruimte.



BIBLIOGRAFIE



BIJLAGE: BIBLIOGRAFIE

"*Planningsdecreet van 24 juli 1996 houdende de ruimtelijke planning*"

"*Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening*", en latere wijzigingen.

Albrechts, L., Van den Broeck, J., Verachtert, K.: "*Geïntegreerd gebiedsgericht beleid. Een methodiek*", ISRO-KU Leuven en KU Nijmegen, Leuven, 1999

A33 en Langzaam Verkeer: "*Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, voorontwerp*", Leuven, juni 1998, 260 blz.

Aldo Rossi Associati & De Gregorio en Partners : "*Masterplan voor de herbestemming van de voormalige Philipssite te Leuven*", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Hasselt, 1998.

Allcomm, IMO Leuven: "*Citymarketingplan Leuven. Eindrapport*", opdracht uitgevoerd voor rekening van de Stad, Leuven, 1999, 163 blz.

Baeten G., A.Spitoven en L.Albrechts : "*Mobiliteit. Landschap van macht en onmacht*", Leuven, 1997, 157 blz.

Bauwens M. :"*Instrumenten voor een kernversterkend lokaal ruimtelijk beleid*", in: *Naar een goede plaatselijke ordening. Aanbevelingen voor een kwaliteitsvol lokaal ruimtelijk beleid*, i.o.v. VVSG, 1999

Demeulenare E., Hoffmann M. i.s.m. de onderzoekscl landschapsoecologie en natuurbeheer, Instituut voor Natuurbehoud : "*Lange termijnvisie op het gebiedsgericht natuurbehoud in Vlaanderen*", 55 blz.

De Pue E., L.Laurysen, P.Stryckers : "*Milieuzakboekje editie 2001*", Diegem, 2001, 980 blz.

Dierckx C. : "*Perifere handelontwikkelingen en mobiliteit*", Planologisch Nieuws, Jg.15 nr. 2/1995

Gedas: "*Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Holsbeek – startnota versie 5 (Richtinggevend gedeelte)*", 2000, 17 blz.

Groep Planning i.s.m. de verkeerscl van de Stad Leuven : "*Nieuw verkeerscirculatieplan binnenstad*", Leuven, 1996, 18 blz en kaartenbundel.

Groep Planning: " *Mobiliteitsplan Stad Leuven. Synthesenota – Concept* ", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Brugge, 1999, 372 blz.

Groep Planning: " *Mobiliteitsplan Stad Leuven. - Beleidsdocument* ", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Brugge, 2002, 74 blz.

Interleuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: " *Eerste discussienota voorontwerp ruimtelijk structuurplan Bertem* ", Leuven, 2000, 285 blz.

Iris Consulting: " *Woonbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport* ", opgemaakt in opdracht van de stad Leuven, Brussel, 2002, 76 blz. + kaartenbijlage

Iris Consulting – STABO : " *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Rotselaar – richtinggevend gedeelte* ", Brussel, 2002, 32 blz. + kaartenbijlage

ISRO-Studiegroep Omgeving : " *Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven, Taakstelling bedrijventerreinen* ", Leuven, 2002, 46 blz.
ISRO-Studiegroep Omgeving : " *Inventaris bedrijventerreinen en gebieden voor stedelijke ontwikkeling* ", Leuven, 2002, 46 blz.

210

Laermans R. : " *De provinciestad gedacht* ", essay n.a.v. de studiedag "Metropolaan provincialisme", stichting Stad en architectuur, Leuven, 1998

Mens en Ruimte: " *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan – Gemeente Haacht, Synthesenota* ", Brussel, 2002, 28 blz.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL : " *Ruimtelijke structuurvisie Meerdaalwoud en Heverleebos. Eindrapport* ", i.s.m. Vereniging voor Bos in Vlaanderen, Ground for GIS/K.U.Leuven R&D, Langzaam Verkeer, Leuven, 2000, 107 blz. + kaartenatlas

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AML: " *Nieuwe impulsen voor de landschapszorg. De landschapsatlas – baken voor een verruimd beleid* ", Brussel, 2001, 191 blz.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap : " *Structuurplanning : een handleiding voor gemeenten* ", AROHM, Brussel, 1994.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: " *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Integrale versie.* ", Brussel, 1998, 594 blz.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM : "Decreten ruimtelijke ordening. Officieuse coördinatie", Brussel, 2000, 174 blz.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM : " Visie en praktijk. De krachtlijnen van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen ", Brussel, 2000, 24 blz.

Nationaal Geografisch Instituut : " Topografische kaart van België, Leuven, 32/2 Noord & Zuid", Brussel

Nationale Bank van België : " 1975-2000, Macro-regionale kerncijfers van de provincie Vlaams-Brabant ", Leuven, 2000, 84 blz.

Nationale Bank van België (red.) : " Sociale, economische en financiële doorlichting Stad Leuven ", i.s.m. Kamer voor handel en nijverheid, KU Leuven, stad Leuven, VDAB Leuven, Leuven, 1994, 56 blz.

Natuurreservaten vzw : " De Dijle levend door Leuven.", Natuurreservaten Oost-Brabant vzw afdeling Leuven., Leuven, 1999, 25 blz.

Natuurreservaten vzw : " Erkenning van een natuurreervaat. Wijgmaalbroek ", Leuven, 2000, 15 blz. + kaartenbijlage

Pers en Voorlichting K.U.L.: "Traditie en toekomst van de universiteit Leuven", Tielt, 1970

Plangroep Structuurplan Vlaams-Brabant: "Structuurplan Vlaams-Brabant. Discussienota III", provincie Vlaams-Brabant, Leuven, 2002

Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsplan Vaartkom ", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Leuven, 1990.

Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets : " Ontwikkelingsplan Spoorweggebied Leuven ", opgemaakt in opdracht van de Vlaamse Executieve, de N.M.B.S., Stad Leuven en De Lijn, Leuven, 1992.

Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsplan voor de ziekenhuissite", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Leuven, 1998.

Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsvisie Leuven-Noord", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Leuven, 2000

Provincie Vlaams-Brabant, Dienst ruimtelijke ordening en mobiliteit : "Ruimtelijk onderzoeksrapport RSVB-Verdicht netwerk", Leuven, 2002, 92 blz.

Provincie Vlaams-Brabant i.s.m. studiebureau ARCADIS-Gedas: "ontwerp ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant", Leuven, juli 2003, tekstbundel 358 blz. en figurenbundel 60 blz.

Soresma: " Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven. ", opdracht uitgevoerd voor rekening van de Stad Leuven, Antwerpen, 1997, 182 blz. en kaartenbijlage.

Stad Leuven : " Beleidsnota, bestuursperiode 2001-2006", Leuven, 2001

Stad Leuven, Centrummanagement vzw: " Imago-onderzoek voor Groot Leuven als handelscentrum ", Leuven, 2002, 34 blz.

Stad Leuven, Centrummanagement vzw: " Krachtlijnen van het strategisch commercieel plan, voorontwerp" Leuven, 2002, 6 blz.

Stad Leuven, Centrummanagement vzw: " Toekomstplan voor de commerciële stadswijken van Leuven, Leuven, 2002, 56 blz.

Stad Leuven, Dienst Lokale economie en Tewerkstelling : " Leuven, Profiel in cijfers & feiten. 2000 ", Leuven, 2000, 28 blz.

Stad Leuven, Dienst Cultuur: " Cultuurbeleidsplan Leuven", Leuven, 2002

Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: " Algemeen plan van aanleg. Toelichtings- en verantwoordingsnota. Voorstel tot stedenbouwkundige voorschriften. ", Leuven, 1995, 132 blz. en kaartenbijlage.

Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: " Bijstelling gewestplan Leuven, werkdocument 1990", Leuven, 1990, 34 blz.

Stad Leuven, Dienst Ruimtelijke Ordening: " Inventaris merkwaardige gebouwen en stadsgezichten ", Leuven, 1991, 61 blz.

Stad Leuven, Milieudienst: "GNOP-project. Beheersplan omgeving Abdij van Park", i.s.m. Ecostructuur bvba, Langdorp, 1998, 15 blz.

Stad Leuven , Milieudienst : "Natuurbeheersproject Kesselberg", Leuven, 1989, 29 blz.

Stad Leuven, OCMW Leuven: " Beleidsplan Sociaal Impulsfonds 2000-2002. ", Stad Leuven, dienst welzijn., Leuven, 1999, 161 blz.

Stad Leuven, Toerisme Leuven: " Leuven 2001. Toeristische infogids ", Leuven, 2001, 54 blz.

Stad Leuven, Toerisme Leuven: " Naar een nieuwe profilingering van toerisme Leuven. Het bezoekerscentrum ", Leuven, 2001, 81 blz.

Stad Leuven, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, NMBS :" De vernieuwde stationsomgeving te Leuven", Leuven, 2002

Smets M. (red.) :" Tussen stad en spoor. Project 'Stationsomgeving Leuven' ", Brugge, 2002, 111 blz. + kaartenbijlage

Struyven L. en TVandenbrande : " Creatie van werkgelegenheid in de stad", KU Leuven, Hoger Instituut voor de Arbeid, Leuven, 2001, 24 blz.

Stuyven, K. (red.) : " Uit de ban van de ring. Nieuwe stadsbeelden voor het structuurplan Vlaanderen. ", Leuven, 135 blz.

Studiegroep omgeving i.s.m. KU Leuven : "Afbakening stedelijk gebied Leuven – Werkdocument", 2002, 109 blz. + kaartenbijlage

Technum – RUCA: "Huidig en toekomstig ruimtelijk-economisch belang van het kanaal Leuven-Dijle en het opstellen van een strategisch beleidsplan vanaf het jaar 2000", studie in opdracht van de NV Zeekanaal, Antwerpen, 2000.

Technum nv : "Publieke ruimte . Een andere aanpak ", i.o.v. het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Gent, 2001

Tiebout I. : "Vestigingsfactoren van grote ondernemingen in het arrondissement Leuven , Eindwerk aangeboden tot het behalen van de graad van handelsingenieur", K.U Leuven, Leuven, 1993-'94

Tratsaert, K.: " Stads(v)lucht maakt vrij. Analyse van de verhuisstromen en een bevaging van de verhuismotieven en woonwensen van jonge gezinnen in het Leuvense. ", KU Leuven, Hoger Instituut voor de arbeid, 1998, 296 blz.

Tratsaert, K.: " De kamermarkt in Leuven en de wenselijkheid van een doelgroepgericht woonbeleid.", KU Leuven, Hoger Instituut voor de arbeid, 1996, 57 blz. en kaartenbijlage.

Tratsaert, K., Samoy, E., Ramakers, J.: "Ruimtelijke spreiding van risicogroepen. Een buurtatlas van Leuven.", KU Leuven., Hoger Instituut voor de arbeid, 1995, 226 blz.

Universitaire Pers, "De universiteit te Leuven, 1425-1985", Leuven, 1986

Uytterhoeven R., Morias C., "Heverlee 1846-1976 Evolutie in woord en beeld", Leuven, 1996

Van Buyten, L.; Crab, J.; Van der Haegen, H.; De Veuster, J.; Van de Poel, X. : " Leuven, een stad die groeit. Een gemeenschap bouwt aan haar milieu. ", Stedelijk museum., Leuven, 1975, 188 blz.

Van der Haegen, H. (red.) : " Brussel, Een Hoofdstad in Beweging", Leuvense Geografische Papers 3, Leuven, 131 blz., 1991
Van der Haegen, H. (red.) : " Leuven 2000. Kernstad en stadsgewest ", Interleuven, Leuven, 1974, 78 blz. en kaartenbijlage.

Van Hecke, E. : kaartenbundel op basis van een enquête uit 1992-1995 naar het winkelgedrag in de regio, ISEG, KU Leuven, Leuven, 2000.

Van Reeth, J. : " Light Rail Transit. Een verkennende studie ", scriptie GGS S.R.O., KU Leuven, 1999.

Van Wunnink Partners: "Studie inzake het voorstedelijk vervoersnet – fase 1 doelstellingen en context", studie in opdracht van de Provincie Vlaams-Brabant, Brussel, 2000

Van Wunnink Partners: "Brussel-Brabant-Net. Presentatiенota", studie in opdracht van de Provincie Vlaams-Brabant, Brussel, 2000

Vollen & Christoph : "Struktuurplan Stad Leuven. Formulering van de richtdoelen. ", opdracht uitgevoerd voor rekening van de Stad Leuven, Leuven, 1978.

Vollen & Christoph : "Struktuurplan Stad Leuven. Synthesedossiers van het landschaps-, nederzettings-, verzorgings-, uitrustings- en verkeersplan", opdracht uitgevoerd voor rekening van de Stad Leuven, Leuven, 1981.

X. "Raamovereenkomst betreffende de heraanleg van Leuven-Noord" tussen het Vlaams Gewest, de NMBS, de Vlaamse vervoermaatschappij 'De Lijn', de NV Zeekanaal en de stad Leuven, Leuven, ondertekend op 25 april 2001.



BEGRIPPENLIJST



BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST

Aansluiting op een hoofdweg: een weg die de stad verbindt met het hoofdwegennet. De inrichting van een hoofdweg is afgestemd op het optimaliseren van de doorstroming van het verkeer en op het versterken van zijn representatieve karakter. (Verkeersstructuur § 8.7.2)

Afbakening(sproces) stedelijk gebied: proces waarbij de grenzen van het stedelijk gebied worden vastgelegd. De grenzen worden onder meer bepaald door de bestaande bebouwde omgeving, door de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken stedelijk gebied en door de bereikbaarheid. De regionaalstedelijke gebieden (waaronder Leuven) worden door het Vlaams Gewest afgebakend, de kleininstedelijke gebieden door de provincie. In het stedelijk gebied wordt gestreefd naar groei, concentratie en verdichting. De afbakening moet toelaten binnen de grens van het stedelijk gebied de wenselijke kwalitatieve en kwantitatieve behoeften inzake woningbouw en economische activiteiten (de zogenaamde taakstelling) op te vangen. Het afbakeningsproces resulteert in een voorstel tot afbakening en een formeel engagement van de betrokken bestuursniveaus om een ruimtelijk beleid te voeren conform de visie op de ontwikkeling van het stedelijk gebied in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. (RSV, integrale versie, p.342) (zie ook: stedelijk gebied).

Agglomeratie: de zone die vergroeid is met en rond een historische stadskern. Ze wordt gekenmerkt door aaneengesloten bebouwing, hoge dichtheid en de verwerving tussen wonen en werken.

AGI: ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Gesubsidieerde Infrastructuur

Algemeen Plan van Aanleg: een algemeen plan van aanleg (APA) legt voor het grondgebied van een gemeente de bebemiddelingen vast, als verdere uitwerking van het gewestplan. De gemeente maakt zelf een APA op. Voor de fusiegemeente Leuven is nooit een APA opgemaakt, voor de vroegere gemeente Kessel-Lo wel. Dit APA is nog steeds van toepassing.

AMINAL ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer.

Antropogeen: van menselijke oorsprong, door mensen teweeggebracht

APA: Algemeen Plan van Aanleg

AROHM: ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumentenzorg.

AWV: ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Wegen en Verkeer

Bacheloropleiding: de eerste fase van drie jaar in een hogere studie-opleiding. Ze kan (eventueel) gevolgd worden door een tweede masteropleiding en een derde doctoraatopleiding. De opdeling bachelor/master kaderd in de stroomlijning van het hoger onderwijs in Europa, waarvan de principes zijn vastgelegd in de Bolognaverklaring. Men wil de verschillende hogeschool- en universiteitsopleidingen opnemen in een universele basisstructuur, waardoor de complementariteit van opleidingen verbetert.

Banlieue: het geheel van woonkernen net buiten de stedelijke agglomeratie. Ze zijn veelal ontstaan (of hebben een sterke groei gekend) tengevolge van suburbanisatie.

BB-net: afkorting voor het Brussel-Brabant Net, door de provincie Vlaams-Brabant uitgewerkt als alternatief voor het federale Gewestelijk Express Net (GEN). Het BB-net wil, bovenop een betere bediening van Brussel, ook kleinere tewerkstellingspolen in de provincie ontsluiten en tangentiële verbindingen rond Brussel. Zowel trein- als busverbindingen worden hiervoor voorgesteld. Onderstussen is het concept van het BB-net opgenomen in het principe 'Regionet Brabant Brussel'.

Bedrijfsvervoerplan: een plan opgesteld door een bedrijf waarin een optimale organisatie van de door haar gegenereerde vervoersstromen wordt nastreefd, rekening houdend met vooropgestelde doelstellingen voor mobiliteit. Het plan geeft minstens een inzicht in de beschikbare en de potentiële ontsluitingsmogelijkheden, de grootte en de frequentie van de verkeersstromen (van goederen en personen), de gewenste verdeling over de verschillende beschikbare vervoermodi en de maatregelen die nodig zijn om deze verdeling te realiseren.

Bedrijvenfragment: een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar een economische activiteit kan worden in stand gehouden of uitgebouwd. Om de kwaliteit van de functies in de onmiddellijke omgeving (wonen, recreatie, open ruimte) te vrijwaren, is het noodzakelijk randvoorwaarden op te leggen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de economische functie. (Economische structuur § 7.6.3)

- Bedrijventerrein:** een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar een economische activiteit kan worden uitgebouwd. De inrichting van het bedrijventerrein is gericht op een optimale ruimtelijke ontwikkeling. In functie van de ligging en de omgevingsfactoren kunnen vestigingsvoorraarden worden opgelegd die gericht zijn op de maximalisering van de economische meerwaarde van het gebied voor Leuven. (Economische structuur § 7.6.2)
- Beeldbepalend:** een landschappelijke waardering die wordt toegekend aan een ruimtelijk element dat door zijn voorkomen de landschappelijke kwaliteit, de specificiteit en de herkenbaarheid van zijn omgeving verhoogt. Het ruimtelijk beleid is erop gericht het beeldbepalend karakter van het element te behouden of te versterken. (Landschapsstructuur § 9.5.2.B)
- Beeldkwaliteitsplan:** een plan dat wordt opgemaakt om de beeldkwaliteit in landschappelijk coherente gebieden te behouden en te versterken. In het plan worden randvoorwaarden en ontwerprichtlijnen voor de inrichting van de publieke ruimte geformuleerd evenals uitspraken over de gewenste beeldwaarde van de bebouwing in relatie tot de publieke ruimte. (Beleidskader § 15.2.2.A)
- Beeldwaarde:** de waarde van de verschijningsvorm van een ruimtelijk element in functie van de mogelijkheden van het element om zijn omgeving een landschappelijke meerwaarde te verlenen.
- Beemdengebied:** een vlak en waterrijk weiland.
- Beheerslandbouw:** vorm van landbouwexploitatie waarbij door het gebruik van aangepaste productie- of beheerswijzen de ecologische en/of landschappelijke kwaliteit van een gebied in stand gehouden of verbeterd wordt.
- Beleidskader:** een onderdeel van het structuurplan waarin de acties worden opgesomd die wenselijk of nodig zijn om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren (zie hoofdstuk 15). Deze acties zijn door de stad of door andere actoren te ondernemen.
- Belevingswaarde:** de belevingswaarde van een ruimte heeft betrekking op de mate waarin de gebruiker het verblijf in, of het gebruik van die ruimte als kwalitatief ervaart. Het is dus een kwaliteitscriterium bij de beoordeling van een ruimte (bebouwd of open) of een ruimere omgeving.

Benedenstad: het gedeelte van de binnenstad dat in de Dijlevallei gelegen is. "Benedenstad" wordt in tegenstelling gebruikt met de hogergelegen delen van de binnenstad (Naamsestraat-Bondgenotenlaan, westkant).

Bereikbaarheidsprofiel: het bereikbaarheidsprofiel wordt bepaald op basis van de aanwezigheid van infrastructuur en het aanbod aan openbaar vervoer.

Bestemmingsverkeer: bestemmingsverkeer is het verkeer dat wordt aangetrokken door een bepaalde functie. De term wordt ook gebruikt om de gebruikers van een weg aan te duiden die een plaats langs of nabij die weg als reisbestemming hebben. Bestemmingsverkeer staat tegenover doorgaand verkeer.

Bijzonder plan van aanleg (BPA): een juridisch document, bestaande uit een (grafisch) bestemmingsplan en uit voor-
schriften, waarmee de ruimtelijke ordening van een deel van het grondgebied van een gemeente wordt vastgelegd. Een BPA verfijnt de bepalingen van een APA of een Gewestplan en kan hier in uitzonderlijke gevallen van afwijken. Slechts een beperkt gedeelte van het grondgebied van Leuven is opgenomen in een BPA.

222

Bindende bepaling: de bindende bepalingen zijn de elementen van het ruimtelijk structuurplan die bindend zijn voor de overheid die het structuurplan opmaakt en de instellingen die eronder ressorteren. Van bindende bepalingen kan niet worden afgeweken. Ze zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur - uitgewerkt in het richtinggevend gedeelte - en de realisatie ervan via uitvoerende acties en maatregelen.

Biodiversiteit: de verscheidenheid aan fauna en flora in een gebied.

Biotechnische technologie: de wetenschappelijke techniek die gebruik maakt van micro-organismen om een grote variatie van producten te maken. Biotechnologie wordt bijvoorbeeld geassocieerd met genetische manipulatie (het opwaarderen van gewassen door aanpassing van het dna), de ontwikkeling van pesticiden, ...

Bodembestemming: de bestemming (wonen, recreatie, industrie...) waarvoor een bepaald deel van het grondgebied in aanmerking komt. In bodembestemmingsplannen zoals traditionele plannen van aanleg (gewestplan, BPA's) worden de bodembestemmingen juridisch vastgelegd.

Bolognaverklaring Europese verklaring tot toekomstige harmonisering van het ganse Europese hoger onderwijs, d.w.z. een eenvormige structuur en diplomabenaming voor zowel de universiteiten als voor de hogescholen. Het uiteindelijke doel is de bevordering van de mobiliteit van studenten en docenten en de wederzijdse erkenning van diploma's. Deze structuur zal er voor het Vlaamse hoger onderwijs toe leiden dat het huidige eerste cyclus onderwijs zowel aan de hogescholen als aan de universiteiten drie jaar in beslag zal nemen en zal leiden tot de graad van 'bachelor'. De huidige tweede cyclus zal zowel aan de universiteiten als in de hogeschoolopleidingen van twee cycli leiden tot de graad van 'master'.

Bouwfysische toestand: bouwfysische toestand verwijst naar de kenmerken van een bouwconstructie zoals stabiliteit, akoestiek, licht, warmte-isolatie, ventilatie, ... Een goede bouwfysische toestand betekent dat het gebouw goed aan deze vereisten terzake beantwoordt en kan (her)gebruikt worden zonder dat het ten gronde moet worden aangepast.

Bovenlokaal: de mogelijkheden of de bevoegdheden van het gemeentelijk niveau worden overschreden. Het bovenlokaal niveau komt dus boven het gemeentelijk niveau: in de praktijk het provinciaal niveau of het Vlaams niveau (maar bijvoorbeeld ook het niveau van een intercommunale).

BPA: Bijzonder Plan van Aanleg.

(Gebied met) buffer als hoofdfunctie: een gebied dat deel uitmaakt van de open ruimte. Het moet zodanig ingericht en beheerd worden dat het de mogelijke overlast van één gebied of functie op een ander, kwetsbaarder gebied moet reduceren of opheffen. (openruimtestructuur § 4.5.2)

Bussluis: een verkeerstechnische ingreep (slagboom of beweegbare paal) die door de bus kan worden bediend. Hierdoor krijgt enkel de bus doorgang. Meestal krijgen ook de fietsers en de hulpdiensten vrije doorgang aan een bussluis. (Verkeersstructuur § 8.7.9)

Campus voor universitair en hoger onderwijs: een campus voor universitair en hoger onderwijs is een gebied dat op een coherente manier ontwikkeld wordt voor onderwijsfuncties die ruimtelijk, pedagogisch en/of organisatorisch met elkaar verband houden. Een deelcampus wordt gedefinieerd als een samenhangend gebied dat een functioneel onderdeel vormt van een campus, maar ruimtelijk gescheiden is van de andere onderdelen, behorend tot deze campus. (Centrumstructuur § 6.4.5)

Centrumlijn: centrumlijnen zijn specifieke buslijnen die de binnenstad en (eventueel) de onmiddellijke omgeving bedienen. Ze dienen een dubbel doel. Enerzijds voorzien centrumlijnen in het natransport voor pendelaars die met de trein of (regionale) snelbuslijnen op het Martelarenplein Leuven toekomen en in de binnenstad hun eindbestemming hebben. Anderzijds dienen ze voor bewoners van de binnenstad die met de centrumlijnen over een hoogwaardig vervoermiddel beschikken en daardoor minder of niet op de auto zijn aangewezen. (Verkeersstructuur § 8.5.2)

Centrumfunctie: een stedelijke functie (gemeenschaps-, commerciële, recreatieve of culturele voorziening...) die niet enkel inwoners aantrekt van het gebied waar de functie gelegen is, maar ook bezoekers van daarbuiten. Afhankelijk van het wervingsgebied worden verschillende niveaus van centrumfuncties onderscheiden (internationaal, regionaal, lokaal).

Centrummanagement: een specifiek onderdeel van citymanagement, waarbij de aandacht uitgaat naar publieke en commerciële centrumfuncties en naar de centrumpositie van de stad.

Centrumparking: een parking die ingeplant en uitgerust is om het bestemmingsverkeer voor het centrum van de binnenstad optimaal op te vangen. Verschillende centrumfuncties liggen op loopafstand van de parking. De centrumparking moet bediend worden door een primaire verkeerslus. (Verkeersstructuur § 8.8.3)

Cirkelvormige stadslijn: buslijn die zorgen voor een rechtstreekse, onderlinge ontsluiting van de woonkernen rond de binnenstad, maar ook voor een relatie met de nieuwe ontwikkelingen buiten het centrum. Daarnaast geven zij op de verknopingspunten met de radiale stads- en streeklijken, de regionale snelbuslijnen, de joblijnen uitstekende overstapmogelijkheden. (Verkeersstructuur § 8.5.3.B)

Citymanagement: het proces van ontwerpen, coördineren, uitvoeren en evalueren van integrale strategieën voor de versterking van de stad, waarbij men rekening houdt met stedelijke doelgroepen en een beleidskader.

Clustering: clustering is het ruimtelijk samenbrengen van aanverwante activiteiten. Bij de universiteit bijvoorbeeld, het groeperen van de verschillende departementen en faculteiten die tot één groep behoren.

Compacte stedelijke structuur: een stedenbouwkundig principe waarbij de verschillende bebouwde onderdelen van een stad (bedrijfenterreinen, woonkernen,...) zodanig vorm krijgen dat zo weinig mogelijk open ruimte moet worden ingenomen. Het principe werkt door op verschillende niveaus, gaande van volledige stadsdelen tot een individuele verkaveling.

Concept: een schets waarmee een beleidsvisie of een beleidsdoelstelling in een ruimtelijk principe worden omgezet en daarmee als het ware "ruimtelijk vertaald" wordt. Verschillende ruimtelijke concepten verbeelden samen de gewenste ruimtelijke structuur van een gebied.

Congestie: het verschijnsel waarbij het aantal voertuigen dat een weg wil gebruiken, de capaciteit van deze weg overschrijdt. Dit leidt tot files.

Conglomeraat: toevallige samenvoeging van ongelijke delen. De term 'stedelijk conglomeraat' wordt gebruikt om de gefragmenteerde en complexe verstedelijkte ruimte (die een groot deel van Vlaanderen bestrijkt) een naam te geven. In het 'stedelijk conglomeraat' bestaan verschillende ruimtelijke fragmenten (niet-hiërarchisch) naast elkaar : de historische steden, perifere verkavelingen en woonwijken, concentraties van grootschalige detailhandels en van productie- en distributiebedrijven langs belangrijke verbindingswegen, ...

Conurbatie : complex van dicht bij elkaar gelegen stedelijke agglomeraties, stedengroep

Convention bureau: een organisatie waar informatie en kennis omtrent congressen gecentraliseerd wordt. Ze geeft logistieke ondersteuning bij de organisatie van congressen en staat in voor het optimale beheer van de beschikbare congresinfrastructuur.

Decreet ruimtelijke ordening: decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Dit decreet reorganiseert het ruimtelijke ordeningsbeleid in Vlaanderen. De opmaak van structuurplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau vormt de inhoudelijke basis.

Deelruimte: een aaneengesloten gebied met specifieke morfologische en functionele kenmerken. Hiervoor wordt een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd door middel van concepten en een gewenste ruimtelijke structuur. Meerdere deelruimtes samen vormen een stadsdeel.

Deelstructuur: het geheel van gebieden en ruimtelijke elementen met een sterke functionele overeenkomst waarvoor een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd wordt. Voor Leuven worden zes thematische deelstructuren onderscheiden: de openruimtestructuur, de nederzettingsstructuur, de centrumstructuur, de economische structuur, de verkeersstructuur en de landschappelijke structuur.

Deelsysteem: een aaneengesloten gebied met specifieke morfologische kenmerken. Het is functioneel verbonden aan een belangrijk structurbepalend element zoals een weg, spoorlijn of waterweg. Om de ruimtelijke samenhang van het gebied rond een structurbepalend element te verbeteren, wordt voor het deelsysteem een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd door middel van concepten en een gewenste ruimtelijke structuur.

Dens: met hoge dichtheid

226
Dichtheid (woningdichtheid / bouwdichtheid): de verhouding tussen het gerealiseerde programma (uitgedrukt in aantal wooneenheden of in vierkante meter vloeroppervlakte) en de totale oppervlakte van het gebied dat functioneel betrokken is bij het programma (publieke ruimte, speelpleintjes, ondersteunende functies, ...).

Doorgaand verkeer: het verkeer op een weg dat geen bestemming heeft langs of nabij de weg die wordt gebruikt (ook toepasbaar op bv. een wijk). Doorgaand verkeer staat tegenover bestemmingsverkeer.

Doorstroming: de mate waarin het verkeer of een specifiek vervoermodus zich vlot kan verplaatsen over een infrastructuur. De doorstroming wordt onder meer bepaald door de verkeersintensiteit, de inrichting van de weg en het aantal conflicten met andere verkeersstromen.

Doortocht : een deel van een verbindingsweg of een aansluiting op de hoofdwegen, dat een intensieve langsbebouwing kent en daardoor naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie vervult. De inrichting van de doortocht moet hierop afgestemd worden, onder meer door verkeersvertragende maatregelen en de verbetering van de overstekbaarheid. (Verkeersstructuur § 8.7.4)

Dries: verarmd bouwland dat als weide gebruikt wordt.

Duale samenleving: tweeledige samenleving. Meestal wordt hiermee verwezen naar een samenleving "op twee snelheden", bijvoorbeeld waar een zeer rijke en een zeer arme groep naast elkaar bestaan en elk op een eigen leefwereld terugvallen.

Duurzame ontwikkeling: een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien (Agenda 21, Verenigde Naties).

Ecoduct: brug waarop vegetatie groeit en waarover diersoorten ongehinderd heen en weer kunnen migreren tussen de deelgebieden. Ecoducten worden vooral aangelegd voor grotere diersoorten.

Ecologische waarde: natuurwaarde, fauna en flora

Economische ruimte: de economische ruimte is het gebied dat bestemd is voor de vestiging van economische activiteiten: industriële of ambachtelijke bedrijven, onderzoekslaboratoria, instellingen en kleinschalige innoverende bedrijven en voor de zogenaamde kantoren en hoofdkwartierfuncties voor zakelijke dienstverlening.

Ensemble : een aaneengesloten ruimte die beleidsmatig als een landschappelijk geheel wordt beschouwd. Een ensemble bestaat uit verschillende fragmenten (zoals gebouwen, infrastructuur, reliëf, open ruimte, ...) die door hun onderlinge relatie een zekere ruimtelijke samenhang vertonen. Dankzij deze ruimtelijke samenhang zijn ensembles herkenbaar en hebben ze als (potentieel) harmonisch geheel een zekere landschappelijke waarde. De ruimtelijke samenhang binnen het ensemble verhoogt de beeldwaarde van de samenstellende fragmenten. (Landschapsstructuur § 9.5.1.A)

Erffunctie: een weg heeft een erffunctie als hij toegang verleent tot (meestal private) functies die langs de weg gelegen zijn. Naast de erffunctie, wordt ook de verzamelfunctie van een weg onderscheiden.

Erfgoeddepot: een opslagplaats waar historisch waardevolle artefacten onder optimale omstandigheden geconserveerd worden.

Eutrofiëring: vergroting van de voedselrijkdom van bodem en/of oppervlaktewater, onder meer door fosfa-

ten en nitraten.

Extensief weiland: een weiland dat door maximaal twee grootvee-eenheden per hectare begraasd mag worden. Door deze relatief lage bezettingsgraad ontstaan patronen in vegetatiotypes en een grotere soortenrijkdom.

Flexibiliteit: het zich lenen tot verschillende vormen van gebruik.

FLOK: Faculteit Lichamelijke Opvoeding en Kinesitherapie, K.U. Leuven

Fragment : een afzonderlijk waarneembaar element in de ruimte, dat beleidスマtig als betekenisvol in het landschap wordt beschouwd en een intrinsieke landschappelijke waarde heeft. (Landschapsstructuur § 9.5.1.B)

Fractieleegstand: de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren (RSV, integrale versie p 546). De fractieleegstand wordt gevormd door woningen die tijdelijk leegstaan als gevolg van verhuis, verkoop of verbouwing.

Functionele diversiteit: functionele diversiteit staat tegenover monofunctionaliteit. Het is het samen voorkomen van verschillende functies en activiteiten

Functionele relaties: functionele relaties zijn de relaties die tussen twee plaatsen bestaan doordat de activiteiten op deze plaatsen minstens gedeeltelijk door dezelfde mensen worden uitgevoerd. Hierdoor ontstaan stromen tussen beide plaatsen. Bijvoorbeeld: een woonbuurt en een bedrijventerrein, een parking en een winkelstraat, ...

Fysisch systeem: het fysisch systeem is de natuurlijke omgeving: reliëf, bodemgesteldheid, hydrologie, fauna en flora, ...

Gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan: een ruimtelijk uitvoeringsplan dat een relatief klein deel van de oppervlakte van Leuven beslaat en daardoor gedetailleerde uitspraken mogelijk maakt over de bestemming, de inrichting en het beheer van het gebied in kwestie. Een gebiedsgericht RUP is enigszins te vergelijken met een BPA: voor een afgebakend gebied legt het volledig dekkende ste-

denbouwkundige voorschriften op. (Beleidskader § 15.3.2.B)

Gebiedsspecifiek bedrijf: een bedrijf dat zich in Leuven vestigt omwille van de specifieke troeven van de stad, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van de universiteit of de rol van de stad als provinciehoofdplaats. Concreet gaat het bijvoorbeeld om kennisgeoriënteerde bedrijven en hoofdzetels van administraties en bedrijven.

Gebruikswaarde: de gebruikswaarde (van een openruimtegebied) wordt bepaald door het belang van het gebied voor de woonkwaliteit van de omgeving (als toegankelijke groene ruimte) en/of de economische waarde als landbouwgebied. (Openruimtestructuur, § 4.4.4)

GECORO Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening. Een gemeentelijk adviesorgaan, decretaal belast met een aantal vaste opdrachten. Het is daarnaast gerechtigd om advies te geven, opmerkingen te maken of voorstellen te doen over alle aangelegenheden met betrekking tot de gemeentelijke ruimtelijke ordening (Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, art.9).

Gedeconcentreerde bundeling: gedeconcentreerde bundeling is een ruimtelijk principe. ‘Bundeling’ staat voor het selectief concentreren van de groei en ‘gedeconcentreerd’ houdt rekening met het bestaande spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen. Het begrip werd geïntroduceerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

(Gebied met) geïntegreerde bebouwing: gebieden die morfologisch en functioneel een samenhangend geheel vormen met de daarin aanwezige bebouwing. Vaak gaat het om historische complexen, waarin de open ruimte rondom een grootschalig gebouw werd aangelegd en toegehecht aan de functie van het gebouw. (openruimtestructuur, § 4.5.5)

Geïntegreerde benadering: een geïntegreerde benadering van de ruimte vertrekt vanuit het standpunt of de belangen van verschillende relevante ruimtegebruikers. De ruimtebehoeften van de verschillende sectoren worden afgewogen tegen elkaar en tegen de ruimtelijke kwaliteit. Een geïntegreerde benadering staat tegenover een sectorale benadering, waar de ruimte vanuit één specifieke gebruiker wordt benaderd.

Geïsoleerde centrumfunctie of bedrijf: een bestaande vestiging die niet in overeenstemming is met de gewenste economische of centrumstructuur. Vanuit de gewenste ruimtelijke structuur kunnen beperkingen opgelegd worden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de geïsoleerd(e) centrumfunctie/bedrijf. (Economische structuur § 7.6.13)

Geïsoleerde attractiepool: een geïsoleerde attractiepool maakt geen deel uit van een ruimtelijk samenhangend geheel van inplantingslocaties voor centrumfuncties, maar herbergt toch een centrumfunctie met een groot verkeersgenererend vermogen. De geïsoleerde attractiepolen zijn hoofdzakelijk op autobereikbaarheid georiënteerd. (Centrumfuncties § 6.4.6)

Geïsoleerde woning: een bestaande woning die, buiten de woonkernen en de woonfragmenten, ligt in een gebied dat een andere hoofdbestemming dan wonen heeft. Vanuit de gewenste ruimtelijke structuur kunnen beperkingen opgelegd worden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de geïsoleerde woning. Bijkomende geïsoleerde woningen mogen niet gerealiseerd worden. (Nederzettingsstructuur § 5.4.4)

230

GEN: Gewestelijk Expres Net. Netwerk van snelle spoorverbindingen dat wordt uitgebouwd voor de betere voorstadsbediening van Brussel (in een straal van ca. 30 km rond de hoofdstad). Het verbindt de voornaamste herkomstlocaties (transferia, steden en grote gemeenten) rechtstreeks met de verschillende belangrijke tewerkstellingspolen in en rond de hoofdstad. In functie van het GEN wordt de bestaande spoorinfrastructuur uitgebreid en moeten nieuwe treinstellen worden ingezet, die voorzien zijn op korte reisafstanden en een grote passagierscapaciteit.

Generatiestudenten: studenten die zich voor de eerste maal inschrijven voor een hogere opleiding, meteen na het beëindigen van het middelbaar onderwijs. Voornamelijk leeftijdsgroep 18-19 jarigen.

Geomorfologie: de verklarende beschrijving van het uitzicht van het aardoppervlak.

Gestapelde woningen: het begrip gestapelde woning wordt gebruikt wanneer de private toegang tot de wooneenheid niet op de gelijkvloerse verdieping gelegen is, maar bijvoorbeeld ontsloten wordt via een centrale trappenhal die uitgeeft op een overloop (in het gebouw) of op een galerij (in open lucht). Ze kunnen desondanks beschikken over een private buitenruimte of een terras. Gestapelde wo-

ningen staan tegenover grondgebonden woningen.

Gesubsidieerde koopwoning: woning die met overheidssteun gekocht, gebouwd of gerenoveerd wordt door personen of gezinnen met een inkomen onder bepaalde grenzen. De overheidssteun kan diverse vormen aannemen: sociale verkoopprijs van de woning of de kavel, gunstige betalingsvoorwaarden (laagere registratierechten of rentetarieven, hogere fiscale aftrekbaarheid, renovatiepremies, ...).

Gewestplan: gewestplannen vormen (in de oude stedenbouwwetgeving) het hoogste planniveau voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Zij leggen éénduidig de bodembestemmingen (gewestplanbestemming) vast. In Vlaanderen zijn er 25 gewestplannen die het volledige grondgebied bestrijken.

GIS: Geografisch Informatie Systeem: een databeheersysteem waarbij digitale databanken tijdelijk of permanent gekoppeld kunnen worden aan digitale topologische gegevens. Het vormt een geschikt instrument voor het ondersteunen van ruimtegebonden beleidsvoorbereidende en uitvoerende taken. Het GIS-systeem van de stad Leuven wordt ook wel G@lileo genoemd.

GNOP: Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan: een plan dat door de gemeente wordt opgemaakt, waarin acties worden uitgewerkt ter bescherming en ontwikkeling van de natuurlijke elementen in de gemeente.

GOM: Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij. Instantie die zich inzet voor de economische ontwikkeling van de provincie.

Graft: een steile aarden wal in een veelal hellend terrein, opgeworpen om de erosie te bestrijden en daarom begroeid met struikgewas.

Groencorridor: een aaneengesloten lijnvormig groenelement of een aaneenschakeling van opeenvolgende kleine groengebiedjes. Een groencorridor brengt een ecologische verbinding tot stand tussen twee of meerdere grote openruimtegebieden, waardoor migratie van fauna en flora mogelijk wordt. (openruimtestructuur § 4.4.5)

Grond-en pandenbeleid: het geheel van maatregelen voor het verwerven, het ter beschikking stellen en het beheren van grondeigendommen met het oog op het bevorderen van de doelstellingen van het ruimte-

lijk beleid (RSV, integrale versie, p.547).

Grondgebonden agrarisch bedrijf: een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden (RSV, integrale versie, p 547).

Grondgebonden woning: woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld. Grondgebonden woningen hebben meestal een terras en/of een tuin. Ze staan tegenover gestapelde woningen.

Grondloos agrarisch bedrijf: een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt. Deze bedrijven hebben slechts behoefte aan een bouwplaats voor de oprichting van hun bedrijf (RSV, integrale versie, p 548).

Grootschalige detailhandel: verkoop aan particulieren van goederen in kleine hoeveelheden maar op grote verkoopp oppervlakten. Hiertoe behoren zowel supermarkten als grote meubelzaken.

232

Grootschalige detailhandelszone: een gebied waar grootschalige detailhandelszaken zich kunnen vestigen, mits ze voldoen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden die voor dat gebied zijn uitgewerkt. (Centrumstructuur § 6.4.9 / Economische structuur § 7.4.8)

Habitat: natuurlijk woongebied van een organisme of een levensgemeenschap

Herkolonisatie: het opnieuw voorkomen van bepaalde dier- en plantensoorten in een gebied waaruit ze verdwenen waren.

Herlocaliseren: het verplaatsen van een activiteit (bijvoorbeeld van een bedrijf) naar een locatie die beter geschikt is dan de vorige.

Herontwikkelingslocatie: een site waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling

Hightech bedrijven: hoogtechnologische bedrijven

- Hinterland:** het hinterland of achterland is in de oorspronkelijke betekenis het gebied dat voor de aanvoer en de afvoer van goederen afhankelijk is van een haven of een industriezentrum (Van Dale). De term wordt in afgeleide betekenis ook gebruikt om het gebied aan te duiden waar een commerciële functie haar klanten recruteert. Zie ook wervingsgebied.
- Historisch waardevol:** een ensemble of fragment wordt als historisch waardevol beschouwd als het door zijn voorkomen een belangrijke getuige vormt van de wordingsgeschiedenis van de stad. (Landschapsstructuur § 9.5.2.A)
- Hoofdweg :** een weg waarbij de nadruk eenzijdig op de (inter)nationale verbindingenfunctie ligt. Een hoofdweg is een beleidsbegrip (RSV, integrale versie, p.550) (Verkeersstructuur § 8.7.1).
- Hoogtechnologisch bedrijf:** hoogtechnologische bedrijven zijn gericht op onderzoek naar, ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën onder meer in de ICT- en de biotechnische sector. Zie ook spin-off.
- Hydrologisch systeem:** het natuurlijk systeem dat instaat voor de aanvoer, de opslag en de afvoer van vloeibaar water in een bepaald gebied.
- ICT:** informatie- en communicatietechnologie: computers, software, internet, (data)communicatie, ...
- Inbreiding:** de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel, m.a.w. het bebouwen van terreinen die reeds ingesloten worden door andere gebouwen. Daartegenover staat uitbreiding: het bebouwen van nieuwe terreinen buiten de grenzen van de bebouwde omgeving.
- Incubatiecentrum:** infrastructuur voor opstartende bedrijven waar deze een beperkte atelier- of kantoorruimte kunnen huren.
- Incubatieperiode:** de incubatieperiode is (in de economische betekenis) de termijn tussen het opstarten van een bedrijf en het eerste resultaat of het eerste rendement.
- Informatief gedeelte:** het informatief gedeelte van een ruimtelijk structuurplan bevat een beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur en prognoses voor de toekomstige ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten. Dit deel heeft geen verordenende kracht.

Informele voetgangersverbindingen: wandelroutes tussen twee gebouwen of tussen twee straten, bijvoorbeeld door steegjes, doorheen bouwblokken of doorheen gebouwen. Het adjektief "informeel" slaat op het feit dat deze verbindingen geen deel uitmaken van de formele openbare ruimte, vaak zelfs over privé-eigendom lopen en niet permanent toegankelijk zijn; ze zijn meestal ook niet aangegeven, waardoor de routes enkel gebruikt worden door diegenen die ze kennen.

Infrastructuurnetwerk: het samenhangend geheel van infrastructuurverbindingen en de daaraan gekoppelde knooppunten. Elk infrastructuurnetwerk heeft - in functie van de vervoersmodus - zijn eigen type verbinding en knooppunt. Zo is er sprake van het openbaar busvervoersnetwerk (met buslijnen en bushaltes), het wegennet (met wegen, afritten en kruispunten), het spoorwegennet (met spoorlijnen en stations)...

Inrichtingsplan: een inrichtingsplan is de grafische beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in een gebied. Het moet ruimtelijk-beheersmatig coherent ontwikkeld worden, maar is te groot of te complex om deze ontwikkeling volledig in de hand te hebben. Een inrichtingsplan beschrijft onder meer de gewenste morfologische en functionele structuur, de randvoorwaarden en de marges voor de ruimtelijke ontwikkeling, de interne en externe ruimtelijke en functionele relaties, het statuut van de onbebouwde ruimte, de publieke ruimte en de landschappelijke randvoorwaarden. (Beleidskader § 15.2.2.D)

234

Interageren: interageren betekent op elkaar inwerken, elkaar wederzijds beïnvloeden.

Intrinsieke waarde: de waarde die iets heeft, los van zijn context, van zijn omgeving of zijn positie in een groter geheel.

Isotroop: in alle richtingen dezelfde eigenschappen hebbend. Isotroop bebouwde omgevingen zijn omgevingen waar weinig onderscheid bestaat tussen de verschillende delen.

IVON: Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk. Het is een netwerk van gebieden waar natuur een nevenfunctie krijgt. Zo kan men de verweving van natuurontwikkeling in andere facetten van het beleid vorm geven

- Joblijnen:** commerciële benaming voor de stedelijke snelbuslijnen van De Lijn.
- Kamerregister:** databank waarin alle vergunde kamers en studio's zijn opgenomen en waarin per kamer kwaliteitsgegevens worden bijgehouden. Dit register kan als basis worden gebruikt voor de kwaliteits- en veiligheidscontroles van een kamer. Het kamerregister wordt ook wel kotbank genoemd.
- Kantoor/ kantoorachtigen:** dit zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. In de klassieke betekenis wordt in kantoren (meestal administratief of financieel) bureelwerk uitgevoerd. Omdat de ruimte waarin sommige andere economische activiteiten worden uitgevoerd, dezelfde karakteristieken heeft, wordt deze ook als kantoorachtige bestempeld. Het gaat bijvoorbeeld om ruimte voor onderzoek en ontwikkeling, voor computerbedrijven, voor de grafische industrie, ...
- Katalysator:** een katalysator is een generator. Deze brengt een proces op gang of bespoedigt een bepaalde ontwikkeling.
- Kernwinkelgebied:** een aaneengesloten gebied in de binnenstad, met een hoge concentratie aan handels- en horeca-zaken en commerciële dienstverlening. Binnen het kernwinkelgebied streeft de stad naar de optimale uitbouw van deze activiteiten. (Centrumstructuur § 6.4.2 / Economische structuur § 7.6.4)
- Keuzereiziger:** iemand die voor zijn verplaatsing de vrije keuze heeft tussen verschillende vervoermodi, waaronder meestal de auto. Reisnelheid, comfort en kostprijs zijn de factoren die de uiteindelijke keuze bepalen.
- Knooppunt voor busvervoer:** een plaats waar meerdere buslijnen elkaar kruisen waardoor men van de ene bus op de andere bus kan overstappen. Bij uitbreiding wordt de term "knooppunt" ook gebruikt voor de plaatsen waar van de bus op een andere vervoermodus (trein, auto, fiets) kan worden overgestapt, of omgekeerd. (Verkeersstructuur § 8.5.5)
- Komgrond:** een komvormig gebied, gelegen buiten de bedding van een rivier, waar na overstroming rivier-slib wordt afgezet.

Kopstation: eindstation van een openbaarvervoerlijn (meestal treinverbinding). Leuven wordt beschouwd als kopstation voor het GEN-net rond Brussel.

Kotbank: populaire benaming van het kamerregister.

Kwelgemeenschap: groep van (kalkminnende) planten die enkel in een kwelgebied voorkomen (gebied waar het grondwater aan de oppervlakte komt).

(Gebied met) landbouw als hoofdfunctie: een gebied dat deel uitmaakt van de open ruimte en dat in functie van de grondgebonden landbouwproductie (landbouw, bosbouw, tuinbouw, veeteelt) ingericht en beheerd kan worden. (Openruimtestructuur, § 4.5.4)

Landschap: een begrensde oppervlakte waarvan de verschijningsvorm en de samenhang het resultaat zijn van natuurlijke processen en van maatschappelijke ontwikkelingen. Onder natuurlijke processen worden de niet-levende omgevingsfactoren verstaan (het klimaat, het reliëf, de hydrologie...) en de levende omgevingsfactoren (fauna en flora). De maatschappelijke processen omvatten alle menselijke ingrepen gaande van vegetatiewijziging tot bebouwing.

Leefcomplex: een leefcomplex wordt gedefinieerd als het stadsgewest plus de forenzenwoonzone. De forenzenzone is de zone rondom de stad waar de pendel sterk gericht is op de kernstad.

Light rail: een vorm van spoorvervoer, die het midden houdt tussen een trein en een tram. Met een trein heeft het vooral de spoorinfrastructuur gemeen. Met de tram heeft het vooral het rollend materieel gemeen. Lightrail werd ontwikkeld om op middellange afstand (10 tot 40 km) grotere groepen reizigers op een snelle, comfortabele en relatief goedkope manier te vervoeren.

Lijninfrastructuur: het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Het omvat autowegen, waterwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur voor telecommunicatie.

Locatiebeleid: een ruimtelijk beleid waarbij een centrumfunctie of bedrijf consequent wordt toegewezen aan de meest geschikte locatie (en vice versa). Dat gebeurt door de karakteristieken en de vesti-

gingsvoorraarden van de centrumfunctie of het bedrijf af te stemmen op de eigenschappen en de draagkracht van de locatie.

- Maaswijdte:** de maaswijdte is de grootte van een bouwblok (het gebied dat door straten wordt ingesloten). Het bepaalt dus de afstand die moet worden omgelopen om een plaats te bereiken.
- Mantelwonen:** het in gezinsverband verzorgen van een bejaarde, zieke of andere hulpbehoefende.
- Marktconform:** in overeenstemming met de heersende economische principes en regels van de vrije markt (systeem van vraag en aanbod).
- Marktniche:** marktsegment, afgebakende afnemersgroep waaraan men specifieke goederen levert.
- Masteropleiding:** de tweede fase van maximaal twee jaar in een hogere studie-opleiding. Ze wordt voorafgegaan door een bacheloropleiding en kan eventueel gevolgd worden door een doctoraatsopleiding. De opdeling bachelor/master kadert in de stroomlijning van het hoger onderwijs in Europa, waarvan de principes zijn vastgelegd in de Bolognaverklaring. Doel is om de verschillende hogeschool- en universiteitsopleidingen op te nemen in een universele basisstructuur.
- Mental map:** een mental map is een verinnerlijkte representatie van een bepaalde omgeving of plaats, gebaseerd op herinnering. Het is met andere woorden de perceptie van onze eigen leefomgeving, op basis van beperkte (selectieve) informatie en persoonlijke ervaringen. Het geeft niet alleen aan waar objecten en ruimten zich (volgens een bepaald individu) bevinden en hoe ze zich tot elkaar verhouden, maar zegt ook iets over de appreciatie ervan.
- Provinciale metropool:** uitgangshouding die impliceert dat het behoud van Leuven als bebouwde woonstad enerzijds en de ambitie van Leuven als regionale centrumstad anderzijds met elkaar verzoend moeten worden. Beide principes worden met andere woorden als uitgangspunt genomen voor het ruimtelijk beleid. (Het begrip werd ontleend van een tekst van Rudi Laermans, geschreven voor het symposium "Metropolitaan provincialisme: architectuur en identiteit van de Vlaamse steden", georganiseerd op 14 februari 1998 te Leuven door de stichting Stad en Architectuur.)

Modal shift: het bewerkstelligen van een wijziging in het algemene verplaatsingsgedrag waarbij een bepaalde vervoersmodus significant aan gebruikers inboet ten voordele van één of meerdere andere modi.

Modal split: de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoermodi, of het marktaandeel dat elke vervoermodus heeft in het geheel van de verplaatsingen.

Monitoringsysteem: systeem aan de hand waarvan bepaalde effecten van het gevoerde (ruimtelijke) beleid systematisch opgevolgd en in kaart gebracht kunnen worden (bijvoorbeeld verkeersdruk of woningbestand). Aan de hand van deze gegevens kan het beleid worden geëvalueerd en zonodig worden bijgestuurd.

Morfologie: de ruimtelijke verschijningsvorm.

Multifunctioneel centrum: een aaneengesloten gebied in een woonkern buiten de binnenstad. Door zijn positie binnen de woonkern en de reeds aanwezige functies komt het in aanmerking voor een multifunctionele ontwikkeling volgens de draagkracht van de woonkern. (Nederzettingsstructuur § 5.4.2 / Centrumstructuur § 6.4.10 / Economische structuur § 7.6.7)

Multifunctioneel spoorplatform: loskade voor goederentreinen, waar externe bedrijven containers, grote stukgoederen en bulkgoederen overladen tussen wagon en vrachtwagen. De exploitant van het spoorplatform zorgt ervoor dat volgeladen wagons per konvooi via een rangeerstation op de plaats van bestemming terechtkomen.

Multifunctionele assen in de binnenstad: een traject van één of meer aaneengesloten straten. Wegens de ligging in het stedelijk weefsel, het straatgabariet, de passage en de reeds aanwezige stedelijke functies, kan het verder worden uitgebouwd voor gemengde stedelijke functies: onderwijs, zorginstellingen, kantoren, wonen, horeca, dienstverlening, ... (Centrumstructuur § 6.4.3 / Economische structuur § 7.6.5)

Multifunctionele ontwikkelingspool: een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en zijn positie in het stedelijk weefsel in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling. (Centrumstructuur § 6.4.4 / Economische structuur § 7.6.6)

Multimodale bereikbaarheid: de mate waarin een plaats bereikbaar is met verschillende transportmiddelen: te voet, per fiets, met verschillende vormen van openbaar vervoer, met individueel gemotoriseerd transport (motor, auto, ...).

(Gebied met) natuur als hoofdfunctie: een gebied dat deel uitmaakt van de open ruimte. Het moet zodanig ingericht en beheerd worden dat het behoud of de verhoging van de biodiversiteit gegarandeerd wordt en dat de positie binnen het ecologisch netwerk versterkt wordt. (Openruimtestructuur, § 4.5.1)

Natuurwaarde: de natuurwaarde (van een openruimtegebied) wordt bepaald door de bestaande of potentiële ecologische en landschappelijke waarde van het gebied, de ligging binnen de natuurlijke structuur en zijn belang voor de natuurlijke waterhuishouding van de omgeving. (Openruimtestructuur, § 4.4.4)

Netwerkstad: de netwerkstad is een ruimtelijk uiteengelegde of verspreide stad, die zich niet langer duidelijk als een entiteit in het landschap aftekent. Nabijheid in de tijd ligt aan de basis van de ontwikkeling, en niet langer fysieke nabijheid. De kwaliteit van infrastructuren en verplaatsingsmogelijkheden is bepalend voor het functioneren van de netwerkstad.

Niche producten producten die door een specifieke doelgroep gekocht worden.

Niet-verhandelbare diensten: het gedeelte van de diensteneconomie dat niet tot doel heeft winst te maken. In principe gaat het om overheidsafhankelijke sectoren.

Objectieve (on)veiligheid: (on)veiligheid die objectief vaststelbaar is, bijvoorbeeld aan de hand van het aantal geregistreerde inbreuken.

Oeverwal: wal van afgezet puin langs een rivier ten gevolge van opeenvolgende overstromingen.

Omgevingsrapport: de neerslag van een onderzoek naar de impact van een gepland project op zijn omgeving. (Beleidskader § 15.2.2.B)

Omvormingsbeheer: beheer waarbij via selectieve kappingen en aanplantingen of spontane verjonging, stelselmatig en op lange termijn overgegaan wordt van een naaldhoutbestand naar een gemengd bosbestand of loofhoutbestand.

Ontsluiten: het toegankelijk maken van een gebied voor een bepaalde vervoermodus.

Ontsluitende stads- en streekslijnen: buslijn die instaat voor de hoofdverplaatsing van de reizigers vanuit de regio en de woonkernen rond de binnenstad naar het centrum van Leuven. (Verkeersstructuur § 8.5.1)

Openruimtegebied : een aaneengesloten gebied dat in grote mate vrij is van bebouwing en van infrastructuren en waarvan het behoud of de versterking van het open en/of groene karakter wenselijk is. (Openruimtestructuur, § 4.3.2.B)

Overstaphaltes: zie knooppunt voor busvervoer

Parklaan: infrastructuur die geïntegreerd is in een landschappelijke, parkachtige aanleg

Passant: inwoner die het wonen in Leuven beschouwd als een tijdelijke situatie, zonder het nadrukkelijke vooruitzicht om zich langdurig in Leuven te vestigen (vaak pas afgestudeerde universitairen).

Pendelparking: parking die is ingeplant nabij een knooppunt van openbaar vervoer en gereserveerd wordt voor pendelaars die er de wagen achterlaten en overstappen op het openbaar vervoer.

Percellering: de wijze waarop een gebied is ingedeeld in percelen of loten.

Perifeer: gelegen aan de rand van, of buiten de stad. Naast een plaatsbepaling duidt het begrip perifeer tevens op een conditie, meer bepaald een suburbiaan nederzettingspatroon dat zowel stedelijke (goede bereikbaarheid, nabijheid van voorzieningen, ...) als landelijke (nabijheid van open ruimte, lage bouwdichtheid, ...) kenmerken vertoont. Zie ook suburbiaan.

Permanent wonen: de woonconditie van inwoners van Leuven die de intentie hebben om er voor langere tijd te blijven. Permanent bewoners zijn vaak geïnteresseerd om te investeren in hun woning. Anderzijds stellen ze hogere eisen aan de kwaliteit van de woning en de woonomgeving. Permanent wonen staat tegenover tijdelijk wonen (permanente inwoners tegenover passanten).

Permanente vorming: voortdurende (bij)scholing en opleiding tijdens de beroepsloopbaan om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen in de relevante sectoren.

Plaatsgebonden bedrijf: een bedrijf dat op één of andere manier met Leuven gerelateerd is en een meerwaarde genereert voor de stad. Deze relatie kan verschillende vormen aannemen: het kan gaan om bedrijven die instaan voor de tewerkstelling van de Leuvense bevolking, die het voorzieningenniveau van de stad vergroten, die een specifiek patrimonium benutten of die verbonden zijn met de geschiedenis van Leuven.

Plan Bourgeois: plan voor Kessel-Lo, opgemaakt door Victor Bourgeois.

Plan Laenen: plan uit 1839 voor het oostelijk deel van de binnenstad. Daarin wordt een dambordpatroon geprojecteerd op de onbebouwde gebieden binnen de vesten en wordt de bebouwing georganiseerd volgens grote gesloten bouwblokken.

Plannenregister: een (geïnformatiseerd) databestand dat voor het hele grondgebied van de gemeente informatie bevat over de bodembestemmingen en de stedenbouwkundige voorschriften die vastgelegd zijn in de geldende plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen, rooilijnplannen, onteigeningsplannen, verordeningen... en dit zoveel mogelijk per kadastral perceel.

Planologisch attest: een informatief document dat aangeeft of voor het gebied waarop het betrekking heeft, de opmaak of een wijziging van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan overwogen wordt. Bij afgifte van een positief attest wordt het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan binnen de termijn van zes maanden na afgifte van het attest verstuurd naar de betrokken instanties. Het planologisch attest wordt afgeleverd door het college van burgemeester en schepenen (Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, art.136).

Planschade: schade die bij particulieren ontstaat bij de uitvoering van overheidsplannen. Meestal heeft de schade te maken met een bestemmingswijziging of wijziging in de voorschriften waardoor er op een bepaald terrein ‘minder’ mogelijk is (beperktere bouwmogelijkheden, zachtere functie,...). De planschade heeft geen betrekking op de gederfde winst, maar op de reeds gemaakte kosten. Deze schade moet in principe door de overheid die het plan opstelt, worden vergoed.

Poort tot de stad: in de oude betekenis: de poorten van de binnenstad: de plaatsen waar men ten tijde van de stadsomwalling de stad kon betreden. In de hedendaagse betekenis is het de plaats waar men de agglomeratie Leuven (bij voorkeur) binnenkomt vanaf de hoofdinfrastructuren: de Koning Boudewijnlaan, de Meerdaalboslaan, de Mechelsesteenweg, het station, de loskade langs de Vaart, het multifunctioneel spoorplatform.

PPS-project: Publiek-Private Samenwerking. Een project dat tot stand komt door samenwerking tussen publieke en private partners waarbij kosten, risico's en baten in een onderling overeengekomen verhouding worden verdeeld.

Primaire weg: zijn wegen met een verzamelfunctie op Vlaams niveau (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, integrale versie p 479)

Primaire weg I: verbindingsfunctie op Vlaams niveau primeert

Primaire weg II: verzamelfunctie op Vlaams niveau primeert

Programma: 242 het geheel van activiteiten die zich in een (bestaande of nog te realiseren) ruimte afspelen, of van de eisen die aan een ruimte worden gesteld (omvang, relaties, toegankelijkheid, ...) om de ruimte te kunnen benutten.

Prospectus: een prospectus voor de economische ruimte geeft inzicht in de beschikbare ruimte (terreinen en gebouwen) voor economische functies en centrumfuncties in Leuven, met een beschrijving van hun respectieve locatiekarakteristieken en vestigingsvoorraarden. De prospectus wordt geregeld geactualiseerd.

Provinciale fietsroute: een route waarop bovenlokaal fietsverkeer vanuit de regio naar bestemmingslocaties in Leuven gebundeld wordt op een veilige en comfortabele infrastructuur. (Verkeersstructuur § 8.6.1)

Publieke ruimte: in de breedste betekenis van het begrip, de ruimte die niet privé is. Het is de ruimte buiten de privé-sfeer waar confrontatie plaatsvindt met de "ander" of het "andere". In enge zin betreft het de openbare ruimte met gelijkte typologieën zoals de straat, het plein, het park... In brede zin worden ook nieuwe types van ruimtes zoals parkeerplaatsen, transferia, winkelcentra, meubelboulevards... beschouwd als belangrijke publieke ruimtes omdat een belangrijk aspect van het publieke leven zich hier afspeelt. (Landschapsstructuur, § 9.1.3)

- Quartaire sector:** niet-verhandelbare diensten (openbaar bestuur, onderwijs, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening, gemeenschapsvoorzieningen, ...)
- Radiaal:** een infrastructuur die van buiten de stad op de binnenstad is georiënteerd. Wordt tegenover tangentieel gesteld.
- Randparking:** parking die is ingericht en ingeplant om het bestemmingsverkeer op te vangen aan de rand van het stadscentrum (langs vesten en singels). Het natransport gebeurt te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. (Verkeersstructuur § 8.8.2)
- Reconvertie:** de omschakeling, de herstructurering en het hergebruik van voornamelijk bestaande, afgeschreven gebouwen en terreinen, die daarvoor eventueel grondig moeten aangepast worden. Meestal heeft reconversie betrekking op oud industrieel patrimonium: bestaande, nog bruikbare elementen van de oude productiestructuur en infrastructuur worden aangepast. Gronden worden gesaneerd en heringericht om opnieuw een bijdrage te kunnen leveren aan de nieuwe (economische, recreatieve of woon-) bestemming.
- (Gebied met) recreatie in open ruimte als hoofdfunctie:** een gebied gelegen in de open ruimte dat ingericht en beheerd kan worden in functie van recreatie. (Openruimtestructuur, § 4.5.3)
- Regionale snelbuslijn:** een buslijn die aan een hoge commerciële snelheid en een goed comfort, de grotere kernen en verkeersattractoren in de Leuvense regio met de stad verbindt. (Verkeersstructuur § 8.5.4)
- Regionet Brabant-Brussel:** coherent en geïntegreerd plan voor het openbaar vervoer in de Provincie Vlaams-Brabant, rekening houdend met het GEN, BB-net, Masterplan De Lijn, Tienjarenplan Leuven De Lijn, en de regels en criteria inzake basismobiliteit en netmanagement. Het plan integreert (potentiële) spoor- en snelbusverbindingen tot een coherent regionaal openbaar vervoernetwerk.
- Representatief:** met een zekere uitstraling; een indruk opwekkend die aansluit bij het (gewenst) imago.
- Residueel gebruik:** de restwaarde van een gebouw volledig commercieel uitbuiten. Dit gebeurt als de oorspronkelijke bestemming is afgeschreven, zonder de globale bouwfysische toestand van het gebouw te

saneren of het gebouw opnieuw optimaal geschikt te maken. Meestal gaat het over het hergebruik van verouderde industriële of commerciële gebouwen.

Richtinggevend gedeelte: het gedeelte van het structuurplan dat de doelstellingen en objectieven, een beschrijving van de gewenste ruimtelijke structuur, ontwikkelingsperspectieven en mogelijke strategische acties bevat. Het gaat uit van de bestaande ruimtelijke structuur en van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten. Van het richtinggevend gedeelte mag de overheid enkel afwijken op grond van onvoorziene ruimtebehoeften of dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

Ruimtelijk concept: een schets waarmee een beleidsvisie of een beleidsdoelstelling in een ruimtelijk principe worden omgezet en daarmee als het ware "ruimtelijk vertaald" wordt. Verschillende ruimtelijke concepten verbeelden samen de gewenste ruimtelijke structuur van een gebied.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: het structuurplan dat is opgemaakt door het Vlaams Gewest voor het grondgebied van het Vlaams Gewest. Het bevat de structurbepalende elementen van gewestelijk belang en de taakstellingen voor de uitvoering ervan. Het duidt ook aan welke onderdelen door het Vlaamse Gewest, de provincies of de gemeenten moeten worden uitgevoerd (Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, art.18). Het vormt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaamse grondgebied tot 2007.

Ruimtelijk uitvoeringsplan: een planningsinstrument waarmee de ontwikkelingsperspectieven en beleidsuitspraken van het structuurplan juridisch afdwingbaar worden gemaakt. Ruimtelijke uitvoeringsplannen regelen de bestemming, de inrichting en het beheer van de ruimte. Ze kunnen opgemaakt worden door het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten, elk voor die materies waar ze bevoegd voor zijn. Zie ook "thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan" en "gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan".

Ruimtelijke draagkracht: het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. Vertrekken vanuit de draagkracht van de ruimte betekent behoedzaamheid in de relatie tussen menselijke activiteiten en de ruimtelijke ontwikkeling. Bij duurzaam gebruik van de ruimte brengt men een maximaal toelaatbare belasting in rekening. Er worden voorwaarden opgelegd aan het ruimtegebruik. Draagkracht is evenwel plaats-, situatie- en soms tijdsgebonden. (samenvatting RSV, blz. 26)

Ruimtelijke kwaliteit: ruimtelijke kwaliteit heeft alles te maken met de waardering van de ruimte. Ze wordt niet in de eerste plaats bepaald door de kenmerken en de hoedanigheid van de ruimte op zich. De waardering van de ruimte wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van de beoordelaar (bewoner, doelgroep, gemeenschap, ...). Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en dus tijdsafhankelijk. (samenvatting RSV, blz. 27)

Ruimtelijke structuur: de interpretatie van de samenhang tussen ruimtelijke elementen en activiteiten. Structuur heeft tegelijkertijd, en in samenhang, betrekking op het morfologische (hoe de ruimte tot stand komt en er uitziet) en op het functionele (hoe de ruimte gebruikt wordt en welke processen ze ondergaat). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de bestaande en de gewenste ruimtelijke structuur. De opmaak van een ruimtelijke structuur is waardegebonden. Ruimtelijke structuren kunnen opgesteld worden voor verschillende schaalniveaus (in dit structuurplan: van stad tot deelruimte).

R.S.V.: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

RUP: Ruimtelijk uitvoeringsplan

Schaalniveau: een aanduiding voor de uitgestrektheid van het "blikveld" bij het beschouwen van landschappelijke elementen. Naarmate het blikveld ruimer is, kan men andere ensembles, fragmenten en zichten onderscheiden. In het structuurplan worden vier schaalniveaus onderscheiden: de stad, het stadsdeel, de deelruimte en de site. (Landschapstructuur, § 9.5.3)

Schoolvervoerplan: een plan opgesteld door een school. In dat plan wordt een optimale organisatie van de door haar gegenereerde vervoersstromen nagestreefd, rekening houdend met vooropgestelde doelstellingen voor mobiliteit. Het plan geeft minstens een inzicht in de beschikbare en de potentiële ontsluitingsmogelijkheden, de grootte en de frequentie van de verkeersstromen, de gewenste verdeling over de verschillende vervoersmodi en de maatregelen die nodig zijn om deze verdeling te realiseren.

Sector: In het ruimtelijk beleid betekent sector: de groepering van gelijkaardige maatschappelijke functies die beleidsmatig als een geheel benaderd worden en een specifieke ruimtebehoefte genereren: economie, huisvesting, landbouw, welzijn, verkeer, ...

Sector(aal): een sectorale benadering van de ruimte vertrekt vanuit het standpunt of de belangen van één specifiek ruimtegebruik (economie, milieu) zonder daarbij grondig rekening te houden met andere sectoren (RSV, integrale versie, p563). Een sectorale benadering staat tegenover een geïntegreerde benadering, waar de ruimte vanuit verschillende gebruikers wordt benaderd.

Secundaire weg: zijn wegen met een verbindingsfunctie en verzamelfunctie op lokaal en bovenlokaal niveau (zie RSV, integrale versie p 480)

TYPE I: verbindende functie maar functioneert niet als verbindende weg op Vlaams niveau.

TYPE II: verzamelfunctie voor het kleinstedelijk gebied naar het hoofdwegennet

TYPE III: deze weg heeft een verzamelfunctie voor wegverkeer en een verbindende functie voor openbaar vervoer

TYPE IV: deze weg heeft een verbindings- en verzamelfunctie op (boven)lokaal niveau en vaak ook een toeganggevende functie

Selectiebeleid: een ruimtelijk beleid dat op een selectieve wijze, volgens de behoeften van en de meerwaarde voor de stad, nieuwe ontwikkelingen in Leuven mogelijk maakt (bijvoorbeeld bedrijven).

Singels: het noordwestelijk deel van de ring van Leuven, tussen de Tervuursepoort en het J.M. Artoisplein.

Sluipverkeer: doorgaand verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust (vaak doorheen woonbuurten).

Snelbuslijn: buslijn die een hoge commerciële snelheid haalt door een grote halte-afstand en doorstromingsmaatregelen op de reisroute. Zie ook: stedelijke snelbuslijn en regionale snelbuslijn.

Sociale differentiatie: de sociale differentiatie is de vermenging van bewoners met een verschillende sociale, economische of demografische achtergrond of in een verschillende gezinssamenstelling binnen dezelfde woonomgeving (straat, wijk of stad).

Sociale economie: een vorm van bedrijvigheid waarmee – naast economische – ook een aantal sociale objectieven worden nagestreefd: werkgelegenheid, scholing, integratie, emancipatie, buurtwerking, ecologie, ...

Sociale huurwoning: woningen die een publieke instantie (meestal een sociale huisvestingsmaatschappij) tegen een sociaal tarief verhuurt aan personen of gezinnen met een inkomen onder bepaalde grenzen.

Spin-off (bedrijf): in de Leuvense context is dit een bedrijf dat een belangrijk aandeel van zijn activiteiten baseert op wetenschappelijk onderzoek en om die reden nauw samenwerkt met de universitaire onderzoeksinstellingen. Zie ook hoogtechnologisch bedrijf.

Stadsdeel: een aaneengesloten gebied met specifieke morfologische en functionele kenmerken waarvoor een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd wordt. In Leuven worden vijf stadsdelen gedefinieerd, gebaseerd op de morfologische structuur: de noordelijke trechter, het oostelijk heuvellandschap, het zuidelijk plateau, het westelijk heuvellandschap en de binnenstad. Een stadsdeel wordt op zijn beurt opgedeeld in meerdere deelruimten.

Stedelijke fietsroute: Een stedelijke fietsroute is een route waarop het fietsverkeer binnen de agglomeratie gebundeld wordt op een veilige en comfortabele infrastructuur. (Verkeersstructuur § 8.6.2)

Stadsgewest: een stadsgewest wordt omschreven als het geheel van agglomeratie en banlieue. De agglomeratie is de min of meer aaneengesloten bebouwde zone rond de kernstad.

Stedelijk gebied: een gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verwoving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken). Dichte bebouwing overheerst en het is wenselijk er ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. De Vlaamse behoefte inzake ruimte voor wonen en werken moet volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in de stedelijke gebieden worden opgevangen. Een stedelijk gebied is dus een beleidsmatig begrip (RSV, integrale versie, p 565). De stedelijke gebieden worden door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd. (zie ook: afbakening stedelijk gebied)

Stedelijke dichtheid: een bebouwingsdichtheid die – afhankelijk van de draagkracht van de omgeving – voldoende hoog is in functie van een optimaal ruimtegebruik en een verwoving van stedelijke functies. Ze maakt het ook mogelijk een hoge woonkwaliteit te garanderen. Het begrip "stedelijke dichtheid" is dus geen absoluut getal, maar is afhankelijk van omgevingsfactoren. Het RSV stelt als algemeen principe 25 woningen per hectare voorop. Dankzij de specifieke troeven van een ste-

delijk woonmilieu (bv. kwalitatieve publieke ruimte, nabijheid van voorzieningen) kan ondanks de hogere dichtheid toch een hoge woonkwaliteit gerealiseerd worden.

Stedelijke scharnier: een gebied gelegen op het snijpunt van meerdere deelgebieden. Het vormt zodoende een overgangsruimte tussen deze gebieden. De inrichting van de publieke ruimte in deze gebieden moet de verbindende functie articuleren en versterken. (Landschapsstructuur § 9.7.E)

Stedelijke snelbuslijn (joblijn): een buslijn die aan een hoge commerciële snelheid de voornaamste herkomst- en bestemmingslocaties in de stad verbindt. Ze worden bovendien gebruikt voor het natransport van regionale snelbuslijnen en van de spoorverbindingen. Ze laten tenslotte toe om korterbij de plaats van bestemming een overstap te maken, waar de radiale lijnen met de tangentiële lijnen snijden. (Verkeersstructuur § 8.5.3)

Stedenbouwkundig attest: een document dat afgeleverd wordt door het college van burgemeester en schepenen. Op basis van een plan geeft het aan of het weloverwogen project en de voorwaarden ervan in aanmerking komen voor een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning. Het attest is zes maanden geldig, onder voorbehoud van wijziging van het geldende ruimtelijke uitvoeringsplan of van de regelgeving in deze periode. Het stedenbouwkundig attest kan worden aangevraagd vóór de verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning aangevraagd wordt (Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, art.135).

Stedenbouwkundig plan: een plan dat de grafische voorstelling vormt van de stedenbouwkundige ontwikkeling van een gebied. Het kan binnen één beheersmatig samenhangende ontwikkelingsoperatie (al dan niet gefaseerd in de tijd) gerealiseerd worden. Een stedenbouwkundig plan definieert minstens de volumetrie van de bebouwde ruimte, de inrichting van de onbebouwde ruimte, het statuut van de publieke ruimte, het gewenst bouwprogramma, de ruimtelijke en functionele relaties tussen de verschillende gebruikseenheden, de relatie tussen private en publieke ruimte en de ontsluiting. (Beleidskader § 15.2.2.E)

Stedenbouwkundige vergunning: vergunning die vereist is voor het mogen uitvoeren van sommige werken die het uitzicht of het gebruik van de ruimte significant wijzigen. Hieronder vallen bijvoorbeeld het bouwen van een woning, ontbossen, plaatsen van publiciteitsinrichtingen... Het college van burgemeester en schepenen kent stedenbouwkundige vergunningen toe.

Stedenbouwkundige verordening: voorschriften van stedenbouwkundige aard die betrekking hebben op het hele grondgebied van een gemeente of op een op voorhand begrensd deel daarvan. Het college van burgemeester en schepenen is belast met de opmaak van verordeningen.

Storend ensemble/fragment: een ensemble of fragment waarvan de aanwezigheid in de omgeving een onaanvaardbaar verlies aan landschappelijke kwaliteit veroorzaakt. (Landschapsstructuur § 9.5.2.D)

Storende functie: een geïsoleerde functie die de goede ontwikkeling van de hoofdbestemming van het gebied onmogelijk maakt. Deze functies kunnen in principe niet in stand gehouden worden.

Strategisch project: een ontwikkeling die bijdraagt tot de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur. Om van een strategisch project te spreken moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn: het project vervult een voorbeeldfunctie, het versterkt de structuur van het stedelijk gebied, het genereert naast een ruimtelijk effect ook een sociale of economische meerwaarde en het heeft een complex karakter door de inhoudelijke en bestuurlijk-organisatorische eisen. (Beleidskader § 15.4 Strategische projecten)

Structurerende waarde: de mate waarin een ruimtelijk element de ruimte ordent en geleidt, de inrichting en het gebruik ervan beïnvloedt.

Structuurkwaliteit van waterlopen: samen met de waterkwaliteit bepaalt de structuurkwaliteit van waterlopen de levenskwaliteit voor organismen en de biodiversiteit. De structuurkwaliteit wordt beoordeeld op basis van criteria zoals meandering, holle oevers, stroom-kuilen patroon, oevervegetatie, ...

Structuurplanning: structuurplanning is een dynamisch en continu proces van visie- en beleidsvorming over de kwaliteit van de ruimte en de realisatie ervan. Het tot stand komen van een structuurplan vormt het moment in dit proces waarop belangrijke uitspraken worden gedaan (RSV, integrale versie, p 567). Het structuurplan kan dus beschouwd worden als het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied (gewest, provincie, gemeente). Structuurplanning is een voor Vlaanderen relatief nieuwe vorm van planning.

Structuurschets: geeft een grafische beschrijving voor de gewenste ruimtelijke structuur van een ruimtelijk samenhangend gebied, met name de deelruimten en deelsystemen die in het structuurplan werden onderscheiden. In deze structuurschetsen worden de concepten en ontwikkelingsperspectieven uit het structuurplan verder verfijnd en omgezet naar concretere ruimtegebonden uitspraken. (Beleidskader § 15.2.2.C)

Subjectieve (on)veiligheid: de mate waarin iemand zich (on)veilig voelt. Staat tegenover objectieve (on)veiligheid.

Subsidiariteit: het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke, inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid, zich bezighoudt met de materies die zij op haar niveau (Vlaams, provinciaal of gemeentelijk) kan regelen. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt (RSV, integrale versie, p 309)

250

Suburbaan: randstedelijk, aan de rand van de stadskern (zie ook perifeer).

Symptoom: symptoom is het verschijnsel waaraan men een probleem, dat nog enigszins verborgen is, herkent.

Synergie: de situatie waarbij het effect van twee of meer samenwerkende of gecombineerde functies groter is dan de som van de effecten die elk van de functies alleen zou kunnen opwekken.

Taakstelling: het begrip taakstelling is ontleend uit het RSV: de taken die een stad moet waarmaken inzake aanbod aan woongelegenheden en aanbod aan werkgelegenheid.

Tangentieel: betrekking hebbend op een raaklijn; rakend aan. Het begrip wordt gehanteerd voor infrastructuren die twee plaatsen buiten het stadscentrum rechtstreeks met elkaar verbinden, zonder het centrum zelf aan te doen. Tangentieel wordt tegenover radiaal gesteld.

Tegenstelbaar aan derden: bindend of verordenend ten aanzien van derden, geldig ten aanzien van iedereen

Tertiaire sector: dienstverlenende sector (handel, horeca, financiële instellingen, ...)

Thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan: een ruimtelijk uitvoeringsplan voor het hele grondgebied van Leuven, waarvan de voorschriften betrekking hebben op de in het plan afgebakende gebieden en hun onderlinge relaties. Deze gebieden vertonen een functionele samenhang binnen één deelstructuur van het structuurplan. (Beleidskader § 15.3.2)

Toetsingskader: het geheel van ruimtegebonden beleidsuitspraken die een gewenste ontwikkeling beschrijven, en waaraan nieuwe ontwikkelingen worden getoetst. Het structuurplan vormt voor Leuven in principe het toetsingskader voor alle ruimtelijke projecten.

Transferium: een knooppunt waar verschillende vervoerinfrastructuren samenkomen waardoor er overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoersmodi ontstaan.

Transportgericht bedrijventerrein: een bedrijventerrein dat hoofdzakelijk wordt ingenomen door transportgerichte bedrijven. Hiermee worden bedrijven bedoeld waarvan de bedrijfsactiviteit in voorname mate bestaat uit het vervoer en de overslag van goederen. Deze bedrijven maken zo optimaal mogelijk gebruik van één of meer van de infrastructuren die het bedrijventerrein ontsluiten.

Trendbreukprognose: een trendbreuk is een fundamentele wijziging van een bestaande trend. Een trendbreuk kan door beleidsmaatregelen tot stand komen. Een trendbreukprognose is een voorspelling (van een toekomstige behoefte) indien deze trendbreuk zich zou voordoen.

Tweede bouworde: bouwen in tweede bouworde is het inplanten van gebouwen waarbij diepere bouwpercelen worden bebouwd door twee achter elkaar liggende constructies. Eén constructie is rechtstreeks toegankelijk vanaf de straat en een tweede toegankelijk via een private weg.

Type: een geheel van karakteristieke kenmerken en eigenschappen die gemeen zijn aan een bepaalde groep van gebouwen. Hiermee onderscheiden ze zich van andere gebouwen.

Typologie : indeling van het patrimonium in een aantal soorten gebouwen met gemeenschappelijke karakteristieken. De bouwwijze voor woongebouwen verschilt bijvoorbeeld van deze voor tewerkstelling.

Uitdovingsbeleid: een beleid dat erop gericht is een bepaalde activiteit of een bepaalde inrichting van de ruimte op lange termijn te doen ophouden, zonder deze activiteit actief op te heffen of de inrichting meteen te wijzigen. Uitdoving kan door beperkingen op te leggen inzake huidig of nieuw gebruik, door geen nieuwe (milieu-, stedenbouwkundige, of economische) vergunningen af te leveren, door verkoop te verhinderen...

Uitkernen: het slopen van achtergelegen constructies om in de binnenzijde van een bouwblok opnieuw open ruimte vrij te maken.

Vacatie: het open, vacant, of onbezett zijn.

VEN Vlaams Ecologisch Netwerk: een netwerk van natuurgebieden waar via extra bescherming en nieuwe middelen en mogelijkheden natuurwaarden prioritair ontwikkeld worden.

Verbindingsweg: een weg die de stad verbindt met woonkernen die buiten de administratieve afbakening van Leuven gelegen zijn. Een verbindingsweg met de regio bedient een relatief groot hinterland en moet daardoor een grote verkeersintensiteit aankunnen. Een verbindingsweg met de buur gemeenten bedient een relatief klein hinterland (een beperkt aantal woonkernen) en moet daar door een geringere verkeersintensiteit aankunnen. (Verkeersstructuur § 8.7.3)

Verblijfsfunctie: de mate waarin een weg (of een andere publieke ruimte) gebruik wordt voor, of ingericht is als ruimte waar men gedurende langere tijd, en niet louter in functie van een verplaatsing, op een kwalitatieve wijze kan vertoeven. Verblijfsfunctie wordt meestal tegenover verkeersfunctie gesteld.

Verdichting: binnen de bestaande bebouwde ruimte de onbebouwde delen bijkomend bebouwen of bouwen in hogere dichthes den als manier om te komen tot een beter of intensiever gebruik van de ruimte.

Vergunningenregister: een geïnformatiseerd gegevensbestand met perceelsgebonden informatie over de ruimtelijke ordening en de stedenbouw op het grondgebied van een gemeente. Het bevat voor het hele grondgebied van de gemeente per kadastral perceel gegevens over elke aanvraag of beslissing met betrekking tot stedenbouwkundige vergunningen of verkavelingsvergunningen.

Verkeersfunctie: de mate waarin een weg (of een andere publieke ruimte) gebruikt wordt voor, of ingericht is als ruimte voor verkeersafwikkeling. Verkeersfunctie wordt meestal tegenover verblijfsfunctie gesteld.

Verkeersgenererende functies: functies die aanzienlijke verkeersstromen – voornamelijk autoverkeer – veroorzaken.

Verkeersleefbaarheid: de mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, barrièrewerking...

Verkeerslus: een verzamelweg (in de binnenstad) die het bestemmingsverkeer vanaf de ring over een welbepaald tracé door een deel van de binnenstad, en vervolgens opnieuw naar de ring leidt. (Verkeersstructuur § 8.7.5)

Verknopen van buslijnen: zie knooppunt voor busvervoer.

Verlinting: een lineair bebouwingspatroon langs wegen of andere lijninfrastructuren, waardoor de open ruimte opgedeeld en visueel afgeschermd wordt.

Verordenend: verplichtend, door iedereen strikt na te leven en als dusdanig uit te voeren

Verplaatsingsbehoefte: de behoefte om zich op specifieke wijze van één punt naar een ander te verplaatsen.

Verstedelijgingsgraad: mate waarin een landschap kenmerken vertoont van een verstedelijkt gebied, namelijk een zekere bebouwingsdichtheid, de beschikbaarheid van voorzieningen, een hoge dichtheid aan infrastructuren...

Vervoermodus: vervoerwijze, verplaatsingsmiddel: te voet, per fiets, met de auto, trein, bus, ...

Verweven: het fysiek in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een zodanige manier dat er ruimtelijke en functionele meerwaarden, vormen van synergie en complementariteit ontstaan (bijvoorbeeld op het vlak van mobiliteit).

Verzamelweg: een weg die het verkeer op wijkniveau verzamelt om het naar een hoger wegennet te voeren. Een verzamelweg moet ingericht worden in functie van de lokale bedieningsfunctie en van de selectieve doorstroming van het wegverkeer. Doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de wijk, moet in principe worden geweerd. (Verkeersstructuur § 8.7.5)

Vestigingsvoorwaarden of -condities: de voorwaarden waaraan een functie moet voldoen om zich op een bepaalde plaats in Leuven te mogen vestigen.

VHM: Vlaamse Huisvestingsmaatschappij

Vlaamse wooncode: decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode. Dit is de basiswet voor het Vlaamse woon- of huisvestingsbeleid.

Voorstadsparking: een parking die ingericht en ingeplant is om het bestemmingsverkeer aan de rand van de stad op te vangen, nabij het hoofdwegennet, zodat de plaats van bestemming minder auto's moet verwerken. Het natransport gebeurt in regel per openbaar vervoer. (Verkeersstructuur § 8.8.1)

Voorzieningenniveau: het aanbod aan diensten (privé én overheid), commerciële goederen en/of culturele activiteiten die een bepaald gebied (de regio, de stad, een woonkern of een bedrijventerrein) ondersteunen.

Voorzieningenpool: Uitgebreid aanbod aan diensten, commerciële goederen en culturele activiteiten.

Vragend ensemble/fragment: een ensemble of fragment waarvan de beeldwaarde onvoldoende is in verhouding tot zijn specifieke of strategische ligging in de stad. (Landschapsstructuur § 9.5.2.c)

Vrije bedding: een wegvak dat exclusief voor bussen en een aantal andere geprivilegerde voertuigen (taxi's, hulpdiensten...) bestemd is.

Waterbergingsvermogen: capaciteit van een riviervallei om water op te nemen zonder dat er wateroverlast ontstaat

Waterhuishouding: het opnemen en afgeven van water door de bodem en het transport ervan in de bodem

Wegprofiel:	de dwarse opbouw van de weg: de rijstroken, de stoepen, parkeerstroken, fietspaden, bermen, ...
Werkvloer:	werkvloeren zijn ruimten voor uitvoerend werk (ateliers, KMO's, ambachten, productie, opslag, ...). Bij werkvloeren hoort impliciet een beperkt aandeel kantoorachtige ruimte, in functie van de bedrijfsvoering
Wervingsgebied:	gebied waarbinnen een bepaalde functie of activiteit het grootste gedeelte van zijn doelgroep aantrekt. Zie ook hinterland.
Wetenschapspark:	een bedrijventerrein dat uitsluitend bedoeld is voor de vestiging van bedrijven met kennisintensieve activiteiten of een belangrijke component met wetenschappelijk onderzoek. Deze bedrijven zijn meestal afgestemd op (een samenwerking met) de universiteit. In de praktijk worden vooral biotechnische en ICT (informatie- en communicatietechnologie) bedrijven op een wetenschapspark gehuisvest. In het gewestplan van Leuven is wetenschapspark een specifieke gewestplanbestemming
Wijkfietsroute:	een fietsroute waarop het fietsverkeer binnen de wijk gebundeld wordt en die de wijk aansluit op het stadsfietsroutenetwerk. (Verkeersstructuur § 8.6.3)
Woningbehoeftenstudie:	studie waarin voor specifiek gebied en voor een bepaalde periode een raming wordt gemaakt van het aantal woningen dat bijgebouwd moet worden en de indeling van dit aanbod naar woningtypes. Deze raming is gebaseerd op prognoses van de bevolkingsaangroei en bevolkingssamenstelling.
Woningregister:	databestand waarin de vergunde woningen geregistreerd worden en waarin onder meer informatie over de conformiteit van de woning met de decretaal opgelegde kwaliteitseisen wordt bijgehouden.
Wooncluster:	wooncluster staat voor een groepering van woningen
Woonfragment :	een in omvang beperkt gebied met als hoofdbestemming wonen, omgeven door open ruimte of een ander ruimtegebruik. De opvulling van de resterende bouwpercelen is mogelijk, in zoverre zij de impact van de bebouwing op de omgeving niet bijkomend vergroten. Door de geïsoleerde ligging in de open ruimte komt het gebied niet in aanmerking voor intensieve ontwikkeling

(inplanting van niet-woonfuncties, opdeling van woningen en percelen, ...). Er worden voorwaarden opgelegd aan de inrichting van de open ruimte. (Nederzettingsstructuur § 5.4.3)

Woonkern: een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. Binnen een woonkern wordt een beleid gevoerd ter versterking van de woonkwaliteit en een verhoging van het woningaanbod. (Nederzettingsstructuur § 5.4.1)

Woonontwikkelingsgebied: een gebied binnen een woonkern dat, wegens de beschikbare ruimte en de omgevingskarakteristieken, prioritair in aanmerking komt voor de bouw van bijkomende woningen. Het gebied moet op een gecoördineerde manier ingericht en bebouwd worden, in functie van het optimaal grondgebruik en van de woonkwaliteit. (Nederzettingsstructuur § 5.4.1. C)

Woonreservegebied: De woonreservegebieden zijn bestemd voor wonen en aanverwante activiteiten zoals bedoeld in art. 5.1.0 van het KB van 28.12.1972. Deze gebieden kunnen ontwikkeld worden op initiatief van de overheid nadat de noodzaak tot aansnijden ervan werd aangetoond aan de hand van een behoeftestudie en de stedenbouwkundige aanleg van het gebied met de bijhorende voorschriften werd vastgesteld in het bijzonder plan van aanleg. (BVR 23/06/1998 art. 5)

Woonuitbreidingsgebied: De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswoningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor (KB 28/12/72 art. 5)

Woonvernieuwingsgebied: een gebied waarbinnen de renovatie en de vervanging van het bestaande woningpatrimonium prioritaire aandacht krijgen. Daarvoor kunnen onder meer de bestemmings- en bouwvoorschriften worden versoepeld, premies worden uitgereikt, initiatieven van andere besturen worden gebundeld en overheidsinvesteringen worden vooropgesteld. (Nederzettingsstructuur § 5.4.1. C)

Woonweefsel: woonweefsel is de bebouwde omgeving waar de woonfunctie overheerst

Zicht : de mogelijke waarneming van een karakteristiek landschap vanaf een bepaalde standplaats. Van de geselecteerde zichten moet enerzijds de standplaats publiek toegankelijk worden of blijven, en moet anderzijds de waarneming van het waardevol landschap mogelijk blijven. (Landschapsstructuur § 9.5.1.C

Ziekenhuissite: Met de ziekenhuissite bedoelen we het gebied tussen de Brusselsestraat, de Minderbroedersstraat, Kapucijnenvoer en Onze-Lievevrouwstraat waar nu de twee ziekenhuizen St.-Pieter en St.-Rafaël staan. Het eigenlijke projectgebied is uitgebreid met de parking van de universiteit tussen de Minderbroedersstraat en de Janseniusstraat.

Zonevreemd: een activiteit in, of een inrichting van de ruimte is zonevreemd wanneer een project zowel bij de juridische afweging (het al dan niet overeenstemmen met de bestaande bestemmings- en bouwvoorschriften,) als de planologische afweging (de draagkracht van de omgeving, of de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies) negatief scoort.

Zorghotels: het begrip zorghotel is een concept uit de ziekenhuissector waarbij daghospitalisatie wordt gecombineerd met overnachting in hotel. Concreet zijn het hotels waar tijdens het verblijf een bijzondere aandacht gaat naar begeleiding van de klant. In de context van een ziekenhuis gaat het om een hotel in de onmiddellijke nabijheid, waar patiënten in observatie, die meestal geen gespecialiseerde verzorging nodig hebben, buiten het ziekenhuis logeren om overdag op consultatie en onderzoek in de daghospitalisatie te komen. Dit is interessanter voor de patiënt (want hij hoeft niet in het ziekenhuis te overnachten), voor het ziekenhuis zelf (want er komen bedden vrij voor échte zorgbehoevenden) en voor de ziekteverzekering (want een zorghotel is veel goedkoper dan een ziekenhuis)

Zwevend bedrijf: zwevende bedrijven zijn bedrijven met een groot activiteitsgebied, bijvoorbeeld de regio, België of Europa, en geen speciale binding met Leuven hebben. Zij wensen zich in Leuven te vestigen omdat ze hier een aantal opportuniteiten vinden, die weliswaar ook elders bestaan. Deze opportuniteiten kunnen zijn: beschikbaarheid van bedrijventerreinen, nabijheid van Brussel, goede bereikbaarheid, ... Dergelijke bedrijven zijn "zwevend" (d.w.z. zonder vaste ankerplaats) omdat zij zich in principe om het even waar kunnen vestigen. Het volstaat dat een locatie aan de gewenste voorwaarden voldoet. Voor hen maakt het in essentie weinig uit of dat Leuven is, dan wel elders; hun werknemers, hun grondstoffen en hun afzetmarkt zijn elders gesitueerd. In de praktijk is een zeer groot aantal bedrijven "zwevend".

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 1
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 2
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
VISIE EN DEELSTRUCTUREN

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
STADSDELEN EN BELEIDSKADER

BINDENDE BEPALINGEN

KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

1	INLEIDING	14
1.1	Decretale vereisten voor het richtinggevend gedeelte	14
1.2	Draagwijdte van de richtinggevende bepalingen	14
1.3	Onderdelen van het richtinggevend gedeelte	16
1.3.1	De algemene visie en gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven	16
1.3.2	De gewenste ontwikkeling van de deelstructuren en de stadsdelen	16
1.3.3	Het beleidskader voor de uitvoering van het structuurplan	19
1.4	Methodiek voor de uitwerking van het richtinggevend gedeelte	20
1.4.1	Uitwerking van de deelstructuren	20
1.4.2	Uitwerking van de stadsdelen, deelruimten en deelsystemen	21
2	ALGEMENE VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	27
2.1	Uitgangshouding	27
2.1.1	Leuven kiest voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling	27
2.1.2	Leuven, provinciale metropool	28
2.2	Beelden voor de gewenste ruimtelijke structuur	28
2.2.1	De compacte stedelijke structuur is een kwaliteit die we moeten behouden.	28
2.2.2	De ruimtelijke verscheidenheid geeft aanleiding tot een gediversifieerde ontwikkeling	29
2.3	Gewenste rol van Leuven in een Vlaams en Europees perspectief	29
2.3.1	Leuven, een autonome stad op een steenworp van Brussel	29
2.3.2	Leuven, universiteitsstad	30
2.4	Gewenste rol van Leuven in een regionaal perspectief	30
2.4.1	Leuven, kernstad in een verstedelijkte regio.	30
2.4.2	Leuven, in de eerste plaats een stad om in te wonen	32
2.4.3	Leuven, een welvarende stad dankzij haar hoogwaardige tewerkstelling	32
2.4.4	Leuven heeft de taak en de ambitie om zijn centrumpositie te versterken	33
2.4.5	Leuven is een bereikbare én verkeersleefbare stad	34

3	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOOR LEUVEN	39
3.1	Ruimtelijke concepten voor de regio	39
3.1.1	Leuven als hoekpunt van de Vlaamse Ruit	39
3.1.2	Leuven gelegen op de rand van de Europese groene "S"	39
3.1.3	Leuven als onderdeel van een open stedelijk netwerk	39
3.2	Ruimtelijke concepten voor de hele stad	40
3.2.1	De geomorfologie definieert vijf stadsdelen en stuurt de ruimtelijke ontwikkeling	40
3.2.2	Wonen in kernen met een eigen gezicht	41
3.2.3	De binnenstad als motor voor ontwikkelingen	41
3.2.4	De vesten als stedelijke boulevard	41
3.2.5	Groene vingers brengen zuurstof in de stad	42
3.2.6	Economische ontwikkelingen concentreren aan de poorten tot de stad	42
3.2.7	Concentratie van de universiteit in drie campussen	43
3.2.8	De Dijle levend door Leuven	43
4	OPENRUIMTESTRUCTUUR	49
4.1	Uitgangshouding	49
4.2	Doelstellingen en objectieven	50
4.2.1	Behouden en versterken van de natuurwaarden	50
4.2.2	Behoud van de landschappelijke diversiteit	51
4.2.3	Integraal waterbeheer	52
4.2.4	Verhogen van de woonkwaliteit	54
4.3	Gewenste openruimtestructuur	54
4.3.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste openruimtestructuur	54
4.3.2	Elementen van de gewenste openruimtestructuur	56
4.4	Categorisering	57
4.4.1	Onderscheid tussen beleidscategorieën en bodembestemmingen*	57
4.4.2	Relatie met het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu	58
4.4.3	Categorisering van de openruimtegebieden volgens de hoofdfunctie	59
4.4.4	Gebruikswaarde van natuur versus de natuurwaarde	60

4.4.5	Groencorridors	61
4.4.6	Overzichtsmatrix	62
4.5	Selectie van gebieden per categorie	62
4.5.1	Gebieden met natuur als hoofdfunctie	63
4.5.2	Gebieden met buffer als hoofdfunctie	63
4.5.3	Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie	63
4.5.4	Gebieden met landbouw als hoofdfunctie	64
4.5.5	Gebieden met geïntegreerde bebouwing	64
4.5.6	Groencorridors	64
4.6	Mogelijke acties en beheersmaatregelen per deelgebied	65
4.6.1	Gebieden met natuur als hoofdfunctie	65
4.6.2	Gebieden met buffer als hoofdfunctie	70
4.6.3	Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie	72
4.6.4	Gebieden met landbouw als hoofdfunctie	74
4.6.5	Gebieden met geïntegreerde bebouwing	77
4.7	Beleidskader	81
4.7.1	Uitvoeringsinstrumentarium	81
4.7.2	Acties en randvoorwaarden	82
5	NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	89
5.1	Begripsomschrijving	89
5.2	Doelstellingen en objectieven	89
5.2.1	Behoud van de compacte stedelijke structuur*	89
5.2.2	Versterking van de stedelijke woonkernen	89
5.2.3	Verbetering van de woonkwaliteit	91
5.2.4	Evenwichtige bevolkingssamenstelling	93
5.2.5	Duurzaam (ver)bouwen	96
5.3	Gewenste nederzettingsstructuur	97
5.3.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste nederzettingsstructuur	97
5.3.2	Elementen van de gewenste nederzettingsstructuur	99

5.4	Categorisering	100
5.4.1	Woonkernen	100
5.4.2	Multifunctionele centra	103
5.4.3	Woonfragmenten	105
5.4.4	Geïsoleerde woningen buiten het woongebied	106
5.4.5	Samenvatting	108
5.5	Kwantitatieve taakstelling inzake wonen	108
5.5.1	Woningbehoefte volgens de open trendbreukprognose	110
5.5.2	Realiseerbaar aanbod binnen de gewenste ruimtelijke structuur	111
5.5.3	Taakstelling voor de woonontwikkeling op het grondgebied Leuven	115
5.5.4	Behoefte aan stedelijke woningen buiten het grondgebied Leuven	116
5.6	Kwalitatieve taakstelling inzake wonen	116
5.6.1	Profilering van de woningbehoefte	116
5.6.2	Profilering van het woningaanbod	118
5.6.3	Gewenst aandeel van de verschillende types in het woningaanbod	122
5.6.4	Sociale en gesubsidieerde woningbouw	123
5.6.5	Confrontatie van vraag en aanbod	124
5.7	Programmatie van het stedelijk woonontwikkelingsbeleid	125
5.7.1	Optimalisering van het bestaand woningpatrimonium	125
5.7.2	Nieuwe woningen	127
5.7.3	Studentenhuisvesting	134
5.7.4	Zorgwoningen	137
5.7.5	Sociale woningen	135
5.7.6	Schrapping uit het aanbod	135
5.7.7	Prognose voor de theoretische woningdichtheid van de woonkernen na realisatie van alle woonontwikkelingsgebieden	136
5.7.8	Keuze van strategische projecten	137
5.8	Uitvoeringsinstrumentarium	137
5.8.1	Opmaak van structuurschetsen en inrichtingsplannen	137
5.8.2	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	138
5.8.3	Verordeningen	139
5.8.4	Grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling	140

5.8.5	Vergunningen- en handhavingsbeleid	140
5.8.6	Financiële instrumenten	141
5.9	Randvoorwaarden	142
5.9.1	Personnel en organisatie	142
5.9.2	GIS en informatieverstrekking	142
5.9.3	Samenwerkingsverbanden	143
5.9.4	Beleidsvoorbereidend onderzoek en monitoring*	143
6	CENTRUMSTRUCTUUR	149
6.1	Inleiding	149
6.1.1	Begripsomschrijving	149
6.1.2	Uitgangshouding	150
6.2	Doelstellingen en objectieven	151
6.2.1	Leuven, kennisstad	152
6.2.2	Leuven, provinciehoofdplaats	154
6.2.3	Leuven, zorgzame stad	156
6.3	Gewenste centrumstructuur	157
6.3.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste centrumstructuur	158
6.3.2	Elementen van de gewenste centrumstructuur	161
6.4	Categorisering	161
6.4.1	Inleiding	161
6.4.2	Kernwinkelgebied	162
6.4.3	De primaire en secundaire multifunctionele assen in de binnenstad	163
6.4.4	Multifunctionele ontwikkelingspolen	164
6.4.5	Campussen voor universitair en hoger onderwijs	166
6.4.6	Geïsoleerde attractiepolen	170
6.4.7	De sites met cultuurhistorische waarde	170
6.4.8	De regionaalstedelijke recreatiegebieden	171
6.4.9	Grootschalige detailhandelzones	171
6.4.10	Multifunctionele centra rond de binnenstad	172
6.4.11	Woonkern	172

6.4.12	Bedrijfenterreinen	173
6.4.13	De open ruimte	173
6.4.14	Geïsoleerde centrumfuncties	174
6.5	Actieprogramma	175
6.5.1	Implementatie van het locatiebeleid	175
6.5.2	Instrumentarium	176
6.5.3	Ondersteuning en promotie	176
6.5.4	Uitbouw centrumvoorzieningen	177
6.5.5	Overleg	180
6.5.6	Maatregelen in andere beleidsdomeinen	180
6.5.7	Beleidsvoorbereidend onderzoek	181
7	ECONOMISCHE STRUCTUUR	185
7.1	Inleiding	185
7.1.1	Begripsomschrijving	185
7.1.2	Uitgangshouding	185
7.2	Doelstellingen en objectieven	185
7.2.1	Een gedifferentieerd werkgelegenheidsaanbod als voorwaarde voor een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling	185
7.2.2	De economische meerwaarde van de universiteit optimaal benutten	186
7.2.3	Beheersen van de verkeersimpact van economische functies	186
7.2.4	Leuven uitbouwen als maatschappelijk en economisch beslissingscentrum voor de regio	187
7.2.5	Een duurzaam gebruik van de economische ruimte	187
7.2.6	Stedelijke landbouw in functie van het openruimtebeleid	189
7.3	Het selectie- en locatiebeleid	189
7.3.1	Een selectiebeleid in functie van het gewenste economische profiel van Leuven	189
7.3.2	Een locatiebeleid op basis van differentiatie van de ruimte	191
7.4	Gewenste economische structuur	192
7.4.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste economische structuur	192
7.4.2	Elementen van de gewenste economische structuur	195

7.5	Ruimtelijke kwalificatie van de economische activiteiten	196
7.5.1	Gebouwtype	196
7.5.2	Schaal van de bedrijvigheid	197
7.5.3	Milieu-impact op de omgeving	198
7.5.4	Verkeersattractie	198
7.6	Categorisering	198
7.6.1	Inleiding	198
7.6.2	Bedrijventerreinen	199
7.6.3	Bedrijvenfragmenten	204
7.6.4	Kernwinkelgebied	205
7.6.5	De primaire en secundaire multifunctionele assen in de binnenstad	206
7.6.6	Multifunctionele ontwikkelingspolen	207
7.6.7	Multifunctionele centra in de woonkernen	209
7.6.8	Grootschalige detailhandelszones	210
7.6.9	Woonkernen	211
7.6.10	Woonfragmenten	211
7.6.11	Openruimtegebieden	212
7.6.12	Geïsoleerde bedrijven	212
7.6.13	Overzicht vestigingsvoorwaarden	214
7.7	Actieprogramma	217
7.7.1	Implementatie van het selectie- en locatiebeleid	217
7.7.2	Juridisch kader	218
7.7.3	Grond- en pandenbeleid	218
7.7.4	Beheer van bedrijventerreinen	218
7.7.5	Ondersteuning en promotie	218
7.7.6	Uitbouw economische ruimte	219
7.7.7	Relocatie storende bedrijven	220
7.7.8	Organisatie	221
7.7.9	Overleg met andere actoren	221
7.7.10	Beleidsvoorbereidend onderzoek	221

8	VERKEERSSTRUCTUUR	227
8.1	Uitgangshouding	227
8.2	Doelstellingen	228
8.2.1	De bereikbaarheid van Leuven waarborgen op lange termijn	228
8.2.2	De verplaatsingsmogelijkheden in Leuven waarborgen op lange termijn	228
8.2.3	Afstemmen van het wegverkeer op de leefbaarheid van de woonomgeving	228
8.2.4	Beperken van schade aan natuur en milieu	229
8.2.5	Verdere verbetering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid	229
8.2.6	Zoeken naar het juiste evenwicht	230
8.3	Objectieven	230
8.3.1	Stabilisering van het autogebruik op het huidige peil	230
8.3.2	Van een radiaal naar een webvormig netwerk van ontsluitende en verbindende buslijnen	231
8.3.3	Uitbouw van hoogwaardige (regionale) spoorverbindingen	234
8.3.4	Verhoging van het fietsgebruik	237
8.3.5	Weren van doorgaand verkeer uit woonstraten door een hiërarchisering van het wegennet	238
8.3.6	Selectief aanbod van parkeerplaatsen	238
8.3.7	Multimodaal goederentransport	241
8.4	Gewenste verkeersstructuur	242
8.4.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste verkeersstructuur	242
8.4.2	Elementen van de gewenste verkeersstructuur	245
8.5	Categorisering netwerk openbaar busvervoer	245
8.5.1	Ontsluitende stads- en streeklijnen	247
8.5.2	Centrumlijnen	248
8.5.3	Tangentiële lijnen	249
8.5.4	Regionale snelbuslijnen	251
8.5.5	Knooppunt voor busvervoer	255
8.6	Categorisering fietsnetwerk	256
8.6.1	Provinciale fietsroute	257
8.6.2	Stedelijke fietsroute	257
8.6.3	Andere bijkomende straten en paden	258

8.7	Categorisering wegennet	258
8.7.1	Hoofdwegen	259
8.7.2	Aansluitingen op het hoofdwegennet	259
8.7.3	Verbindingswegen	260
8.7.4	Doortochten	261
8.7.5	Verzamelwegen	262
8.7.6	Wegen met lokale bedieningsfunctie	263
8.7.7	Busroute in vrije bedding	263
8.7.8	Busroute in autoluwe straat	264
8.7.9	Bussluizen	264
8.7.10	Busroute met voorrangsmaatregelen	265
8.7.11	Overzicht	266
8.8	Categorisering publieke parkings	275
8.8.1	Voorstadsparkings	275
8.8.2	Randparkings	276
8.8.3	Centrumparkings	277
8.9	Instrumentarium	278
8.9.1	Ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen	278
8.9.2	Beleidsplannen	278
8.9.3	Parkeerbeleid	280
8.9.4	Strategische projecten	282
8.10	Randvoorwaarden	283
8.10.1	Locatiebeleid* t.a.v. grote verkeersattractoren	283
8.10.2	Begeleidende maatregelen	284
8.10.3	Overleg met andere actoren	285
8.10.4	Personeel en organisatie	286
8.10.5	Monitoring	287

9	LANDSCHAPSSTRUCTUUR	291
9.1	Inleiding	291
9.1.1	Uitgangshouding	291
9.1.2	Relatie tussen landschapsstructuur en monumentenzorg	292
9.1.3	Publieke ruimte als onderdeel van de landschapsstructuur	292
9.1.4	Invulling van landschappelijke kwaliteit is tijds- en cultuurgebonden	294
9.2	Doelstellingen en objectieven voor de landschapsstructuur	294
9.2.1	Behoud van afwisseling in het landschap	294
9.2.2	Behoud van contrast in het landschap	295
9.2.3	Verhogen van de toegankelijkheid van landschappen	295
9.2.4	Zorg voor de instandhouding en het onderhoud van landschappen	295
9.2.5	Streven naar een landschappelijke basiskwaliteit	295
9.3	Doelstellingen en objectieven voor de inrichting van de publieke ruimte	296
9.3.1	De publieke ruimte duurzaam inrichten	296
9.3.2	Verschillende sectorale beleidsvisies integreren	297
9.3.3	Het openbare karakter en de publieke functie van de publieke ruimte garanderen	298
9.3.4	Wisselwerking tussen de publieke ruimte en zijn context versterken	299
9.3.5	Een eigentijdse cultuur van de publieke ruimte uitbouwen	299
9.4	Gewenste landschapsstructuur	300
9.4.1	Ruimtelijke concepten voor de gewenste landschapsstructuur	300
9.4.2	Elementen van de gewenste landschapsstructuur	303
9.5	Categorisering van de landschappelijke elementen	304
9.5.1	Categorisering op basis van ruimtelijke samenhang	304
9.5.2	Categorisering op basis van landschappelijke waardering	305
9.5.3	Categorisering op basis van schaal	307
9.6	Selectie van landschappelijke elementen	309
9.6.1	Niet-limitatieve selectie van ensembles	309
9.6.2	Niet-limitatieve selectie van fragmenten	311
9.6.3	Niet-limitatieve selectie van zichten	312

9.7	Gebiedsgerichte benadering van de publieke ruimte	312
9.8	Beleidskader	316
9.8.1	Instrumentarium	316
9.8.2	Randvoorwaarden	316

1 INLEIDING

1.1 DECRETALE VEREISTEN VOOR HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE

Het richtinggevend gedeelte vormt de kern van het structuurplan. Het geeft een coherente langetermijnvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Leuven en de maatregelen, middelen, instrumenten en acties om deze visie te realiseren.

Overeenkomstig het decreet op de ruimtelijke ordening bevat het richtinggevend gedeelte van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ten minste:

- de doelstellingen en de prioriteiten inzake de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente;
- een beschrijving van de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente en van de behoeften en gevolgen op economisch, sociaal, cultureel en agrarisch gebied, en op gebied van mobiliteit, natuur en milieu;
- de maatregelen, middelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Voor het opbouwen van een langetermijnvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is kennis van de bestaande ruimtelijke structuur, de problemen en de kansen van Leuven essentieel. Deze elementen werden in het informatief gedeelte aangereikt.

1.2 DRAAGWIJDTE VAN DE RICHTINGGEVENDE BEPALINGEN

A Niet afwijken van het richtinggevend gedeelte, tenzij om dringende redenen

De richtinggevende bepalingen vormen het referentiekader voor de bindende bepalingen. De bindende bepalingen leveren het dwingend kader voor de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan voor de stad Leuven via uitvoerende instrumenten.

Het feit dat uit het richtinggevend gedeelte van het structuurplan bindende bepalingen worden gediscrimineerd, betekent echter geenszins dat de richtinggevende bepalingen op zich geen waarde hebben.

Van de richtinggevende bepalingen van het structuurplan mogen de stad en de instellingen die eronder ressorteren niet afwijken, tenzij wegens onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of als gevolg van dringende sociale, economische of budgettaire redenen¹.

¹ Decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §3.

De uitzonderingsgronden voor een afwijking moeten in elk geval uitgebreid gemotiveerd worden. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in het gedrang te brengen². De afwijkingen van de richtinggevende bepalingen moeten samen met hun motivatie ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De GECORO* wordt voorafgaand om advies gevraagd.

B Subsidiariteit in de ruimtelijke planning

De decreetgever heeft in de structuurplanning het beginsel van subsidiariteit ingebouwd. Dit wil zeggen dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met de materies die zij op haar niveau kan regelen. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voor zover het lager niveau de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende verwezenlijkt³.

Op het grondgebied van Leuven zijn dus niet alleen dit gemeentelijk structuurplan, maar ook het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Vlaams-Brabant (RSVB) en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) van toepassing.

Het principe van subsidiariteit leidt soms tot uiteenlopende interpretaties, aangezien niet exact is vastgelegd waarvoor elke overheid bevoegd is. In de ruimtelijke ordening overstijgen zeer veel materies het lokale niveau, wat de hogere overheden ertoe brengt om hierover een uitspraak te doen. Omgekeerd argumenteren de lagere niveaus niet zonder reden dat de materies die een hoger niveau aanbelangen, per definitie ook het lagere niveau aanbelangen.

Het is in de praktijk niet mogelijk de uitspraken in een gemeentelijk structuurplan strikt te beperken tot die materies die ondubbelzinnig van lokaal belang zijn. Dat zou immers leiden tot een plan waarin veel "blinde vlekken" voorkomen, meestal over de elementen die zeer belangrijk zijn voor de stad.

Daarom werkt de stad in het richtinggevend gedeelte van haar structuurplan een visie uit over elementen die ook tot het provinciale of het gewestelijke planniveau behoren. De stad zal haar visie over deze elementen in het overleg met deze overheden inbrengen.

² Decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §3.

³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: "Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998,p. 309

1.3 ONDERDELEN VAN HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE

Het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Leuven bestaat uit een viertal grote onderdelen:

- de algemene visie en gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven;
- de gewenste ontwikkeling van de deelstructuren;
- de gewenste ontwikkeling van de stadsdelen;
- het noodzakelijke beleidskader voor de uitvoering van het structuurplan.

1.3.1 De algemene visie en gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven

In het tweede en derde hoofdstuk wordt de stad in haar globaliteit bekeken. Voor heel Leuven worden de krijtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling uitgezet. Gezien de omvang van het gebied, blijven deze uitspraken vrij algemeen.

De algemene visie vertrekt van een uitgangshouding. Deze kan beschouwd worden als een ingesteldheid die in belangrijke mate het verdere denken over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad stuurt. Vervolgens komen twee beelden voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven aan bod. Deze twee beelden vormen de maatstaf waartegen alle verdere plannen afgewogen zullen worden. Tegen deze achtergrond wordt de gewenste rol van Leuven in Europa, Vlaanderen en de regio geschatst.

Tenslotte wordt de algemene visie vertaald in de gewenste ruimtelijke structuur voor heel Leuven. Hiervoor worden als tussenstap een aantal ruimtelijke concepten geformuleerd. De betekenis van deze ruimtelijke concepten wordt verder in deze inleiding toegelicht.

1.3.2 De gewenste ontwikkeling van de deelstructuren en de stadsdelen

- A *De noodzaak van een opdeling in deelstructuren en stadsdelen*
(zie figuur 2.01)

De algemene visie is noodzakelijk om de kruislijnen van het ruimtelijk beleid vast te leggen, maar te algemeen om concrete uitspraken en acties op te baseren. Wil men een specifieker ruimtelijk beleid voor Leuven formuleren, dan is men genoodzaakt de ruimte in Leuven verder op te delen en ze gedetailleerder te bekijken.

Het grondgebied van Leuven wordt, in functie van de concrete beleidsuitspraken, opgedeeld volgens twee logica's. Enerzijds worden de gebieden samengenomen die een functionele samenhang vertonen: ruimte voor wonen, voor economie, voor verkeer, ... Dit is een thematische opdeling in deelstructuren. Anderzijds worden gebieden samengenomen die een ruimtelijke samenhang vertonen. Dit is een gebiedsgerichte opdeling in stadsdelen en deelruimten.

B De deelstructuren

Een eerste vorm van samenhang heeft dus te maken met het functioneren van de ruimte. De verschillende activiteiten waarvoor ruimte wordt ingenomen, hebben specifiek ruimtebehoeften en volgen een eigen ontwikkelingslogica.

Het geheel van gebieden en ruimtelijke elementen met een sterke functionele overeenkomst waarvoor een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd wordt, noemen we een deelstructuur. In Leuven onderscheiden we zes thematische deelstructuren: de openruimtestructuur, de nederzettingsstructuur, de centrumstructuur, de economische structuur, de verkeersstructuur en de landschappelijke structuur. Ze worden opeenvolgend in de hoofdstukken vier tot en met negen behandeld. De thematische groepering in deelstructuren biedt de mogelijkheid om voor functioneel samenhangende gebieden een coherent ruimtelijk beleid voor te stellen.

Met de benadering van de ruimte in deelstructuren wordt de stad als een complex systeem beschouwd, ook wel een netwerk genoemd. Dit systeem is opgebouwd uit verschillende plekken waartussen relaties bestaan die het functioneren van de stad bepalen. Ruimtelijke relaties kunnen verschillende vormen aannemen: infrastructuren die gebieden met elkaar verbinden, verplaatsingsstromen tussen verschillende plekken in de stad, de ene functie die afhankelijk is van de andere, ... Inherent aan deze benadering is de vaststelling dat netwerken niet stoppen aan administratieve grenzen. De beschrijving van (de gewenste ontwikkelingen van) de deelstructuren overstijgt daarom vaak de gemeentegrenzen.

De zes deelstructuren overlappen elkaar. Vele gebieden kennen immers een meervoudig gebruik en komen in meerdere deelstructuren voor.

C De stadsdelen

De beschrijving van de gewenste ontwikkeling van de stad via de deelstructuren is noodzakelijk, maar niet voldoende. Ze speelt onvoldoende in op de complexiteit en de eigenheid van sommige gebieden,

waar meerdere functies beslag leggen op de ruimte en een verwoving ontstaat tussen – soms moeilijk verenigbare – functies.

Daarom wordt de gewenste ontwikkeling van Leuven ook benaderd vanuit een logica van ruimtelijke samenhang door nabijheid. Een dergelijk gebied noemen we een stadsdeel. Een stadsdeel kan dus gedefinieerd worden als een ruimtelijk samenhangend geheel waarvan de verschillende onderdelen in elkaars nabijheid gelegen zijn en waarvoor een samenhangend ruimtelijk beleid geformuleerd wordt. In Leuven onderscheiden we, op basis van de geomorfologie, vijf gebiedsdekkende stadsdelen: de noordelijke trechter, het oostelijk heuvellandschap, het zuidelijk plateau, het westelijk heuvellandschap en de binnenstad. Ze worden in opeenvolgende hoofdstukken tien tot en met veertien behandeld.

Om de beleidsuitspraken op stadsdeelniveau nog verder te kunnen verfijnen, worden de stadsdelen op hun beurt opgedeeld in een aantal gebiedsdekkende deelruimten en deelsystemen. (zie figuur 2.02)

Een deelruimte is een aaneengesloten gebied met een zekere ruimtelijke en functionele samenhang, waarbinnen een coherente ruimtelijke ontwikkeling wenselijk is. Een deelsysteem omvat een belangrijk structurbepalend element dat verschillende deelruimten doorsnijdt en een ruimtelijke en functionele eenheid vormt, waarvoor een coherente ruimtelijke ontwikkeling wenselijk is.

Ook de ruimtelijke samenhang door nabijheid overschrijdt per definitie de gemeentegrenzen. De administratieve grenzen zijn immers meestal virtuele grenzen, waar op het terrein weinig van te merken is. De beschrijving van de gewenste ontwikkeling van de gebieden aan de rand van Leuven heeft niet zelden ook betrekking op de aangrenzende ruimte van de buurgemeenten.

D *De complementariteit tussen de stadsdelen en de deelstructuren*

De opdeling in stadsdelen en deelstructuren wordt in het hele richtinggevend gedeelte aangehouden voor het formuleren van een ruimtelijk beleid en concrete acties. Aangezien zowel de vijf stadsdelen als de zes deelstructuren gebiedsdekkend zijn, worden vele gebieden zowel in het gedeelte "stadsdelen" als in het gedeelte "deelstructuren" behandeld. Het spreekt voor zich dat de uitspraken in beide hoofdstukken complementair zijn.

1.3.3 Het beleidskader voor de uitvoering van het structuurplan

Het vijftiende hoofdstuk heeft niet zozeer betrekking op de beschrijving van de gewenste ruimtelijke structuur, maar wel op het beleid dat wenselijk of noodzakelijk is om uitvoering te geven aan het structuurplan.

A Het structuurplan als toetskader

De ontwikkelingsperspectieven die worden geformuleerd voor de deelstructuren en voor de stadsdelen vormen het ruimtelijk toetsingskader voor de ruimtelijke ordening in Leuven. Een ruimtelijk toetsingskader is het geheel van ruimtegebonden uitspraken die een gewenste ontwikkeling beschrijven en waar mee de zich aandienende ontwikkelingen in overeenstemming moeten zijn.

Op basis van dit toetsingskader zal de stad enerzijds een aanradingsbeleid voeren. Daarbij treedt zij in dialoog met toekomstige bouwheren (diverse overheden en private initiatiefnemers) met de bedoeling om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te doen onderschrijven. Anderzijds zal de stad een instrumentarium moeten ontwikkelen: ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen. Op basis daarvan worden via het vergunningenbeleid de ontwikkelingsperspectieven en de beleidsuitspraken uit het structuurplan juridisch afdwingbaar gemaakt.

B Het structuurplan als actieprogramma

Dit structuurplan is echter niet enkel opgevat als een toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen die zich in de toekomst zullen aandienen. De stad is er zich van bewust dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling niet kan worden bereikt als de overheid zelf niet actief sturend optreedt.

Het structuurplan bevat daarom ook een coherent actieprogramma, met een set van maatregelen en projecten die de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting moeten sturen. Een aantal acties worden al in de deelstructuren en de stadsdelen voorgesteld. In het beleidskader worden ze gebundeld en aangevuld.

Tenslotte worden ook voorstellen geformuleerd voor de interne organisatie van de stad, in functie van de uitvoering van het structuurplan.

1.4 METHODIEK VOOR DE UITWERKING VAN HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE

1.4.1 Uitwerking van de deelstructuren

A Formuleren van strategische doelstellingen en objectieven

Voor de zes deelstructuren worden in een eerste stap algemene, strategische doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen geven aan welke beleidskeuzes de stad wil maken en waar zij naar streeft bij de ontwikkeling van de deelstructuur in kwestie. De doelstellingen zijn meestal in algemene termen geformuleerd. Om een doelstelling concreet te kunnen realiseren, worden objectieven vooropgesteld waar het ruimtelijk beleid op kan georiënteerd worden.

B Via ruimtelijke concepten naar gewenste ruimtelijke structuur

De geformuleerde doelstellingen en objectieven zijn onvermijdelijk te abstract om hieruit meteen een ruimtelijk beleid te distilleren. Ze moeten eerst "ruimtelijk vertaald" worden. Dat gebeurt via ruimtelijke concepten.

20

Een concept is een schets waarin de beleidsvisie en de beleidsdoelstellingen in een ruimtelijke principe wordt omgezet. Concepten hebben een aantal voordelen.

- Een concept is beeldend, waardoor de link tussen een abstracte visie en een concrete ruimtelijke situatie gelegd kan worden.
- Een concept is schematisch, waardoor gefocust kan worden op de essentie en overbodige informatie achterwege gelaten kan worden.
- Een concept belicht één specifiek deelaspect van de gewenste ruimtelijke structuur, waardoor de samenhang tussen de betrokken elementen beter geduid kan worden.

Alle concepten vormen samen de gewenste ruimtelijke structuur. Hierin zijn de voornaamste structuur-bepalende ruimtelijke componenten schematisch en grafisch weergegeven in hun gewenste samenhang.

C Uitwerking van beleidscategorieën

De gewenste ruimtelijke structuur vormt een beeld aan de hand waarvan ruimtelijke ontwikkelingen op hun wenselijkheid getoetst kunnen worden. Om deze afweging niet telkens ad-hoc te moeten maken, is een kader nodig dat de gewenste ruimtelijke structuur concreet beschrijft. Dit kader bestaat enerzijds

uit een opstelling van beleidscategorieën, en anderzijds uit de formulering van concrete ontwikkelingsperspectieven.

Categorieën worden gehanteerd om de verschillende ruimtelijke elementen te groeperen waarvoor een specifiek ruimtelijk beleid wordt uitgewerkt. Gebieden met dezelfde kenmerken of met dezelfde potenties worden daardoor op een gelijkaardige manier benut. Het categoriseren moet leiden tot een optimalisering van het ruimtegebruik. Naarmate een categorisering concreter wordt uitgewerkt, kan ze later vlotter worden omgezet in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Daarnaast worden ontwikkelingsperspectieven geformuleerd voor de verschillende ruimtelijke componenten die tot de deelstructuur behoren. Dit zijn concrete beleidsuitspraken over hoe de ruimte effectief kan of moet veranderen. Deze perspectieven worden hetzij voor een bepaalde categorie, hetzij voor één specifiek element geformuleerd.

D Instrumentarium en randvoorwaarden

Zoals reeds gezegd, wil het structuurplan méér zijn dan enkel een toetskader. De stad wil werk maken van de uitvoering van het structuurplan op het terrein. Daarom worden enerzijds de instrumenten voorgesteld die nodig of nuttig zijn bij het ruimtelijk beleid conform het structuurplan. Anderzijds worden randvoorwaarden opgesomd die zouden moeten vervuld worden om tot de gewenste ruimtelijke structuur te komen.

1.4.2 Uitwerking van de stadsdelen, deelruimten en deelsystemen

A Vertrekken van een visie op het gebied

Net zoals in het begin van het richtinggevend gedeelte gebeurde voor de hele stad, wordt voor elke gebiedsgerichte uitwerking (van een stadsdeel, deelruimte of deelsysteem) vertrokken vanuit een visie op het gebied.

B Ruimtelijke concepten als kader voor de ontwikkelingsperspectieven

De ruimtelijke vertaling van deze visie is niet altijd evident. Daarom worden ook hier ruimtelijke concepten ingezet als kader voor de ontwikkelingsperspectieven (zie hierboven). Deze concepten beschrijven de structurbepalende elementen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Elk ruim-

telijk concept wordt vertaald in concrete ontwikkelingsperspectieven die doorwerken in het ruimtelijk beleid. De gewenste ruimtelijke ontwikkeling vormt de grafische synthese van de verschillende concepten.

C Formulering van mogelijke strategische projecten en acties

Aan de hand van de beschreven ontwikkelingsperspectieven, worden mogelijke strategische projecten en acties geformuleerd die de stad kan uitwerken om de gewenste ruimtelijke structuur van het gebied in kwestie te realiseren.



HOOFDSTUK 2

ALGEMENE VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING



2 ALGEMENE VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

De algemene visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Leuven vertrekt vanuit een uitgangshouding. Deze kan beschouwd worden als een ingesteldheid die in belangrijke mate het verdere denken over de ruimte stuurt. Het is de "bril" waardoor men naar de ruimte kijkt en haar interpreteert. Vervolgens komen twee beelden voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven aan bod. Deze beelden vormen de maatstaf waartegen alle verdere ontwikkelingen afgewogen zullen worden. Tenslotte wordt, tegen de achtergrond van de uitgangshouding en de twee beelden, de gewenste rol van Leuven in Europa, Vlaanderen en in de regio geschatst.

2.1 UITGANGSHOUING

2.1.1 Leuven kiest voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Een duurzame ontwikkeling van de ruimte wordt als uitgangshouding voor Leuven vooropgesteld. Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dit principe voorop¹. Het betekent dat de stad zich mag ontwikkelen om in de behoeften van haar huidige gebruikers te voorzien, zonder de generaties na ons de mogelijkheid te ontnemen om hetzelfde te doen. De troeven die de stad vandaag heeft mogen door onze generatie met andere woorden niet worden opgebruikt. Het is onze verantwoordelijkheid om Leuven ook in de toekomst een aantrekkelijke stad te laten zijn met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden.

Daarnaast houdt duurzame ontwikkeling in dat afwending van problemen naar andere gebieden of beleids-

domeinen geen optie is. Iedere actor moet zijn eigen verantwoordelijkheid opnemen.

Duurzame ontwikkeling is een abstract begrip, dat voortdurend wordt gebruikt wanneer over de ruimte gediscussieerd wordt. Het hangt niet enkel samen met ecologie en milieu, maar het is een houding die betrekking heeft op alle aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling. Het is bovendien niet enkel een zaak van de overheid, maar veronderstelt ook persoonlijke keuzes en inspanningen.

Om dit abstracte begrip in een concreet ruimtelijk beleid te vertalen, poneert het RSV twee principes.

Enerzijds houdt duurzame ontwikkeling rekening met de draagkracht van de ruimte, dat wil zeggen de mate waarin de ruimte menselijke activiteiten kan opnemen zonder dat haar functioneren in gevaar komt. De ruimtelijke draagkracht verschilt van plek tot plek.

Anderzijds beoogt duurzame ontwikkeling ruimtelijke kwaliteit. Het stadsbestuur is van mening dat de kwaliteit van de ontwikkeling van de stad boven de kwantiteit moet staan. Bewoners, bezoekers en bedrijven van de stad wensen in de eerste plaats een stad waar het goed vertoeven is. De aantrekkingskracht die de stad vandaag uitoefent op deze drie groepen, bewijst dat die kwaliteit reeds in belangrijke mate aanwezig is.

Alles hangt natuurlijk af van wat we als een kwalitatieve ruimte beschouwen. Dit is bij uitstek waardegebonden: verschillende individuen kunnen er - nu en later - een

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM: " Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Integrale versie. ", Brussel, 1998, p. 315

ander idee op nahouden van wat een ruimte kwalitatief maakt. De invulling van het begrip verschilt eveneens van plaats tot plaats. Hierover zal een continu maatschappelijk debat gevoerd moeten worden. Het structuurplan is de neerslag van deze discussie.

2.1.2 Leuven, provinciale metropool²

Het begrip "provinciale metropool" heeft betrekking op de tweeledigheid van Leuven als stad; Leuven is zowel een bevattelijke provinciestad als een ambitieuze, regionale centrumstad. In plaats van te kiezen tussen zijn provinciale karakter en zijn regionale ambitie, koestert Leuven ze allebei. Het provinciale en het regionale kunnen - en moeten - elkaar versterken. De charme die uitgaat van zijn bevattelijkheid is een troef in de concurrentie tussen centrumsteden. Haar positie als centrumstad bestendigt de welvaart en het welzijn van haar inwoners.

Kiezen voor beide karakteristieken betekent dat zowel het metropolitane als het provinciale een plaats moeten krijgen. Ze moeten over voldoende groeimogelijkheden beschikken en onderling worden verweven zonder dat ze met elkaar in conflict komen.

Kiezen voor een provinciale metropool betekent ook aandacht hebben voor de grote én de kleine schaal. De grote schaal staat dan voor de stad als geheel, voor het streven naar een goed geoliede stedelijke machine, die evenwichtig wordt uitgebouwd in functie van haar regionale ambities en taken. De kleine schaal staat voor de leefomgeving van het individu, voor de mens die zoekt naar herkenbaarheid, eigenheid en woonkwaliteit.

Kiezen voor deze dualiteit betekent ook kiezen voor het oude én het nieuwe. Het oude staat voor wat we al hebben, voor continuïteit, herkenbaarheid en kwaliteit. Het nieuwe staat voor verandering, voor vooruitgang en dynamiek.

2.2 BEELDEN VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

2.2.1 De compacte stedelijke structuur* is een kwaliteit die we moeten behouden.

De relatief beperkte oppervlakte van de bebouwde ruimte, het karakteristieke landschap - dat nog zeer herkenbaar aanwezig is - en de verscheidenheid in het stedelijk weefsel zorgen voor een omgeving waar het goed is om te wonen, te werken en te verblijven. Dit ruimtelijk kader maakt van Leuven een aantrekkelijke stad waar nieuwe inwoners en bedrijven zich graag komen vestigen.

Wanneer deze attractiviteit zou betekenen dat de stad ongecontroleerd uitdeint en de open ruimte onoordeelkundig wordt geconsumeerd, legt de motor van de groei zichzelf echter stil.

De stad kiest dus voor een beperkte en gecontroleerde toename van haar omvang, wat noodzakelijkerwijs het aantal bijkomende inwoners en de instroom aan bedrijven limiteert. Door de nog beschikbare ruimte optimaal te benutten (dat wil zeggen, ze in een hoge dichtheid te ontwikkelen) kunnen de noodzakelijke groeiperspectieven worden veilig gesteld. Hiervoor zijn echter aangepaste typologieën* voor wonen en werken nodig, die dichtheid en kwaliteit met elkaar verzoenen.

² Het begrip provinciale metropool verwijst naar een tekst van Rudi Laermans, geschreven voor het symposium "Metropolaan provincialisme: architectuur en identiteit van de Vlaamse steden", georganiseerd op 14 februari 1998 te Leuven door de Stichting Stad en Architectuur.

2.2.2 De ruimtelijke verscheidenheid geeft aanleiding tot een gediversifieerde ontwikkeling

Dankzij zijn unieke ligging en rijke ontstaansgeschiedenis, heeft Leuven een heel afwisselend landschap. Deze afwisseling in het landschap is een kwaliteit die aan de stad een eigen karakter en identiteit geeft. Ze voorkomt dat we wonen, werken en recreëren in isotrope*, onherkenbare omgevingen.

Een aantal - meer recente - ontwikkelingen leiden ertoe dat deze ruimtelijke verscheidenheid verwatert, omdat ze geen rekening houden met de eigenheid van de plek: overal komen dezelfde woningen, kantoren en winkels voor; het onderscheid tussen het centrum en de rand van een stad vervaagt door de uitwijking van centrumfuncties; ruige gebieden die tot vóór kort noodgedwongen onbebouwd bleven, worden verkaveld; de landbouw verliest terrein als beheerder van de open ruimte...

Nieuwe ontwikkelingen moeten dus nauwer aansluiten bij de eigenheid van de plek. Het betekent niet dat het bestaande enkel nog gekopieerd mag worden, maar wel dat een ruimtelijk beleid wordt geformuleerd "op maat van de plek". Zowel naar opbouw als naar inhoud moet het structuurplan deze eigenheid trachten te vatten en om te zetten in een coherent én gediversifieerd beleid.

2.3 GEWENSTE ROL VAN LEUVEN IN EEN VLAAMS EN EUROPEES PERSPECTIEF

In vergelijking met een aantal grote Europese steden, is Leuven beperkt in omvang en beschikt de stad over relatief beperkte middelen. Niettemin wil - en kan - de stad zich op Europees niveau onderscheiden, omdat ze beschikt over twee bijzondere troeven. Deze troeven maken de stad aantrekkelijk als Europese investeringslocatie.

Het gaat enerzijds om de nabijheid van Brussel en anderzijds om de aanwezigheid van de universiteit. Door zich op basis van deze troeven te profileren en te specialiseren, kan Leuven zijn positie versterken in één of meerdere internationale netwerken, en dit ondanks zijn bescheiden omvang.

Deze strategie verhoogt op de meest efficiënte manier de economische en maatschappelijke welvaart van Leuven.

2.3.1 Leuven, een autonome stad op een steenworp van Brussel

De nabijheid van Brussel is positief in de zin dat een inwoner of bedrijf in Leuven een breed gamma aan (groot)stedelijke functies binnen handbereik heeft, zonder dat dit gepaard gaat met de ongemakken van de grootstad. Voorwaarde is natuurlijk dat er goede verbindingen tussen Leuven en Brussel bestaan die een intensive uitwisseling van goederen, personen en diensten tussen beide steden mogelijk maken.

Maar het gevaar bestaat dat Leuven een slaapstad wordt en dat op termijn dus het dagelijks leven van de Leuvenaar zich in belangrijke mate in Brussel afspeelt. Om zich hiertegen te wapenen, moet de stad een eigen specifiek aanbod uitbouwen voor zeer uiteenlopende stedelijke functies (wonen, tewerkstelling, cultuur, diensten,...). Door een complementaire uitbouw van haar stedelijke voorzieningen kan de stad haar eigenheid en autonomie ten opzichte van Brussel affirmeren.

Niet enkel functioneel, maar ook ruimtelijk wil de stad zich blijven onderscheiden. Leuven mag geen onderdeel worden van de verstedelijkte rand rond Brussel. Samen met de omliggende gemeenten moet een ruimtelijk beleid uitgezet worden ter vrijwaring van het specifieke regionale nederzettingspatroon. Veel compacte kernen, gescheiden door grote open ruimte, maken de essentie van dit nederzettingspatroon uit.

2.3.2 Leuven, universiteitsstad

Dé factor bij uitstek waarmee Leuven zich internationaal in de kijker kan zetten, is zijn kwalitatief hoogstaande en zeer goed uitgebouwde onderwijsfunctie, met de universiteit als sterkhouder. Onderwijs wordt hier in de breedste zin van het woord opgevat, zijnde het hele pakket van kenniscreatie, kennisoverdracht, onderzoek én praktische toepassing.

Leuven profileren als universiteitsstad betekent dat onderwijsinstellingen en hun spin-offs* zich optimaal moeten kunnen ontwikkelen. Het betekent ook dat de onderwijsfunctie een bijdrage moet leveren aan andere ste-

delijke functies én omgekeerd. De voordelen van een goed uitgebouwde onderwijsfunctie mogen dus niet aan een beperkte kring voorbehouden blijven, maar deze functie moet het hele maatschappelijk leven in Leuven op verschillende vlakken verrijken (cultuur, recreatie...).

2.4 GEWENSTE ROL VAN LEUVEN IN EEN REGIONAAL PERSPECTIEF

2.4.1 Leuven, kernstad in een verstedelijkte regio.

Als we de regio rond Leuven van naderbij bekijken, valt onmiddellijk de hoge verstedelijkingsgraad* en de densiteit* aan infrastructuren op. De hoge verstedelijkingsgraad weerspiegelt de sterke spreiding van functies over de regio. De hoge densiteit aan infrastructuren is een indicatie voor de intensieve relaties die onderhouden worden tussen de verschillende bebouwde delen.

De open ruimte is relatief versnipperd, maar vervult niettemin een cruciale rol. Ze houdt de verschillende bebouwde delen van elkaar gescheiden en dus herkenbaar als afzonderlijke morfologische eenheden. Zonder deze open ruimte zou de hele regio evolueren naar één aaneengesloten bebouwd geheel.

Hoewel de relaties tussen delen van de "perifere**" steeds belangrijker worden ten nadele van de relaties periferie-centrum, neemt Leuven in de regio nog steeds een centrale positie in. Enerzijds bevindt zich in Leuven een ho-

gere concentratie aan (regionale) functies. Anderzijds is er dagelijks sprake van belangrijke verkeersstromen richting Leuven. Door Leuven in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen te selecteren als een regionaalstedelijk gebied, geeft de hogere overheid te kennen dat ze de centrumpositie van Leuven wenst te versterken.

De stad zelf koestert eveneens deze ambitie. Maar door deze rol enkel toe te kennen aan de administratieve eenheid Leuven en een beperkt aantal fragmenten van de buurgemeenten, wordt voorbijgegaan aan de morfologische en functionele eigenheid van de regio. In een regio zoals die rond Leuven, verliezen administratieve grenzen immers hun betekenis voor de ruimtelijke ontwikkeling. Om samenhangende gehelen te onderscheiden, moet men zich baseren op een combinatie van morfologische* én functionele kenmerken³. Voorbijgaan aan deze vaststelling heeft enkele nadelige gevolgen, niet enkel voor de kernstad, maar voor de hele regio:

- In de kernstad wordt de draagkracht van de ruimte overschreden, terwijl in de perifere, complementaire delen in hun ontwikkeling afgeremd worden. Dit resulteert in een verlies aan ruimtelijke kwaliteit voor de eerste en het stilvallen van de stedelijke dynamiek voor de tweede.
- Regionale investeringen en subsidies worden sterk geconcentreerd. Ze zouden nochtans eveneens impulsen kunnen geven aan welgekozen perifere bebouwde delen van regionaal belang.
- Een doorgedreven concentratie van regionale functies legt een zware belasting op de bestaande infrastructuurnetwerken*. Een doordachte spreiding

van functies rond infrastructuurknooppunten maakt een optimaler gebruik van de bestaande infrastructuur mogelijk.

- Door de uitbouw van de regio voornamelijk te beperken tot de kernstad, worden de buurgemeenten op lange termijn gedegradeerd tot een overloopvat. Dit resulteert op termijn in een scenario waarbij de omliggende bebouwde delen worden opgenomen in een steeds verder uitdeinende kernstad.
- De druk op de open ruimte wordt sterk verhoogd. In eerste instantie in de kernstad, maar op termijn ook in de omliggende gebieden omdat men uitgaat van een concentrisch groeiscenario.
- Een proces van sociale verdringing zal optreden waarbij minder kapitaalkrachtige mensen een woning gaan zoeken in randgemeenten en op hun beurt daar een aantal bevolkingsgroepen zullen verdringen. Zo ontstaat een concentrisch uitdeinend "verdringingspatroon".

Door vanaf het begin de regio als één samenhangend geheel te bekijken, worden de kernstad en de verstedelijkte omgeving evenwichtig uitgebouwd. Functies worden ingeplant op basis van de draagkracht van elk onderdeel en de plaats binnen één of meerdere infrastructuurnetwerken. De open ruimte wordt tevens in zijn globaliteit bekeken. Dit biedt meer garanties voor het behoud van grote open landschappen en de uitbouw van een samenhangend openruimtenetwerk.

De rol van Leuven en van de omliggende gemeenten in de regio zal in een visie op regionaal niveau uitgeklaard

³ Deze zoektocht naar nieuwe gehelen en de relaties daartussen is niet nieuw en heeft binnen het vakgebied van de ruimtelijke planning een geheel nieuwe terminologie doen ontstaan. Begrippen zoals netwerken, linten, satellieten, fragmenten, kernen, nevelsteden, ruis, ... hebben zowel betrekking op het morfologisch voorkomen van bebouwde delen als hun functionele (on)afhankelijkheid.

moeten worden. Tevens kunnen beleidsthema's afgebakend worden waarrond samenwerking wenselijk is. Immers, elke gemeente behoudt haar autonomie. Leuven heeft niet de bevoegdheid en de ambitie om hierover volledig autonoom uitspraken te doen. Niettemin zullen in dit structuurplan suggesties gedaan worden.

De stad is dan ook vragende partij om in de marge van het structuurplan hierover met de betrokken gemeenten in dialoog te treden. Deze discussie moet alleszins aan de orde komen in het afbakeningsproces* voor het regionaalstedelijk gebied Leuven, dat door AROHM* wordt gestuurd.

2.4.2 Leuven, in de eerste plaats een stad om in te wonen

Leuven wil in de eerste plaats een kwalitatieve woonstad zijn waar het voor een breed publiek aangenaam en betaalbaar is om te wonen. Dit betekent dat wonen in Leuven ten opzichte van andere functies een hogere mate van bescherming en ondersteuning krijgt. Het wil niet zeggen dat andere functies binnen Leuven verwaarloosd worden, maar wel dat de kwaliteit van het wonen in de brede betekenis van het woord een randvoorwaarde vormt voor andere ontwikkelingen.

Een kwalitatieve woonstad betekent eveneens dat de kwaliteit van het aanbod primeert op de kwantiteit en dat men maatregelen moeten nemen om deze kwaliteit te garanderen. Vanuit deze bekommernis hanteert het stadsbestuur een limiet van 100.000⁴ inwoners.

Om een gezonde sociale mix in stand te houden, zal de overheid corrigerend moeten optreden ten aanzien van de woningmarkt. Naast kwaliteit van de woning is de betaalbaarheid een tweede randvoorwaarde om te komen tot een evenwichtig uitgebouwde "woonstad".

2.4.3 Leuven, een welvarende stad dankzij haar hoogwaardige tewerkstelling

De economische ruimte is schaars in Leuven. Tegelijk is de stad een aantrekkelijke vestigingslocatie voor een brede waaier aan activiteiten. Dankzij de grote vraag en het schaarse aanbod aan economische ruimte in Leuven, kan de stad selectief omspringen met de instroom aan nieuwe bedrijven.

De stad kiest ervoor om voornamelijk economische activiteiten te huisvesten die haar economische en maatschappelijke welvaart maximaal verhogen, efficiënt van de ruimte gebruik maken en een maximale synergie creëren met andere stedelijke functies. Het gaat dus om bedrijven met een hoge toegevoegde waarde en een hoge tewerkstellingsdichtheid.

Bedrijven die aan deze omschrijving voldoen, zijn bijvoorbeeld kennisgeoriënteerde bedrijven omdat ze de troeven van de universiteit maximaal benutten. Maar zeker ook hoofdzetels van grote economische actoren versterken het economisch profiel van de stad omdat ze de positie van Leuven als beslissingscentrum versterken. De bedrijfszetels van Interbrew, de KBC-groep en de Boerenbond zijn eminente voorbeelden van bedrijven die hun historische "roots" in Leuven hebben en die bij-

⁴ 100.000 inwoners: dit is een politieke keuze die tot doel heeft de stad overzichtelijk en bestuurbaar te houden

dragen tot de economische sterkte, de tewerkstelling, de uitstraling en de welvaart van de stad. Hun verankering en versterking in Leuven is dan ook wenselijk vanuit ruimtelijk en maatschappelijk oogpunt.

Voor bedrijven die wel geïnteresseerd zijn in de vestigingscondities* van Leuven, maar niet in de stad op zich, kan niet langer bijkomende ruimte worden gecreëerd. Tot deze categorie worden ook de bedrijven gerekend die Brussel of de Brusselse rand ontvluchten, op zoek naar betaalbare en bereikbare locaties, zonder dat zij over een bijzondere band met de stad willen beschikken.

Deze sterke nadruk op hoogwaardige tewerkstelling betekent niet dat er geen aandacht uitgaat naar andere vormen van tewerkstelling. Met name de ondersteuning van de sociale economie* is een blijvend aandachtspunt, wil men ook in de toekomst de laaggeschoolden in Leuven aan bod laten komen.

Een economisch selectie- en locatiebeleid* is zinloos op gemeentelijk niveau. Wil het effectief zijn, vereist dit een regionale afstemming. Een regionale visie waarin Leuven en de naburige steden zich complementair in plaats van concurrentieel opstellen, is een minimumvoorwaarde. In dit overleg is voor de provincie een belangrijke taak weggelegd.

2.4.4 Leuven heeft de taak en de ambitie om zijn centrumpositie te versterken

Leuven bekleedt vandaag reeds een voorname positie als centrumstad. Om nationaal en internationaal voldoende attractief te blijven en haar concurrentiepositie ten op-

zichte van andere steden te handhaven, is het nodig dat het voorzieningenniveau* op peil wordt gehouden en geoptimaliseerd.

Het aanbod aan centrumfuncties moet evenwichtig worden uitgebouwd zodat Leuven interessant blijft voor bezoekers met uiteenlopende interesses. Het stadsbestuur speelt hierin een voorname rol, maar kan onmogelijk zelf alle kosten voor de centrumfuncties dragen. Private participatie en financiering door andere overheden zijn belangrijke alternatieven.

De handel en de horeca behoren - in het kader van een aantrekkelijke, historische binnenstad - tot de voorname troeven voor Leuven als centrumstad. De nodige omkadering kan de handel en de horeca collectief verder versterken. Het regionale karakter wordt eveneens weerspiegeld op gebied van onderwijs en in de culturele manifestaties. Zo beschikt het stedelijk museum bijvoorbeeld over een collectie waarvan de kwaliteit het lokale overstijgt.

De behoefte aan, of de opportuniteit van, bepaalde centrumfuncties is vandaag moeilijk in te schatten. Om op lange termijn voldoende ruimte te hebben voor dergelijke functies - die vandaag nog niet gekend zijn - moeten een aantal locaties worden gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen.

2.4.5 Leuven is een bereikbare én verkeersleefbare stad

De bereikbaarheid van Leuven, een goede doorstroming* én een verkeersleefbare* woonomgeving zijn drie essentiële maar vaak tegengestelde componenten van een visie op de mobiliteit.

Leuven heeft vandaag een zeer goed bereikbaarheidsprofiel*. Dit element ligt mee aan de basis van zijn attractiviteit en succes. Deze bereikbaarheid kan echter door zowel interne als externe factoren snel verslechteren. De toenemende behoefte aan verplaatsingen dreigt het wegennet in en rond Leuven te verzadigen. Zij kan opgevangen worden door een oordeelkundige uitbouw van het openbaar vervoer. De congestie* rond Brussel kan verstikkend werken voor de stad. Leuven moet zich hier tijdig tegen wapenen door minder afhankelijk te worden van autobereikbaarheid en het lokale wegennet los te koppelen van de regionale verbindingswegen.

Een kwalitatieve multimodale* bereikbaarheid maakt de stad minder filegevoelig. Hierdoor kan zij een groter volume aan bezoekers aan. Bovendien is een multimodale bereikbaarheid gemakkelijker te verzoenen met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van een woonomgeving. Naast de verdere optimalisering van de nationale verbindingen, moet de stad vooral mikken op verbeterde regionale verbindingen. Op lange termijn kan het GEN-net* rond Brussel een opstap zijn voor een voorstadsnet rond Leuven. Op korte termijn kan een verdere verbetering van het succesvolle busnetwerk tot een intensiever gebruik van het openbaar vervoer leiden. Ondersteunende maat-

regelen (o.a. aanleg van vrije busbanen) zijn noodzakelijk om de bus competitief te maken met de auto.

De toenemende verplaatsingsbehoefte* en de kwaliteit van de leefomgeving kunnen slechts met elkaar worden verzoend als ook voor de verplaatsingen binnen de stad alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. Een stedelijk openbaar vervoer dat goed functioneert en faciliteiten voor zachte weggebruikers zijn noodzakelijk. Vooral voor het fietsgebruik zijn meer inspanningen nodig.

Het mobiliteitsvraagstuk is naast een infrastructureel probleem in de eerste plaats bij de bevolking een maatschappelijke en psychologische kwestie. Rond de noodzaak van openbaar vervoer moet een consensus groeien. De bereidheid om het openbaar vervoer ook effectief te gebruiken kan slechts worden bereikt door naast de verbetering van de kwaliteit, grote inspanningen te leveren op het vlak van marketing. De bewoners en de bezoekers moeten immers worden overtuigd om - in ieders belang - hun individueel verplaatsingsgedrag aan te passen en een stuk persoonlijke vrijheid in te leveren. Het is de noodzakelijke eerste stap naar een leefbare mobiliteit. Bij uitbreiding kan hetzelfde worden verwacht van bedrijven en grote organisaties. Voor scholen is hier een bijzondere educatieve taak weggelegd. Openbare instellingen moeten een voorbeeldfunctie vervullen.

Tenslotte zal ook een locatiebeleid noodzakelijk zijn om de beschikbare vervoermogelijkheden optimaal te benutten. Nieuwe ontwikkelingen moeten op die locatie terugkomen waarvan de potentiële bereikbaarheid het

best aansluit bij de verplaatsingsbehoefte die door deze activiteit wordt gegenereerd. Bijvoorbeeld: kantoren in de stationsomgeving. Omgekeerd betekent dit dat aan bestaande activiteiten specifieke eisen inzake mobiliteit kunnen worden opgelegd. Bijvoorbeeld: bezoekersfuncties in de binnenstad moeten voor hun bereikbaarheid zoveel mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer. Het aanleggen van parkeergarages voor dergelijke bestemmingen moet bijgevolg beperkt blijven.



HOOFDSTUK 3

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR



3 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOOR LEUVEN

De visie zet in grote lijnen uit waar we met Leuven naartoe willen, maar zegt nog niet hoe dit ruimtelijk vertaald zal worden. Dit gebeurt aan de hand van ruimtelijke concepten. Ruimtelijke concepten zijn principeschetsen waarin de belangrijkste ruimtelijke keuzes worden weergegeven. Afhankelijk van het niveau waarop naar de ruimte gekeken wordt, worden andere concepten geformuleerd.

In dit deel worden enkel ruimtelijke concepten voor de hele stad uitgewerkt. Zij bepalen de krachtlijnen van de ontwikkeling van Leuven. In een volgend deel zullen de ruimtelijke concepten voor de verschillende stadsdelen en deelruimten worden voorgesteld.

Ruimtelijke concepten worden geconcretiseerd in ontwikkelingsperspectieven. Het zijn beleidsuitspraken over hoe de ruimte effectief kan of moet veranderen.

3.1 RUIMTELIJKE CONCEPTEN VOOR DE REGIO

3.1.1 Leuven als hoekpunt van de Vlaamse Ruit

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen* (RSV) selecteert Leuven, Brussel, Gent en Antwerpen als hoekpunten van de Vlaamse Ruit. De Vlaamse Ruit is een ruimtelijk concept op Vlaams niveau dat als doel heeft het gebied gelegen tussen deze vier steden uit te bouwen tot een stedelijk netwerk op internationaal niveau en een concentratiegebied voor economische activiteiten. De stad Leuven onderschrijft dit concept. Leuven wil zich enerzijds profileren als een economisch zwaartepunt in

Vlaanderen. Anderzijds wil de stad binnen de Vlaamse Ruit een specifieke rol spelen. Deze rol gaat uit van de eigen troeven van de stad en de complementariteit met de andere knooppunten.

3.1.2 Leuven gelegen op de rand van de Europese groene "S"

Dit concept, afkomstig uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (in opmaak), heeft als doel een aantal belangrijke natuur- en openruimtegebieden in de provincie met elkaar te verbinden. Samen vormen ze een "S"-vormige figuur die zich uitstrekken van de zuidrand van Brussel (Zoniënwoud) tot in Aarschot en Diest (Demervallei). Het geheel heeft een natuurwaarde op Europees niveau. De groene "S" functioneert met haar overwegend open karakter als buffer tussen de verschillende omliggende steden. In de gebieden die erin opgenomen zijn, worden menselijke activiteiten afgestemd op een hoog natuurbeschermingsniveau. Leuven, gelegen op de oostelijke rand van de groene "S", houdt in zijn structuurplan rekening met dit concept.

Ook met de gewenste natuurlijke structuur, zoals ze voor de regio wordt voorgesteld vanuit het Vlaams Gewest, wordt in het structuurplan rekening gehouden. Deze natuurlijke structuur wordt momenteel afgebakend in het VEN.

3.1.3 Leuven als onderdeel van een open stedelijk netwerk

Als omvattend ruimtelijk concept voor het verstedelijkte gebied dat zich uitstrekken over Leuven en de omringende gemeenten, opteert de stad voor het model van een open

stedelijk netwerk. De term "netwerk" slaat terug op de ruimtelijke en functionele relaties tussen de autonome kernen binnen het gebied. Hij geeft tevens aan dat er binnen het gebied een zekere beleidsmatige en bestuurlijke coherentie bestaat.

Met "stedelijk" wordt aangegeven dat de totale bebouwde ruimte een relatief hoge dichtheid en hoog voorzieningenniveau heeft, in belangrijke mate opgenomen door de centrumstad waarrond het netwerk is georganiseerd. De term "stedelijk" impliceert ook dat kernen die als satellieten rond de centrumstad liggen, verdicht kunnen worden binnen hun bestaande perimeter. De aanwezigheid van de centrumstad resulteert in een meerwaarde voor het hele netwerk: woonkwaliteit, sociaal-cultureel, economisch, de uitstraling naar de buitenwereld...

"Open" doelt tenslotte in de eerste plaats op de belangrijke aanwezigheid van kwaliteitsvolle open ruimte binnen de begrenzing van het stedelijk netwerk. In bijbetekenis verwijst het adjetief enerzijds naar de bestuurlijke onafhankelijkheid van de verschillende gemeenten die er deel van uitmaken; het geeft hen de mogelijkheid om autonom over de mate van participatie in het stedelijk netwerk te beslissen. Anderzijds wordt hiermee bedoeld dat een afbakening van het netwerk niet definitief is: het kan uitbreiden naarmate de behoefte zich voordoet.

Tijdens het afbakeningsproces* zal Leuven dit model verdedigen. Het heeft pas kans op slagen als hierover een consensus wordt bereikt met de burgemeenten en de Vlaamse en provinciale overheid.

3.2 RUIMTELIJKE CONCEPTEN VOOR DE HELE STAD

Zie figuur 2.03: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven.

3.2.1 De geomorfologie definieert vijf stadsdelen en stuurt de ruimtelijke ontwikkeling

Aan de hand van een lezing van de geomorfologie* van Leuven, worden markante componenten in het landschap gedetecteerd die het menselijk ingrijpen in de ruimte beïnvloed hebben. Het gaat hier om boscomplexen, broekgebieden, beekvalleien, heuvelruggen, oeverwallen, komgebieden... De componenten zullen als structurerende elementen worden opgewaardeerd. Op basis van deze elementen wordt Leuven opgedeeld in vijf stadsdelen.

In Leuven worden op basis van de geomorfologie vijf stadsdelen gedefinieerd, te weten: de noordelijke laagvlakte, het westelijk heuvellandschap, het oostelijk heuvellandschap, het zuidelijk plateau en de binnenstad. De stadsdelen worden als samenhangende gehelen opgevat waarvoor een coherente visie en ruimtelijk beleid geformuleerd moeten worden.

Beekvalleien, boscomplexen, heuvelruggen... leggen randvoorwaarden op aan ontwikkelingen, gesteld dat deze elementen nog herkenbaar in het landschap aanwezig zijn én dat ze hun natuurlijke of landschappelijke functie (natuurlijke grens, overstromingsgebied...) nog kunnen vervullen.

Deze werkwijze levert niet alleen voordelen voor het landschap op, maar ook vanuit economische overwegingen is ze waardevol (drukken van bouwkosten, kosten voor waterbeheersing, kosten voor infrastructuur-aanleg...).

3.2.2 Wonen in kernen met een eigen gezicht

Leuven bestaat uit verschillende kernen met een eigen karakter. Het begrip 'kern' verwijst naar een woonmilieu dat in mindere of meerdere mate beschikt over eigen voorzieningen en dat een uitgesproken eigen identiteit heeft. Een groot gedeelte van de Leuvense bevolking identificeert zich eerder met een bepaalde "kern" dan met de stad als geheel. Het behoud van de eigenheid van deze verschillende kernen is zowel vanuit landschappelijke als sociale overwegingen een belangrijke doelstelling.

In Leuven zullen een beperkt aantal gebieden als woonkern uitgebouwd worden. Het gaat om de binnenstad, Kessel-Lo, Heverlee, Wilsele-Putkapel, Wilsele-Dorp, Wijgmaal, Egenhoven, Beneden-Kessel, Terbank, Korbeek-Lo. Deze woonkernen zullen afgabakend worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen*.

Binnen deze woonkernen zal door de overheid een actief woonontwikkelingsbeleid gevoerd worden. Dit beleid is bovendien gericht op het versterken van de identiteit van de woonkern. Identiteit is een begrip dat door tal van parameters bepaald wordt zoals voorzieningenniveau*, bouwdichtheid*, gebouwtypologie*, ontsluitingsmogelijkheden*, publieke ruimte*...

De verschillende woonkernen moeten als zelfstandige

gehelen herkenbaar blijven. Ze mogen bijgevolg niet ruimtelijk in elkaar vloeien. Dit kan door overgangen tussen twee woonkernen ruimtelijk te articuleren.

3.2.3 De binnenstad als motor voor ontwikkelingen

De binnenstad wordt niet alleen geselecteerd als een woonkern, het is bovendien een gebied waar vele (regionale) centrumfuncties op een relatief beperkte oppervlakte voorkomen. Het concept "de binnenstad als motor voor ontwikkelingen" impliceert dat zowel de woonfunctie als de centrumfuncties er op een oordeelkundige wijze naast elkaar een plaats moeten krijgen, zonder dat er sprake is van wederzijdse hinder of verdringing.

De woonfunctie in de binnenstad moet behouden en versterkt worden door maatregelen ter verbetering van het woningbestand en de woonomgeving. Een consequent locatiebeleid* voor centrumfuncties* is nodig om de woonkwaliteit in de meest kwetsbare woonwijken te beschermen.

Over het algemeen is multifunctionaliteit een uitgangspunt. Er wordt een evenwichtige verwerving van centrumfuncties en woningen nastreefd. Binnen de eerste omwalling en in de belangrijkste winkelstraten wordt een ondersteunend beleid voor centrumfuncties beoogd.

3.2.4 De vesten als stedelijke boulevard

Het concept "vesten als stedelijke boulevard" streeft een beeld van de vesten na waarin deze als een multifunctionele en kwalitatieve ruimte worden uitgebouwd. De

verbindingssfunctie voor verkeer, waarop tot nu toe sterk de nadruk heeft gelegen, moet worden overgenomen door de singels, ten gunste van de verblijfsfunctie en de ontsluitingsfunctie van de vesten. De vesten worden niet enkel een "weg" waar het verkeer op een vlotte manier kan doorstromen, maar waar ook een aantal functies op een representatieve manier ontsloten kunnen worden.

Er wordt met andere woorden opnieuw een stap in de richting van de oorspronkelijke boulevards gezet: van verkeersweg en "breuk" worden de vesten opgewaardeerd tot een aangename overgangsruimte tussen de binnenstad en de gebieden die eraan grenzen. Stedelijke functies die te groot zijn voor de binnenstad kunnen hier een plaats krijgen.

De verkeerscapaciteit, die vrijkomt met het afbouwen van de verbindingssfunctie, kan maximaal door openbaar vervoer ingevuld worden.

Bij de herinrichting van de publieke ruimte moet bovendien méér ruimte voor voetgangers en fietsers worden gereserveerd.

3.2.5 Groene vingers brengen zuurstof in de stad

Leuven is concentrisch gegroeid vanuit een centrum. De groei buiten de binnenstad kwam voornamelijk langs de steenwegen voor. Deze groeiwijze heeft er voor gezorgd dat tot op de dag van vandaag een aantal grote open ruimtes tot diep in de stad doordringen.

Onder meer Wijgmaalbroek, Kwaden Hoek/Gasthuisbos, Langveld/vijvers van Bellefroid, Mollekesberg/Kareelveld, Zwanenberg/Vogelzang, zuidelijke Dijlevallei, Heverleebos, Molenbeekvallei/Abdij van Park, Kesselberg/Lemingberg/Wijnbergen moeten hun open karakter behouden.

Het concept "groene vingers brengen zuurstof in de stad" benadrukt het belang van deze open ruimtes voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad. Deze groene vingers zijn met andere woorden geen restruimtes die zonder meer volgebouwd kunnen worden, maar gebieden die een aangepast -en veelal restrictief- ruimtelijk beleid vragen. Het woord "vingers" geeft aan dat het om uitlopers van grotere gehelen gaat die de gemeentegrenzen overschrijden. Afstemming van het eigen beleid met dat van de buurgemeenten is dus noodzakelijk.

3.2.6 Economische ontwikkelingen concentreren aan de poorten tot de stad

Leuven is potentieel goed bereikbaar met verschillende vervoersmodi. Dit zorgt ervoor dat de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats is voor tal van regionale functies. Het concept "economische ontwikkelingen concentreren aan de poorten tot de stad" selecteert een beperkt aantal regionale toegangen tot de stad en wil deze "poorten" optimaal inschakelen in de economische ontwikkeling van Leuven. Rond deze poorten wordt voldoende ruimte gereserveerd voor regionale economische functies. Op deze manier kan de bereikbaarheid van deze economische functies optimaal georganiseerd worden en kan "economisch" verkeer uit de woonzones en open ruimte gehouden worden.

Het concept impliceert anderzijds ook dat de locaties voor inplanting van regionale economische functies beperkt zijn en dat een willekeurige spreiding van deze functies over de stad geen optie is. Dit om de overlast voor lokale functies zoveel mogelijk te beperken.

Om de economische meerwaarde van deze poorten optimaal te benutten, moet het regionale infrastructuurnetwerk* dat hieraan ophangt optimaal gebruikt worden. Er wordt over gewaakt dat de huidige capaciteit van deze infrastructuren efficiënt gebruikt wordt en dat oneigenlijk gebruik wordt tegengegaan.

De stationsomgeving, de Vaartzone en het spoorwegplateau, Haasrode en de wetenschapsparken (Termunckveld en Arenberg) worden geselecteerd als economische polen.

De bijbehorende poorten zijn het spoor- en busstation Martelarenplein (voor de stationsomgeving), afrit 20 van de E314, de loskade aan de Vaart en een multifunctioneel spoorplatform (voor de Vaartzone en het spoorwegplateau), afrit 23 van de E40, op termijn aangevuld met spoorbediening (voor Haasrode) en afrit 16 van de E314, aangevuld met een bus- of spoorbediening (voor de wetenschapsparken). De ontwikkelingsmogelijkheden worden afgestemd op de ontsluitingsmogelijkheden.

3.2.7 Concentratie van de universiteit in drie campussen

De geschiedenis van de stad is onlosmakelijk verbonden met die van de universiteit. Haar patrimonium domineert de historische en hedendaagse ruimtelijke ontwik-

keling. De activiteiten die de universiteit genereert hebben een belangrijk aandeel in het stedelijk leven.

Door "de concentratie van de universiteit in drie campussen" als concept voor de hele stad op te nemen, geeft de stad het signaal dat ze het belang van de universiteit hoog inschat en dat ze de universiteit alle ontwikkelingskansen wil bieden die ze nodig heeft, aangezien dit ook de stad rechtstreeks ten goede komt.

Deze ontwikkeling moet gebeuren volgens duidelijke afspraken. Het reeds aangezette ruimtelijke concept, namelijk de concentratie van complementaire universitaire functies in drie campussen, wordt verder door de stad ondersteund. Dit concept biedt immers voordelen voor de stad, omdat een versnippering van de ruimte wordt tegengegaan. Voor de universiteit is dit concept voordelig omdat gerelateerde functies samengebracht kunnen worden en zo een organisatorische meerwaarde ontstaat.

Campus Gasthuisberg, campus Arenberg en de campus humane wetenschappen in de binnenstad worden geselecteerd als universiteitscampus. In deze campussen wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van de universiteit. Overleg met de universiteit is noodzakelijk voor de planmatige uitbouw van deze campussen.

3.2.8 De Dijle levend door Leuven

De Dijle was lange tijd de levensader en de economische bestaansreden van Leuven. Deze functie is in de loop van de tijd afgenoem. De Dijle werd in het stadslandschap letterlijk naar de achtergrond gedrukt. Door het concept

"de Dijle levend door Leuven" als concept voor de hele stad naar voor te schuiven, wordt enerzijds gezegd dat de Dijle als één samenhappend geheel bekeken moet worden. Anderzijds wordt op verschillende manieren ge- tracht de aanwezigheid van de Dijle voelbaar te maken in het (stads)landschap.

De zuidelijke Dijlevallei, de open ruimte ten noordwesten van Wilsele-Centrum en Wijgmaalbroek zijn gebieden waarbinnen het open karakter van de Dijlevallei een belangrijke ruimtelijke randvoorwaarde is. In de binnenstad wordt de relatie tussen de Dijle en het stadslandschap (geheel van gebouwen, verharde ruimte, onverharde ruimte...) hersteld.



HOOFDSTUK 4

OPENRUIMTESTRUCTUUR



4 OPENRUIMTESTRUCTUUR

4.1 UITGANGSHOUING

De nederzettingsstructuur, de economische structuur, de centrumstructuur en de verkeersstructuur richten zich voornamelijk op de bebouwde ruimte. In die zin vormt de openruimtestructuur het negatief van deze vier deelstructuren, omdat – zoals de naam het al zegt – de open ruimte aan bod komt. In de openruimtestructuur zijn met andere woorden de structuurbepalende elementen opgenomen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten met een natuurlijk en open karakter. De open ruimte is drager van verschillende functies zoals landbouw, bosbouw, recreatie, ...

Het openruimtebeleid beoogt het behoud en de versterking van het open en groene karakter van de verschillende gebieden die deel uitmaken van de openruimtestructuur. Het natuurbeleid, dat is het beleid dat erop gericht is natuurwaarden te beschermen en te versterken, richt zich zowel op (de natuur in) de bebouwde als de onbebouwde ruimte.

Het natuurbeleid is met andere woorden slechts een onderdeel van het openruimtebeleid. De mogelijkheden voor natuurontwikkeling zijn vanzelfsprekend uitgebreider in de open ruimte dan in de bebouwde ruimte. De openruimtestructuur zoals die hier wordt voorgesteld, spits zich voornamelijk toe op de integratie van het natuurbeleid in het beleid voor de open ruimte.

A Natuur is overal

Vroeger beperkte het natuurbeleid zich voornamelijk tot het beheer van enkele (afgesloten) gebieden. Ecologisch* waardevolle gebieden werden afgebakend en kregen in het beste geval een groene bestemming en een aangepaste inrichting en beheer. De benadering van natuur vanuit een louter ecologische invalshoek noemen we sectoraal*, omdat deze geen rekening houdt met andere waarden die aan natuur gehecht worden dan ecologische.

Men kwam echter tot de vaststelling dat door deze sectorale benadering een groot aandeel van de natuurwaarden uit de boot vielen. Het natuurbeleid vandaag is dan ook veel omvattender. Het heeft niet langer tot doel om de meest waardevolle gebieden te conserveren, maar wel om een natuurlijke structuur uit te bouwen. Omwille van de coherentie en de samenhang van deze structuur, worden gebieden die op het eerste gezicht minder natuurwaarde hebben, er toch in opgenomen. Daarnaast wordt gestreefd naar het behoud van een ecologische basiskwaliteit voor het volledige grondgebied.

Natuur en natuurbeleid beperken zich dus niet langer tot enkele enclaves, maar zijn in feite verweven met alle facetten van het dagelijks leven: wonen, werken en recreëren. De benadering is met andere woorden niet langer sectoraal maar geïntegreerd. De ruimte waar dit natuurbeleid zich mee bezighoudt, is dan ook veel omvattender, en laat mogelijkheden voor een gediversifieerd ruimtegebruik.

B Natuur beleven staat centraal

Dankzij de algemeen toegenomen welvaart heeft de mens steeds meer vrije tijd. Niettemin leidt hij een steeds drukker leven. Geen wonder dat de vraag naar rust en ontspanning - en naar ruimte waar dit mogelijk is - steeds luider klinkt. Natuurbeleving is voor veel mensen een belangrijke vorm van ontspanning en bijgevolg een bepalende factor voor het algemeen welzijn. Natuur beleven wordt niet langer als een luxe maar als een noodzaak beschouwd.

Wil Leuven een aangename woonstad blijven, dan zal er voldoende open ruimte met een hoge belevingswaarde* voorzien moeten worden, en nog liefst evenwichtig verspreid over het grondgebied. Dit betekent dat de gebieden in kwestie tenminste toegankelijk moeten zijn.

Gezien de schaarse aan open ruimte in Leuven, moet het meest voor de hand liggende aanbod, zoals recreatielanden en parken, gevoelig uitgebreid worden. Daarom wordt voor elk "open" gebied in Leuven (natuurgebieden, sportterreinen, landbouwgebieden, kerkhoven, ...) nagegaan of en hoe de belevingswaarde ervan verhoogd kan worden.

Beleving van de natuur en het landschap* wordt met andere woorden mee geïntegreerd in de andere functies in de open ruimte. Soms kan dat al met heel eenvoudige ingrepen, zoals een aangepaste inrichting, het voorzien van (extra) toegangen of de aanleg van fiets- en voetpaden. Natuurlijk mogen deze ingrepen de ontwikkelingsmogelijkheden van de oorspronkelijke functie niet hypothekeren.

4.2 DOELSTELLINGEN EN OBJECTIEVEN

Het natuurbeleid voor een landelijk gebied verschilt vanzelfsprekend van het natuurbeleid voor een sterk verstedelijkt gebied als Leuven. In dit punt wordt uiteengezet welke doelstellingen de stad Leuven in zijn natuurbeleid nastreeft, en hoe zij deze objectieven wil bereiken.

Uit wat volgt zal blijken dat deze doelstellingen niet altijd complementair zijn. Hoewel ze steeds betrekking hebben op "natuur", zijn ze soms gericht op de versterking van de gebruikswaarde* van natuur, en soms op een versterking van de natuurwaarden*. De keuze tussen deze twee uitersten zal voor elk gebied in deze deelstructuur gemaakt moeten worden. In § 4.3 worden ruimtelijke concepten* geformuleerd die deze keuzes motiveren.

4.2.1 Behouden en versterken van de natuurwaarden

Leuven beschikt over een groot aantal verschillende biotopen. Het zijn gebieden met eigen omgevingskenmerken waardoor bepaalde soorten (zowel fauna als flora) er kunnen gedijen. Door schaalvergroting en intensivering in de landbouw, aanleg van infrastructuren en bebouwing, worden deze biotopen verkleind of geïsoleerd. Dit verhoogt hun kwetsbaarheid: deze gebieden worden op termijn soortenarme, waarbij het de meest zeldzame soorten zijn die eerst verdwijnen. Met het behouden en het versterken van de natuurwaarden wordt een instandhouding en een herstel van de biodiversiteit nagestreefd.

A Uitbouwen van een natuurlijke structuur

Om de biodiversiteit te behouden en te versterken, moeten de kerngebieden - dit zijn gebieden met een hoge natuurwaarde - gevrijwaard en versterkt worden. Daarnaast kan de overlevingskans van fauna en flora verhoogd worden door uitwisseling tussen deze gebieden mogelijk te maken. De verschillende gebieden moeten daarom met elkaar in verbinding staan met zogenaamde groencorridors (zie verder in dit hoofdstuk § 4.5.6). Zodoende kan elk gebied afzonderlijk functioneren als tijdelijke verblijfplaats of vluchtplaats in geval van bedreiging in het kerngebied. Dat geheel van gebieden met een hoge natuurwaarde en de verbindingen ertussen noemt men de natuurlijke structuur.

In de context van dit structuurplan wordt de natuurlijke structuur als een onderdeel van de openruimtestructuur beschouwd.

B Behoud van een ecologische basiskwaliteit

Naast een natuurlijke structuur moet nog een ecologische infrastructuur behouden blijven. Dit is het geheel van kleine landschapselementen zoals kleine bosgebiedjes, landelijke tuinen, bomen- en hagenrijen, ... Ze hebben misschien geen afgelijnde functie binnen de natuurlijke structuur, maar garanderen niettemin een ecologische basiskwaliteit in de open ruimte. Door deze kleine landschapselementen vrijwaren kunnen ook gebieden die buiten de natuurlijke structuur vallen, (ten dele) de functie van kerngebied of groencorridor vervullen.

In de bebouwde ruimte is het natuurbeleid ondergeschikt aan andere beleidsdomeinen. Toch is ook hier natuur aanwezig, bijvoorbeeld op braakliggende terreinen, tegen of op gebouwen, in private tuinen, op pleinen, bermen... Een groot deel van de fauna en flora, eigen aan stedelijke gebieden, komt enkel voor op deze plekken, waardoor ze belangrijk zijn voor de biodiversiteit van de stad. Waar er migratieroutes (bij voorbeeld langs waterlopen) door de bebouwde ruimte lopen, hebben deze natuurwaarden ook een functie in de ecologische infrastructuur. Aandacht voor deze elementen in het beleid zorgt voor een ecologische basiskwaliteit in de bebouwde ruimte.

4.2.2 Behoud van de landschappelijke diversiteit

In Leuven komt van oudsher een grote variatie aan landschappen voor. Enerzijds dankzij de unieke ligging (op het raakpunt van drie geo-morfologische eenheden, zie informatief gedeelte, analyse van het fysisch systeem § 6.2.1) en anderzijds dankzij eeuwen van opeenvolgend menselijk ingrijpen. Deze landschappelijke variatie zorgt voor een gevarieerde omgeving waarin "stukken" of fragmenten met een eigen identiteit te onderscheiden zijn. Deze diversiteit wordt door inwoners in het algemeen ervaren als een kwaliteit. Het creëert variatie, identiteit en binding met de omgeving.

Hoewel natuur overheerst in de landschappen die hier aan bod komen, betekent dit niet dat menselijke ingrepen zoals landbouw of (waardevolle) bebouwing hier per definitie uit geweerd moeten worden. Waar deze mense-

lijke ingrepen de eigenheid van het landschap uitmaken, zullen ze versterkt worden.

Door de huidige verkavelingswijzen en het consumptie- en mobiliteitsgedrag, worden landelijke gebieden steeds meer stedelijk en beginnen stedelijke gebieden steeds meer op elkaar te lijken. Het resultaat is dat steden geleidelijk aan transformeren in isotroop bebouwde omgevingen, zonder karakter en eigenheid.

Het vrijwaren van de landschappelijke kwaliteit is daarom een belangrijke doelstelling in het openruimtebeleid. Deze doelstelling wordt verder uitgewerkt in de hoofdstuk landschapsstructuur, § 9.2.

52

A Behouden en versterken van grote landschappelijke gehelen

Door de radiaalconcentrische opbouw van Leuven zijn er nog veel open ruimtes die tot ver in het stedelijk gebied doordringen. In deze gebieden is de landschappelijke eigenheid (combinatie van reliëf, grondgebruik en vegetatie) nog goed waarneembaar. Bovendien delen deze gebieden de bebouwde ruimte op in verschillende eenheden en zijn ze potentieel goed bereikbaar vanuit de woonkernen*. In een aantal gevallen worden deze gebieden echter aangetast en versnipperd door de verlinding*, waardoor hun landschappelijke kwaliteit verloren gaat of geprivatiseerd wordt. In de openruimtestructuur worden deze grote eenheden geselecteerd en worden er acties voorgesteld om de kwaliteit ervan te vrijwaren.

B Behouden en versterken van kleine landschapselementen

Naast de grote landschappelijke gehelen vervullen ook de kleine landschapselementen (bomenrijen, begroeide oevers, holle wegen...) een belangrijke taak in het behoud van de landschappelijke kwaliteit. Zij bepalen immers het karakter en het uitzicht van het landschap en zorgen zelfs voor de instandhouding ervan (bijvoorbeeld door het tegengaan van erosie). Door bebouwing, maar ook door landbouw, verdwijnen veel van deze kleine landschapselementen. In het geval van landbouw is dit een sluipend proces, omdat de ruimte op het eerste gezicht toch open blijft. Niettemin zijn de gevolgen voor het landschap ingrijpend en vaak onomkeerbaar (verlaging grondwaterspiegel, verdwijnen van het microreliëf, ...).

Het behoud van deze kleine landschapselementen heeft dus niet alleen belang voor de ecologische basiskwaliteit, maar ook voor de beleefswaarde van het landschap.

4.2.3 Integraal waterbeheer

Leuven wil bij het ruimtelijk beleid rekening houden met de functie van de ruimte in het integraal waterbeheer.

Integraal waterbeheer tracht het behoud en herstel van het watersysteem te verzoenen met het gebruik ervan door de mens, rekening houdend met de behoeften van de komende generaties.

Een watersysteem beperkt zich niet tot een waterloop, maar wordt gedefinieerd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, water-

bodem en oevers, met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysieke, chemische en biologische processen en de daarbij behorende technische infrastructuur.

Integraal waterbeheer komt dus niet enkel aan bod in het openruimtebeleid, maar ook in het beleid t.a.v. de bebouwde ruimte (infiltratiemogelijkheden van de bodem, buffering in riolering en groendaken, ...).

A Versterking van het hydrologisch systeem

Door het systematisch verharden van de oppervlakte en het draineren van beekdalen, versturen we niet enkel de waterhuishouding* op ons eigen grondgebied, maar leggen we ook een zware belasting op de waterhuishouding van de ons omringende gemeenten. Het gevolg is verdroging enerzijds maar ook wateroverlast en in het ergste geval overstromingen van woonkernen. Capaciteitsverhoging van de waterafvoersystemen levert in het beste geval enkel plaatselijk een oplossing. De versterking van het hydrologisch systeem* is een belangrijk aspect in de verbetering van de waterhuishouding.

Anderzijds is een verbetering van de waterkwaliteit belangrijk. De toegenomen afvoer van hemelwater via de riolering resulteert in een slecht functioneren van waterzuiveringsinstallaties en het overstorten van riolen op waterlopen, hetgeen nefast is voor de waterkwaliteit. Geur-overlast en het afsterven van het waterleven is het gevolg.

B Verhogen van het natuurlijke waterbergingsvermogen en de natuurlijke infiltratiemogelijkheden

Een structurele oplossing voor wateroverlast is enkel mogelijk door het waterbergingsvermogen* van beekdalen en de natuurlijke infiltratiemogelijkheden te verbeteren. Dit kan door het behoud van voldoende onbebouwde en onverharde oppervlakten en het behoud van natuurlijke grondwaterstanden, voornamelijk in beeken- en riviervalleien. Ook kleinschalige ingrepen zoals de aanleg van groendaken, buffer- en infiltratiebekkens kunnen, mits consequente toepassing, een effect hebben op stedelijk niveau.

C Behouden en versterken van kleine landschapselementen

In de waterhuishouding hebben ook kleine landschapselementen een belangrijke taak, met name door het tegengaan van bodemerosie. Ze zorgen ervoor dat afspoelend water afgeremd wordt en kan infiltreren. Hierdoor wordt het dichtslibben van beken en waterlopen of het overspoelen van wegen tegengegaan, wat er dus ook voor zorgt dat er minder onderhoud aan riolering en waterlopen nodig is.

D Behouden en versterken van oeverstroken

Het zelfreinigend vermogen van waterlopen is afhankelijk van diverse factoren: de structuurkwaliteit* van waterlopen; de buffer- en oeverstroken langs waterlopen; de beekgeleidende vegetatietypes zoals rietlanden, moerasen, broekbossen of oevervegetaties.

4.2.4 Verhogen van de woonkwaliteit

Het beperkte aanbod aan groene ruimte in verstedelijkte gebieden wordt door veel bewoners ervaren als een groot gebrek en zelfs een belangrijke reden om te verhuizen. Vooral gezinnen met kinderen zijn hier gevoelig voor¹. De verhoging van de aanwezigheid van natuur in woongebieden is essentieel voor een verbetering van de woonkwaliteit. Belangrijk om hier te onderstrepen is dat het in de eerste plaats gaat om natuur die "beleefd" kan worden, waar men kan spelen, wandelen, sporten, ... Het illustreert nogmaals de noodzaak van een specifiek stedelijk natuurbeleid.

A Optimaliseren van het bestaande aanbod door verhoging van de belevenswaarde

Hieronder wordt verstaan: de mate waarin en de wijze waarop de natuur door de mens beleefd kan worden, en de appreciatie die deze beleving van hem krijgt. Criteria zijn de bereikbaarheid, de toegankelijkheid, de doordringbaarheid, de gebruiksmogelijkheden, de veiligheid, de sociale controle, ... Door de belevenswaarde van bestaande open ruimten te verhogen, wordt actief bijgedragen aan de verbetering van de woonkwaliteit.

B Creëren van een bijkomend aanbod (prioritair in de dichtst bebouwde gebieden)

Naast het optimaliseren van het bestaande aanbod, zal eveneens gezocht moeten worden naar een effectieve uitbreiding van het aanbod. Dat gebeurt in de eerste plaats in de dichtst bebouwde gebieden, omdat het probleem van te weinig natuur in de onmiddellijke woonomgeving zich daar het scherpst stelt.

C Een ecologische meerwaarde realiseren

Samen met het verhogen van de belevenswaarde wordt gezocht naar mogelijkheden om eveneens een ecologische meerwaarde te genereren. Dat kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door een "slimme" situering van de gebieden (aansluitend op een groencorridor of beekvallei) of door een aantal plaatsen ecologisch te beheren en deze tevens een didactische functie te geven (plaatsen van informatieborden, naamplaatjes, ...).

4.3 GEWENSTE OPENRUIMTESTRUCTUUR

4.3.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste openruimtestructuur

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk beleid vertaald kunnen worden. Deze concepten vormen een verdere thematische uitwerking van de algemene ruimtelijke concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven, §3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste openruimtestructuur en zijn terug te vinden op figuur 2.04: ruimtelijke concepten en gewenste openruimtestructuur Leuven.

A Groene vingers werken grensstellend voor de bebouwde ruimte

In het derde hoofdstuk werd reeds gewezen op het belang van de "groene vingers". Deze open gebieden wor-

¹ Tratsaert K.: "Stads(vlucht) maakt vrij. Analyse van de verhuisstromen en een bevraging van de verhuismotieven en woonwensen van jonge gezinnen in het Leuvense", KU Leuven, Hoger Instituut voor de Arbeid, Leuven, 1998.

den niet beschouwd als restruimtes die op termijn volgebouwd kunnen worden, maar als open ruimtegehelen met belangrijke landschappelijke, ecologische en structurerende waarde*. Waar de bebouwde ruimte en deze groene vingers elkaar ontmoeten, worden duidelijke grenzen gesteld. Hierbij wordt niet enkel geredeneerd vanuit de behoeften van de bebouwde ruimte, maar ook - en vooral - vanuit de ecologische en landschappelijke versterking van deze grote open ruimten en de verbetering van hun belevingswaarde.

De groene vingers vormen in feite een aaneenschakeling van meerdere kleinere gebieden waarin verschillende functies voorkomen. Er wordt dan ook een gediversifieerd ruimtelijk beleid voor deze groene vingers naar voor geschoven. Omdat deze groene vingers niet stoppen aan de gemeentegrenzen, is verdere coördinatie met de buurgemeenten noodzakelijk.

B Parken verluchten de woonkernen

De stad wil het bestaande aanbod aan parken in de dichtst bebouwde gebieden minstens behouden en waar mogelijk versterken. In het kader van grote bouw- of reconversieprojecten zal bijkomende open ruimte gepland worden. Het is belangrijk dat deze parken toegankelijk zijn en zodanig zijn ingericht, dat ze ook effectief als een volwaardig park kunnen functioneren. Zodoende brengen ze letterlijk en figuurlijk lucht in de bebouwde ruimte en kunnen ze uitgroeien tot brandpunten van buurtactiviteit.

C Buffers als structurerende groenelementen in de bebouwde ruimte

Naast de parken vormen de buffers elementen van de open ruimte die aan (of in) de bebouwde ruimte gelegen zijn. De scheidende functie van de buffers structureert de bebouwde ruimte en garandeert de landschappelijke inpassing van een aantal bebouwingsfragmenten.

D Beekvalleien als groene linten doorheen de stad

Beekvalleien worden zoveel mogelijk over hun volledige lengte versterkt als groenstructuur. De structurerende waarde die beekvalleien van oudsher hadden, wordt zo-doende versterkt. Daarnaast wordt eveneens de ecologische waarde, de landschappelijke waarde en het waterbergingsvermogen* van de vallei gemaximaliseerd. Ontwikkelingen in of nabij beekvalleien worden beperkt of gecombineerd met het behoud van het open karakter van de vallei.

E De Dijle als drager van open ruimte

De Dijle is de belangrijkste waterloop van Leuven. Om het belang van deze rivier voor de stad te beklemtonen, werd reeds het concept "de Dijle Levend door Leuven" naar voor geschoven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven § 3.2.8). Met dit concept wordt ernaar gestreefd om op verschillende manieren de relatie tussen de stad en de Dijle "levend" te houden. In de openruimtestructuur worden daarom rond de Dijle de bestaande openruimtegebieden versterkt en wordt ernaar gestreefd om bijkomende openruimtegebieden te voorzien. Deze gebieden moeten een hoge belevingswaarde hebben, hetgeen bij voorbeeld bereikt kan worden door de aanleg van fiets-

en voetpaden, door een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid te garanderen en door een aangepaste inrichting. Waar de Dijle nog overwelfd is, zal deze overwelving in de mate van het mogelijke ongedaan gemaakt worden.

F Groencorridors verbinden de open ruimten tot één samenhangend netwerk

De uitbouw van een natuurlijke structuur is één van de doelstellingen voor het openruimtebeleid. Deze natuurlijke structuur wordt opgevat als één netwerk opgebouwd uit gebieden met hoge natuurwaarde (de knooppunten) die onderling met elkaar verbonden worden. Deze verbindingen, de groencorridors, kunnen bestaan uit groene lijnvormige elementen zoals beekoevers, (spoor)wegbermen, buffers, ... of uit een opeenvolging van groene "eilandjes", stapstenen genoemd.

Door het netwerk als één samenhangend geheel te beschouwen, wordt het belang duidelijk van een aantal gebieden die op het eerste gezicht misschien niet zo'n hoge natuurwaarde hebben.

G Behoud van het gedifferentieerd landschap

"De geomorfologie definieert vijf hoofdruimten en stuurt de ruimtelijke ontwikkeling" vormde één van de ruimtelijke concepten op niveau van de stad (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven § 3.2.1). Dit concept wees op de unieke geografische ligging van Leuven en op de diversiteit aan landschappen die hiervan het gevolg is. Een aantal structurerende landschappelijke elementen werd als basis gebruikt om Leuven op te delen in vijf hoofdruimten of stadsdelen.

Een aantal van deze structurerende elementen is gelegen in de open ruimte. In de openruimtestructuur zullen ze dan ook versterkt worden. Waardevolle landschappen die gelegen zijn in de open ruimte zullen eveneens versterkt worden. Het kan betekenen dat er een beleid gevoerd moet worden om een bepaald landgebruik te consolideren (bosgebied, landbouwgebied, parkgebied...) of om karakteristieke bebouwingsfragmenten in de open ruimte te consolideren (bijvoorbeeld het Arenbergkasteel in het kasteelpark, de gebouwen in het domein rond de abdij van Park, ...).

H Heverleebos en Meerdaalwoud vormen één groot boscomplex

Het regionaal concept "Leuven gelegen op de rand van de Europees groene S" wees op het belang van en de samenhang tussen een aantal grote openruimtegebieden ten westen van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven, § 3.1.2). Als geheel hebben deze gebieden een natuurwaarde op Europees niveau. In de openruimtestructuur wordt dit concept verder uitgewerkt door Heverleebos en Meerdaalwoud als één samenhangend boscomplex te beschouwen en hiervoor ook een coherente beleid uit te werken.

4.3.2 Elementen van de gewenste openruimtestructuur

A Structuurbepalende elementen

De openruimtestructuur is opgebouwd uit structuurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten

met een natuurlijk en open karakter. De openruimtestructuur is de ruimtelijke vertaling van het openruimtebeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. Het openruimtebeleid beoogt het behoud en de versterking van het open en groene karakter van de ruimtelijke componenten die deel uitmaken van de openruimtestructuur.

De gewenste openruimtestructuur bevat volgende structurbepalende elementen:

- de geo-morfologische elementen
- de Dijlevallei
- de beekvalleien
- de groencorridors
- de stapstenen
- de groene vingers
- de parken in de nederzettingsstructuur
- de buffers

B Ruimtelijke componenten

De ruimtelijke componenten die in de openruimtestructuur worden onderscheiden zijn openruimtegebieden en groencorridors. Zij worden verder in het hoofdstuk uitgewerkt tot beleidscategorieën.

Een openruimtegebied wordt gedefinieerd als een gebied waarvan het behoud of de versterking van het open en/of groene karakter noodzakelijk is. Het is een aaneengesloten gebied dat in grote mate vrij is van bebouwing en van infrastructuur en dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt. Aan een openruimtegebied wordt een openruimtefunctie als hoofdfunctie toegekend (niet-limitatief): natuur, buffer, recreatie in open ruimte, landbouw, verblijf in open ruimte. Verweving van de hoofdfunctie met andere functies is mogelijk, afhankelijk van de natuurwaarde en de gebruikswaarde van het betreffende gebied.

Groencorridors worden gedefinieerd als aaneengesloten lijnvormige groeneelementen en/of opeenvolgende kleine groengebieden die een (potentiële) ecologische verbinding vormen tussen twee of meer grotere openruimtegebieden.

4.4 CATEGORISERING

4.4.1 Onderscheid tussen beleidscategorieën en bodembestemmingen*

De categorisering van openruimtegebieden heeft als doel de ruimtelijke concepten te vertalen in een ruimtelijk beleid. Er worden een beperkt aantal categorieën opgesteld waaraan een ruimtelijk beleid gekoppeld is. Alle gebieden die deel uitmaken van de open ruimte worden aan één categorie toegewezen.

Deze beleidscategorieën mogen niet verward worden met bodembestemmingen. Bestemmingen, zoals bijvoorbeeld toegepast in het gewestplan, bepalen welke functie in een gebied kan ingeplant worden. Bestemmingen hebben dus een juridische en geen ruimtelijke grondslag. Ze willen in de eerste plaats rechtszekerheid bieden. De inrichting van de ruimte is van secundair belang.

De categorisering zoals hier voorgesteld, zal als basis dienen voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan*

(RUP) dat niet enkel rechtszekerheid wil bieden, maar vooral de inrichting van de ruimte in een gewenste richting wil sturen.

De inrichting van de open ruimte is natuurlijk afhankelijk van de functie, maar ook van de manier waarop deze functie in het natuurlijk kader ingebed wordt. Zo zal een landbouwgebied waar men rekening houdt met de natuurwaarden anders ingericht worden als een landbouwgebied waar men louter economische rentabiliteit vooropstelt.

Deze categorisering is dan ook het resultaat van een dubbele lezing van de open ruimte. In de eerste plaats worden de verschillende onderdelen van de open ruimte ingedeeld naar de belangrijkste functie die in het gebied uitgeoefend kan worden. Staat natuurontwikkeling centraal, zal het gebied in de toekomst voornamelijk gebruikt worden voor recreatie, kan er nog in gebouwd worden, of zal het voornamelijk voor economische activiteiten zoals landbouw gebruikt kunnen worden?

In de tweede plaats wordt per gebied bepaald in hoeverre er aan de hoofdfunctie beperkingen worden opgelegd om de natuurwaarden te behouden. Primeert het behoud van de natuurwaarden of moet de gebruikswaarde van de open ruimte maximaal benut kunnen worden?

De categorisering kan door deze dubbele lezing in een matrix worden uitgezet. Elk veld van de matrix vormt één categorie.

4.4.2 Relatie met het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

Het ruimtelijk beleid inzake natuur en open ruimte in Vlaanderen wordt in belangrijke mate gestuurd en uitgewerkt door het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (zie informatief gedeelte, planningscontext, § 5.1.2). Dit decreet regelt zowel het algemene natuurbeleid en het specifiek gebiedsgericht natuurbeleid van het Vlaams Gewest. Het decreet bevat een aantal algemene en gebiedsgerichte maatregelen en voert nieuwe instrumenten in voor de uitwerking van het natuurbeleid.

De algemene maatregelen van het decreet moeten zorgen voor een ecologische basiskwaliteit, over heel het Vlaamse grondgebied. Deze maatregelen kunnen beschouwd worden als een aanvulling op het openruimtebeleid van het gemeentelijk structuurplan, en garanderen dat de natuurwaarden ook behouden blijven in de gebieden die in deze deelstructuur minder aan bod komen (bijvoorbeeld de woonkernen).

De essentie van het gebiedsgerichte beleid vormt de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)* door de Vlaamse regering. Het gemeentelijk structuurplan houdt rekening met deze afbakening en tracht via overleg met het Vlaams Gewest gezamenlijk tot een afbakening te komen van de natuurlijke structuur in de omgeving van Leuven.

Het natuurdecreet voert ook een aantal nieuwe instrumenten in die het gebiedsgericht beleid moeten uitwerken, zoals het natuurinrichtingsproject, natuurprojecten,

beheersovereenkomsten, ... Het gemeentelijk structuurplan zal een afstemming trachten te bereiken met deze instrumenten voor zover deze op Leuven's grondgebied betrekking hebben. De stad zal via overleg met de diverse initiatiefnemers trachten te bekomen dat de projecten bijdragen aan de uitwerking van het structuurplan.

4.4.3 Categorisering van de openruimtegebieden volgens de hoofdfunctie

A Gebieden met natuur als hoofdfunctie

Gebieden met natuur als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden waar de natuur prioritair moet ontwikkeld worden. Dat gebeurt door een inrichting en een beheer in functie van het behoud of de verhoging van de biodiversiteit en door de versterking van de positie binnen het ecologisch netwerk.

B Gebieden met buffer als hoofdfunctie

Gebieden met buffer als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die de mogelijke overlast van één gebied of functie op een ander kwetsbaarder gebied moeten reduceren of opheffen.

Deze overlast kan voortkomen uit de onverenigbaarheid van de bestemmingen van de beide gebieden, bijvoorbeeld tussen een woongebied en een industriegebied. Het buffergebied doet in dit geval dienst als scherm dat visuele, geluids- of geurhinder moet inperken.

Anderzijds kan het zijn dat één van beide gebieden uiterst kwetsbaar is, waardoor een "inkapseling" wenselijk is, bij-

voorbeld een deel van een beekvallei of een broekgebied. Het buffergebied doet in dit geval dienst als overgangsgebied. De schadelijke effecten van het ene gebied, zoals bijvoorbeeld intensieve bemesting, worden opgevangen door de buffer, waardoor de nadelige effecten op het andere gebied beperkt blijven. Het spreekt voor zich dat de inrichting van buffergebieden essentieel is opdat ze hun taak ten volle kunnen vervullen.

C Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie

Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die kunnen ingericht en beheerd worden in functie van recreatie. Recreatiegebieden zijn dus in de eerste plaats bestemd om een zo breed mogelijk publiek gedurende een relatief korte periode van de open ruimte te laten genieten.

D Gebieden met landbouw als hoofdfunctie

Gebieden met landbouw als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die kunnen ingericht en beheerd worden in functie van grondgebonden* landbouwproductie in brede zin (landbouw, tuinbouw, veehouderij) of de bosbouw. Het economisch rendement van deze gebieden primeert boven hun ecologische, recreatieve of verblijfswaarde. De inrichting en het beheer van productiegebieden wordt dan ook afgestemd op het maximaliseren van de opbrengsten.

E Openruimtegebieden met geïntegreerde bebouwing

Openruimtegebieden met geïntegreerde bebouwing worden gedefinieerd als gebieden die morfologisch en functioneel een samenhangend geheel vormen met de

daarin aanwezige bebouwing. Vaak gaat het om historische complexen, waarin de open ruimte rondom een grootschalig gebouw werd aangelegd en toegehecht aan de functie van het gebouw. De stedelijke functies die gebruik maken van de open ruimte en van de gebouwen garanderen de instandhouding van het landschappelijk geheel. Het kan gaan om kloosters, studentenhuisvesting, kasteelparken, ...

4.4.4 Gebruikswaarde van natuur versus de natuurwaarde

De mate waarin er aan een gebied randvoorwaarden voor de inrichting en het gebruik worden opgelegd ter versterking van de natuurwaarde, is afhankelijk van verschillende factoren:

- De mogelijkheden voor natuurontwikkeling: hoe hoger de bestaande natuurwaarde of hoe interessanter de potenties voor natuurontwikkeling (strategische ligging binnen de natuurlijke structuur, mogelijkheden tot ontwikkeling van een uniek biotoop...), des te meer beperkingen worden opgelegd aan de inrichting en het gebruik van het gebied.
- Belang van het gebied voor de natuurlijke waterhuishouding: naarmate een gebied een belangrijke rol speelt in de natuurlijke waterhuishouding van de stad, zijn de randvoorwaarden naar de inrichting en het gebruik (o.a. bebouwings- en verhardingsmogelijkheden) stringenter.
- Landschappelijke waarde: indien een gebied een karakteristiek landschappelijk geheel vormt of hier een onderdeel van uitmaakt, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de hoofdfunctie opgelegd worden om deze karakteristieken te behouden. In een aantal gevallen houdt dat een ondersteuning in van de natuurwaarde (bijvoorbeeld versterken van het boskarakter van Heverleebos), in een aantal andere gevallen de ondersteuning van de gebruikswaarde (keuze om een gebied niet te laten verruigen maar om de landbouwfunctie om landschappelijke redenen te behouden).
- De culturele waarde: indien een gebied een belangrijke culturele waarde heeft, bij voorbeeld omdat van zijn historische of maatschappelijke betekenis, kunnen voorwaarden worden opgelegd om de culturele waarde te herwaarderen, te behouden of te versterken.
- Belang van het gebied voor de woonkwaliteit: indien een openruimtegebied een belangrijke bijdrage levert of zou kunnen leveren aan de woonkwaliteit in een gebied (bijvoorbeeld een park), kunnen randvoorwaarden opgelegd worden om deze kwaliteit te versterken. Het betekent dat de gebruikswaarde van dit gebied verbeterd moet worden (inrichting, toegankelijkheid, bereikbaarheid...).
- De (potentiële) functie als speelruimte: indien een openruimtegebied een belangrijke rol speelt of zou kunnen spelen als speelruimte (gekoppeld aan woonkernen, jeugdlokalen of scholen), kunnen randvoorwaarden worden opgelegd om de inrichting van dit gebied hier optimaal op af te stemmen (extensief versus intensief gebruik, gecultiveerde versus avontuurlijke inrichting, bereikbaarheid en toegankelijkheid, veiligheid, ...).

- Economische waarde: indien een gebied een groot economisch belang heeft, kan de gebruikswaarde ervan worden versterkt. Dat kan passief door geen bijkomende randvoorwaarden op te leggen om de natuurwaarden te versterken of actief door het gebied bijvoorbeeld beter toegankelijk te maken voor landbouwvoertuigen.

A Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde.

In deze gebieden kunnen alle maatregelen getroffen worden die noodzakelijk zijn om de natuurwaarden te maximaliseren. Slechts deze functies zijn mogelijk die ten dienste staan van natuurontwikkeling. De toegankelijkheid van het gebied wordt gereguleerd in functie van de kwetsbaarheid van de natuur. Deze beleidskeuze kan enkel voorkomen in combinatie met de functie "buffer" en "natuurgebied".

Voorbeelden: harde functies kunnen uitgedoofd worden, delen van het gebied kunnen tijdelijk afgesloten worden voor het publiek, een natuurlijke verruiging kan als inrichting vooropgesteld worden...

B Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Deze beleidskeuze impliceert dat vanuit natuurontwikkeling randvoorwaarden opgelegd kunnen worden aan de hoofdfunctie. Indien de hoofdfunctie natuur is, zijn ook andere functies mogelijk op voorwaarde dat deze verenigbaar zijn met natuurontwikkeling.

C Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde

Dit zijn de gebieden in de open ruimte waar prioritair maatregelen genomen kunnen worden om de gebruikswaarde te verhogen. De mogelijkheden voor natuurontwikkeling zullen alleszins ook in deze gebieden onderzocht en toegepast worden, maar enkel in zoverre ze de gebruikswaarde niet hypothekeren.

4.4.5 Groencorridors

Groencorridors zijn groenstructuren die een (potentiële) ecologische verbinding vormen tussen twee of meerdere openruimtegebieden die ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn. Ze vormen een essentieel onderdeel van de natuurlijke structuur: ze zorgen ervoor dat de verschillende onderdelen van de open ruimte als één netwerk functioneren. Ofwel zijn groencorridors aaneengesloten lijnvormige groenelementen (zoals spoor- en wegbermen).

Ofwel bestaan ze uit een opeenvolging van verschillende afzonderlijke groengebiedjes: de zogenaamde stapstenen. Gezien hun specifieke functie en morfologie* worden groencorridors in een afzonderlijke categorie opgenomen. De groencorridors worden in paragraaf 4.5.6 geselecteerd.

De groencorridors die samenvallen met infrastructuren, kunnen als een soort nevenfunctie geïnterpreteerd worden. De groencorridor moet worden in stand gehouden of kan worden verbeterd voor zover de hoofdfunctie als infrastructuur daarmee niet in het gedrang wordt gebracht. Ingrepen die nodig zijn om de infrastructuur in stand te houden of te verbeteren, krijgen dan ook voorrang op de groencorridorfunctie.

Aan de beheerders van de infrastructuur vraagt de stad om, binnen de marges die vanuit een goede exploitatie worden opgelegd, maximaal aandacht te besteden aan de groencorridorfunctie.

4.4.6 Overzichtsmatrix

De combinatie van de vijf verschillende hoofdfuncties van gebieden in open ruimte, met de drie mogelijke "gewichten" van natuur die aan deze gebieden worden toegekend, levert in theorie 15 beleidscategorieën op.

Vijf combinaties zijn echter niet mogelijk omdat de hoofdfunctie en de relatie tussen gebruiks- en natuurwaarde elkaar tegenspreken. Zo kan in een gebied met als hoofdfunctie productie de natuur niet bovengeschikt worden gesteld, aangezien dit kan impliceeren dat productie op economische basis de facto onmogelijk wordt. Omgekeerd is het onlogisch in een natuurgebied natuurontwikkeling ondergeschikt te maken, omdat het behoud van de natuurwaarde daar de belangrijkste doelstelling is.

In onderstaande overzichtsmatrix wordt verwezen naar de volgende paragrafen. Daarin worden de betreffende

gebieden per beleidscategorie geselecteerd en worden randvoorwaarden aan inrichting en beheer opgelegd. Zoals reeds aangehaald, heeft de indeling van een gebied in een bepaalde categorie immers verstrekende gevolgen voor de inrichtings- en beheersmogelijkheden.

4.5 SELECTIE VAN GEBIEDEN PER CATEGORIE

De verschillende gebieden van de open ruimte worden op basis van de gewenste ruimtelijk structuur toegewezen aan één van de tien beleidscategorieën. Deze opsomming in het structuurplan is niet-limitatief. De letter- en cijfercode bij elk gebied verwijst naar de identificatie op figuur 2.05.

De definitieve selectie en afbakening vallen, zoals reeds gezegd, buiten het bestek van het structuurplan. Ze worden verder uitgewerkt in het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de open ruimte.

	NATUURWAARDE PRIMEERT	NATUURWAARDE NEVENGESCHIKT	GEBRUIKSWAARDE PRIMEERT
		AAN GEBRUIKSWAARDE	
Gebied met hoofdfunctie natuur	4.5.1.A/4.6.1.A	4.5.1.B/4.6.1.B	–
Gebied met hoofdfunctie buffer	4.5.2.A/4.6.2.A	4.5.2.B/4.6.2.B	4.5.2.C/4.6.2.C
Gebied met hoofdfunctie recreatie	–	4.5.3.A/4.6.3.A	4.5.3.B/4.6.3.B
Gebied met hoofdfunctie landbouw	–	4.5.4.A/4.6.4.A	4.5.4.B/4.6.4.B
Gebied met geïntegreerde bebouwing	–	4.5.5.A/4.6.5.A	–

4.5.1 Gebieden met natuur als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde:

Wijgmaalbroek (O1), Gasthuisbos/Zicht (O2), Vijvers van Bellefroid (O3), Koeheide (O4), Heverleebos (O5), Egenhovenbos en de Dijlevallei (Rotspoel) (O6), Dijlemeander (O7), Kesselberg en flank van de Chartreuzenberg (O8)

B Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde:

Omgeving van abdij van Park (O9), Molenbeek/Abdijbeek ter hoogte van Cadol (O10), Omgeving Fort Wilsele (O11), Park Michotte (O13), Omgeving Wimmershof (O14), Bos Loberg (O15), Bos Heiberg (O16), Park Bodart (O17), omgeving spoorlijn Leuven-Mechelen (O18), Vaart (ten noorden van de E314) (O19), anti-tankgracht (O20), noordelijke Vuntvallei (O21), Molenbeek/Abdijbeek (O22), Voervallei (ten oosten van St.-Jansbergsesteenweg) (O23), militair oefenterrein (O24), Schoolbergen (O26), Bossen en parken op Predikherenberg (O27), Putbosbeek (O28), Lossingsbeek (O29), Lemingbeek (westelijk deel) (O30), Molenbeek/Bierbeek (O31), Geboortebos Egenhoven (O32), Begijnenbos (O33), Singels* (O34)

4.5.2 Gebieden met buffer als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde

Roeselberg (B1), de steilrand tussen de Vaartzone en Wilsele Oud-Centrum (B2), bermen van de Koning Boudewijnlaan (B3)

B Gebieden waar natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Buffer Termunck (B4), Blauwputbeek (B5), Wilsele-Dorp (oostkant van autosnelweg) (B6), talud ter hoogte van de Koetsweg (B7), tuinzone Wijgmaal (B8), tuinzone St. Jansbergsesteenweg (B9), tuinzone Abdijstraat (B10), buffer Aarschotsesteenweg (B11)

C Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde

Diverse tuinzones (B12)

4.5.3 Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde:

Noordelijk deel provinciedomein Kessel-Lo (R1), Vaart ten zuiden van de E314 (R2), noordelijk deel Ymeria (R3), Jan Vranckx-tracé (R4), Wilsele-Fort (Meyswijk) (R5) Vesten en parken in de binnenstad:
Vesten (R6), Stadspark (R7), Bruul (R8), Verloren Kost (E. Remyvest) (R9), Groeplein (R10), park Van Daelecollege (Naamsestraat) (R11), park Dijlemolens (R12), park Mechelsestraat - Klein Begijnhof (R13), tuin Dewalque (Nobelstraat) (R14), Lei (R15), Handbooghof (R16), Dijlepad (R17), Park Van Waeyenberghlaan (R18), park Penitentieënstraat (R19), park Glasblazerijstraat (R20), Oevers Dijle en Leibeek (Twee Waters) (R22), Kruidtuin (R23)

B Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde:

Zuidelijk deel Ymeria (R24), sportvelden Wilsele-Putkapel (R25), omgeving lokalen Damiaanscouts (R26), Lemingberg (R27), zuidelijk deel provinciedomein Kessel-Lo (R28), omgeving Koning Boudewijnstadion (R29), sportvelden Koetsweg (R30), Park Belle Vue - Martelarenlaan (R31), Sint-Lambertusplein Heverlee (R32), Groenveld (R33)

4.5.4 Gebieden met landbouw als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Kareelveld (P1), Dijlevallei ter hoogte van Campus Arenberg (P2), Dijlevallei ten noorden van het centrum (P3), Voervallei (ten westen van St-Jansbergsesteenweg) (P4), landbouwgebied rond het Geboortebos (P5), Lemingbeek (oostelijk deel) (P6), Elzas (P7), landbouwgebieden langs de Molenbeek-Abdijbeek (P8), landbouwgebied ten westen en ten noorden van de vijvers van Bellefroid (P9), landbouwgebied ten noorden van de Koeheide (P10), landbouwgebieden rond Loberg (P11), landbouwgebied Oaselaan (P20), landbouwgebied Predikherenberg (P21), landbouwgebied Trolieberg (P22), landbouwgebied Abdij van Park (P23), landbouwgebied Heilig Hart (P24), landbouwgebied Bierbeekpleindreef (P25)

B Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde:

Kwade Hoek (P12), Vogelzang (P13), landbouwgebieden ten noorden van Wijgmaal (P14), Zwanenberg (P15),

Langeveld (P16), landbouwgebied aan de Bredeweg (P17), Vlierbeekveld (P18)

4.5.5 Gebieden met geïntegreerde bebouwing

A Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Site Abdij van Park (I1), De Bron (I2), Kasteelpark Arenberg m.i.v. sportcampus en studentenresidenties (I3), Heuvelhof (I4), Parkbegraafplaats (I5), St. Albertuscollege (I6), Lemmensinstituut (I7), Philipspark (I8), omgeving basis-school Hertog Karel (I9), Bijbelinstituut (I10), kloosterpark Jezuïeten (I11), kloosterpark Salvatorianen (I12), De Jacht (I13), Parkveld (I14), Kloosterbos (I15), Abdij van Vlierbeek (I16), Ruelenspark (I17), kasteelpark Heiberg (I18), Puthof (I19), flank van de Chartreuzeberg ter hoogte van de Leming (I20), kloosterpark Oblaten (I21), kloosterpark Clarissen (I22), Wimmershof (I23)

In de binnenstad:

Park Karthuizerklooster (I24), Camillo Torres (I25), Pleinen Groot Begijnhof (I26), Tuin Sint-Kwinten (I27), faculteit L&W (I28), tuin Pauscollege (I29), Vriesenhof (Tessenstraat) (I30), Keizersberg (I31), Tuinbouwschool De Wijnpers (I32), De Wingerd (I33), Keizershof (I34), Bonte (I35), Kloostertuin Monfortanen (I36), Tuin Latijns-Amerikaans College (I37), Park Iers College (I38), St. Maartensdal (I39), Tuin Redemptoristen (I40), Koetsweg-Plattelostraat (I41).

4.5.6 Groencorridors

Vaart (C1), Vaartbocht - Ymeria (C2), Spoorlijn Leuven - Aarschot (C3), E314 tot aan Kareelveld (C4), Koning

Boudewijnlaan (C5), de Voer ter hoogte van Egenhoven (C6), de Voer ter hoogte van het wetenschapspark Arenberg (C7), de Dijle doorheen de binnenstad (C8), de E40 tussen de Dijlevallei en Heverleebos (C9), de spoorlijn Leuven - Ottignies (C10), de verbinding tussen Heverleebos en Meerdaalwoud (C11), opeenvolgende verbindingen tussen Heverleebos en Abdij van Park (C12), verbinding tussen Abdij van Park en het oostelijk deel van de Molenbeek-Bierbeekvallei (C13), Spoorlijn Leuven - Tienen (C14), opeenvolgende verbindingen tussen Predikherenberg en Wimmershof (C15), verbinding tussen Wimmershof en buffer Tyco (voorheen Raychem) (C16), verbinding tussen oostzijde Tyco (voorheen Raychem) en noordzijde Tiensesteenweg (C17), de verbinding tussen Wimmershof en Vlierbeekveld (C18), de verbinding tussen het provinciedomein Kessel-Lo en de Abdij van Vlierbeek (C19), Lemingbeek (C20), Vunt ter hoogte van Wilsele-Putkapel (C21), beekvallei De Jacht (C22), bedding van het Engels Spoor (C23), Jan Vranckx-tracé (C24)

4.6 MOGELIJKE ACTIES EN BEHEERS-MAATREGELEN PER DEELGEBIED

In dit hoofdstuk worden voor de geselecteerde gebieden, gegroepeerd volgens de beleidscategorieën voor de open ruimte, een aantal mogelijke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd en concrete mogelijke acties voorgesteld. Deze beleidsuitspraken zijn richtinggevend. Hun verdere uitwerking valt buiten het bereik van het structuurplan. De verschillende deelgebieden komen in prin-

cipe ook aan bod in de respectievelijke stadsdelen (zie hoofdstukken 10 tot 14). De keuze om een bepaald gebied in de ene of de andere categorie onder te brengen heeft vaak te maken met de rol die het gebied speelt in het betreffende stadsdeel.

4.6.1 Gebieden met natuur als hoofd-functie

- A Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde

Wijgmaalbroek (01)

In het halfopen landschap van Wijgmaalbroek (tussen Wijgmaal en Rotselaar) moet de interactie* tussen reliëf, bodemvochtigheid en vegetatie herkenbaar blijven en moeten geomorfologische herkenningspunten zoals de komgronden of oeverwallen* bewaard blijven. De omzoomde, extensieve weilanden* worden afgewisseld met beboste percelen. De stad kan een beheersovereenkomst afsluiten met landbouwers en bosbouwers om het karakter van kleinschalig weidegebied en bosgebied te vrijwaren. De stad kan daarnaast enkele smalle stroken landbouwgebied tot natuurgebied omvormen, om verschillende delen natuurgebied met elkaar te verbinden.

Aan het gebruik van gronden in Wijgmaalbroek worden beperkingen opgelegd die zowel betrekking hebben op de waterbeheersing als op natuurontwikkeling. Behoud van de natuurlijke, hoge grondwaterstanden (kwelgebied) is wenselijk. Het gebied wordt ingeschakeld in de waterbeheersing van de omgeving. Bosuitbreiding is mogelijk op de randen van het brede beekdal, maar niet in

de komgronden*. De open ruimte langs het oude kerkhof wordt beschouwd als bosuitbreidingsgebied.

De stad kan natuurverenigingen ondersteunen bij de uitbouw van een reservaat.

Gasthuisbos/Zicht (02)

Het Gasthuisbos in de Wingevallei (ten oosten van Wilsele-Putkapel) moet zijn boskarakter behouden.. Aan het gebruik van gronden in de Wingevallei worden beperkingen opgelegd die zowel betrekking hebben op de waterbeheersing als op natuurontwikkeling. De stad kan met de eigenaars van het Gasthuisbos afspraken maken over de vegetatie, het algemeen beheer, de waterbergingsfunctie en de toegankelijkheid van Gasthuisbos.

Het gebied kan een bijdrage leveren aan de waterbeheersingsproblematiek in de Wingevallei (tijdelijke hoge grondwaterstanden om neerslag te bufferen moeten mogelijk zijn). Aangepast grachtenbeheer is daarom noodzakelijk. De stad kan overleggen met de gemeenten Rotselaar over Wingepark om de uitbreiding van de bebouwing tegen te gaan, aangezien dat ingaat tegen de inspanningen inzake de waterbeheersing.

Vijvers van Bellefroid (03)

De stad kan de vijvers van Bellefroid en de bospervelen tussen de vijvers en de Vaart trachten te verwerven, met als doel zelf de natuur- en belevingswaarde in dit gebied te verhogen. Er kan dan een beheersplan worden opgesteld in samenwerking met de instantie die het beheer zal uitvoeren. Het domein moet minstens gedeeltelijk

toegankelijk worden gesteld voor wandelaars, nadat hiervoor de minimale infrastructuur gerealiseerd is.

Versterking van de natuurwaarden ten zuiden van de vijvers is nodig. Zo krijgt men een voortzetting van de sterke noord-zuidcorridor en worden de natuurwaarden in de stedelijke omgeving binnengeleid, zoals voorzien in de ontwikkelingsvisie voor Leuven-Noord. Aan de westkant wordt de landbouwfunctie behouden als buffer.

Koeheide (04)

De droge valleien moeten behouden worden als gebieden waar de natuurwaarde primeert. In het bijzonder moeten de kleine landschapselementen en schrale graslanden behouden worden.

De stad kan beheersovereenkomsten afsluiten i.f.v. beheerslandbouw*.

Heverleebos (05)

De stad kan overleggen met de gemeente Oud-Heverlee en met het Vlaams Gewest (AMINAL*) over de toekomst van het woonuitbreidingsgebied langs Heverleebos, de toegangen tot Heverleebos, de versterking van de randen en maatregelen om de belevingswaarde van het bos te vergroten.

Eghovenbos en de Dijlevallei (Rotspoel) (06)

Toename van de natuurwaarde is mogelijk door de versterking van het natuurgericht bosbeheer en de omvorming van sommige populierenaanplanten tot vochtige hooilanden. Daarbij is een verdere uitbouw van de bele-

vingswaarde van het bos noodzakelijk. Men kan onderzoeken hoe de verstoring van het gebied door de E40 en het AC-motel kan worden verminderd. Het gebied kan worden ingeschakeld in de waterbeheersing van Leuven door de creatie van een overstromingsgebied.

Het gebied ten westen van de spoorlijn naar Ottignies, vandaag in het Gewestplan aangeduid als zone voor openbaar nut, maakt geen onderdeel uit van dit openruimtegebied. Bij bebouwing van deze zone wordt voorrang verleend aan de reeds opgehoogde terreinen, aansluitend op de bestaande bebouwing van Arenberg II.

Dijlemeander (07)

De Dijlemeander moet als natuurgebied beheerd worden, met aandacht voor de relaties met gebieden ten noorden en ten zuiden (Ymeria, Dijlepado, anti-tankgracht). Daarbij kan de belevingswaarde worden vergroot door een verbetering van de toegankelijkheid (aanleg van infrastructuur voor zachte recreatie in de Dijlemeander en in de aanliggende gebieden) en door de ontwikkeling van educatieve projecten.

De stad kan de anti-tankgracht trachten aan te kopen en in te richten als natuurgebied om de corridorfunctie van het gebied te versterken (zie ook gebied O20).

Kesselberg en flank van de Chartreuzenberg (08)

Beheer van het gebied als natuurgebied met grote ecologische en belevingswaarde is nodig. Dat kan met verschillende maatregelen: spreiding van de recreatie in de omgeving om de meest kwetsbare delen te beschermen,

vergrotting van de belevingswaarde van omliggende gebieden, beperken van de verstoring van het gebied, geen bijkomende bebouwing aan de randen (zowel in Holsbeek als in Leuven), behoud van de bossen op de steile flank van de Chartreuzenberg, opleggen van beperkingen in het woonfragment* langs de Leming.

Overleg met bos-eigenaars in de omgeving is noodzakelijk om een gezamenlijk natuurgericht bosbeheer uit te werken (bij voorbeeld via bosgroepering). De stad kan zelf aanliggende bospercelen aankopen.

B Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Omgeving van Abdij van Park (09)

Het hele gebied kan worden uitgebouwd voor zachte recreatie door oordeelkundige aanleg van paden en recreatieve voorzieningen. Harde recreatie, zoals de bestaande tennis- en voetbalinfrastructuur, is niet wenselijk. De zuidelijke akkers en de oostelijke vijvers moeten natuurgericht worden beheerd met behoud van het huidige kleinschalige landbouwlandschap. De stad kan daarover beheersovereenkomsten met de landbouwers afsluiten.

De stad kan overleggen met de eigenaars van de Abdij van Park om een optimale herbestemming van de site te vinden. De stad onderzoekt daarbij in welke mate zij zelf kan of moet participeren in de herontwikkeling, in functie van haar beleidsdoelstellingen. De stad kan een erfacht nemen op de ruimte rond de abdijsite, en de noordelijke zone uitbouwen als een gebied met een hoge belevingswaarde waar tevens de link gelegd wordt met de Philipssite.

De stad kan nieuwe eigenaars of gebruikers van de Abdij van Park verzoeken om een inrichtingsplan op te maken voor de site en de ruimere omgeving.

Molenbeek-Abdijbeek ter hoogte van Cadol (010)

Behoudens de afwerking van de bebouwing in de Eerdekkensstraat moet verdere bebouwing in de Molenbeekvallei worden tegengegaan. De verbetering van de toegankelijkheid (in overleg met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening), de versterking van de beleivingswaarde en de natuurontwikkeling van de Molenbeekvallei is wenselijk.

Omgeving Fort (011)

Dit gebiedje maakt deel uit van de open ruimte rond de Dijlevallei en kan fungeren als deel van de corridor die vanuit het noorden, natuur tot in de stad leidt.

Park Michotte (013)

De stad kan overgaan tot een algemene renovatie van het park met aandacht voor natuur en recreatie. In ieder geval zou de erosie op de hellingen moeten worden tegengegaan, bij voorbeeld door de heraanleg van paden en gazon, of de aanleg van een trappenconstructie.

Bossen en parken op Predikherenberg (027), Omgeving Wimmershof (014), Bos Loberg (015) en Bos Heiberg (016)

Versterking van de beleivingswaarde van deze percelen (vergroten van de toegankelijkheid, aanleg van recreatieve infrastructuur, inrichting van een speelterrein of speelbos) is wenselijk. De ecologische waarde moet worden behouden.

Park Bodart (017)

Het behoud van het parkbosje, met waardevolle (beschermde) bomen wordt voorgesteld. De verbetering van de toegankelijkheid en van de beleivingswaarde is wenselijk, en een nodige voorwaarde voor de ontwikkeling van de Bodartsite.

Omgeving spoorlijn Leuven-Mechelen (018)

De corridorfunctie van de spoorbermen moet worden versterkt via natuurgericht groenbeheer en behoud van natuurelementen (bermen, houtkanten, bomenrijen...). Dat geldt in het bijzonder voor de bermen aan het Rietenspark, de stationsomgeving en het geplande speelbos. De stad kan hiervoor overleg plegen met de N.M.B.S.

Vaart (ten noorden van de E314) (019)

De ontwikkelingen langs de Vaartdijk ter hoogte van Wijgmaal moeten geconcentreerd blijven tussen de Remylaan en Wijgmaalbrug. De bedrijven langs de Vaartdijk ten noorden van Wijgmaalbrug worden als geïsoleerde bedrijven* aangeduid. Hun behoud moet gekoppeld worden aan een maximale landschappelijke integratie.

De verbinding tussen Bellefroid en de Dijlevallei ter hoogte van de Vaartbocht wordt als stapsteenverbinding geselecteerd: de gebieden ten zuiden van de Remylaan, tussen Vaart en spoor en tussen spoor en Dijle, moeten als groene stapstenen worden ingericht. De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor een publiek toegankelijke groene ruimte, met aansluiting op de omringende fiets- en voetpaden, op de Remylaan en op de Stationsstraat.

Anti-tankgracht (020)

Het vergroten van de beleefwaarde van de anti-tankgracht is nodig (infrastructuur voor zachte recreatie, natuurleerpad, ...), met bijzondere aandacht voor de relaties met gebieden ten noorden en ten zuiden (Ymeria, Dijlepadmeander, Fort). De stad kan overgaan tot de aankoop en inrichting van de anti-tankgracht als natuurgebied om de corridorfunctie van het gebied te versterken.

Noordelijke Vuntvallei (021)

Aan de publieke en private open ruimte, grenzend aan de Vunt, kunnen bijzondere voorwaarden worden opgelegd om de corridorfunctie van deze waterloop te verbeteren. In de binnengebieden die grenzen aan de Vunt en die in aanmerking komen voor verdichting, moet de ruimte die niet wordt geprivatiseerd worden ingericht als groene ruimte die aansluit op de oevers. Het contact met het water moet vanuit de publieke en private ruimte behouden blijven. De inrichtingsvoorwaarden worden vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ontwikkeling van de binnengebieden. Langs de Vunt moet een fiets- en wandelpad worden gerealiseerd.

Molenbeek-Abdijbeek (022)

Natuurgericht beheer van bossen en graslanden en verbetering van de water- en structuurkwaliteit (waterbeheersingsfunctie) van het beekdal is nodig. Daarvoor is de aanleg van een brede bufferstrook langs de Abdijbeek wenselijk. Bijzondere aandacht is nodig voor de ecologische en landschappelijke continuïteit van het beekdal nabij de Kastaar en aan het provinciedomein Kessel-Lo.

De uitbouw van een landschappelijk geïntegreerd fietspad langs de beek en dwars door de vallei, en de uitbouw van groen met hoge speelbaarheid en recreatieve waarde in en rond de Abdij van Vlierbeek, zijn wenselijk. Het zicht op de Abdij van Vlierbeek moet worden gevrijwaard.

Voervallei (ten oosten van St.-Jansbergsesteenweg) (023)

De creatie van een ecologische corridor langs de waterloop is mogelijk door behoud van de open ruimte in de vallei en de ontwikkeling van de beekbegeleidende vegetatie. Er moet bijzondere aandacht worden gegeven aan de doorgang door Eghenoven en de relatie met Eghenovenbos.

De beleefwaarde kan vergroot worden door een fietsersdoorgang aan te leggen over de terreinen van de waterwinning en het wetenschapspark Arenberg.

Militair oefenterrein (024)

Overleg met het ministerie van Defensie is wenselijk om de toegankelijkheid van het gebied te vergroten, in het bijzonder als speelbos voor jeugdverenigingen, en om een natuurgericht beheer van delen van het domein te bekomen. Daarbij moet aandacht gaan naar de versterking van de ecologische relaties met naastliggende gebieden in de omgeving (in functie van de stapsteenfunctie tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei).

Schoolbergen (026)

De relatie tussen Schoolbergen en Chartreuzenbos kan worden versterkt via het behoud van kleine landschapselementen en van een groencorridor langs de

Slangenstraat. De uitbouw van een fijnmazig netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen is wenselijk.

Aan de uitbreidingsmogelijkheden van de weekendverblijven moeten strenge voorwaarden worden opgelegd. Daarbij moet aandacht gaan naar de toegankelijkheid van sommige bospercelen, bosuitbreiding en een omvormingsbeheer* van het naaldhout.

Putbosbeek (028)

De groencorridor van de Putbosbeek bestaat uit beperkte natuurfragmenten, kleine landschapselementen en natuurlijke oevers. Deze kleinschaligheid moet behouden blijven. Lintbebouwing moet tegengegaan worden. De landbouwfunctie in het open landbouwlandschap rond de Putbosbeek (tussen Wijgmaal en Hambos) moet bijzondere aandacht besteden aan de natuurfragmenten en de kleine landschapelementen langs de beek.

Lossingbeek (029)

De Lossingbeek ten noorden van Wilsele-Putkapel vormt een groencorridor tussen Gasthuisbos en de Dijlevallei.

Lemingbeek (westelijk deel) (030):

In dit binnengebied is geen bijkomende bebouwing of verharding mogelijk. Ook de vertuinig moet er worden tegengegaan. Langs de Lemingbeek moet tussen de Bergstraat en Genadedal een fiets- en voetpad worden gerealiseerd. Langs de oevers van de beek moet de groencorridorfunctie versterkt worden.

Molenbeek/Bierbeek (Ziekelingenstraat, Oaselaan) (031)

Ter hoogte van de Meerdaalboslaan en de Hoegaardsestraat

moet de corridorfunctie van de Molenbeek versterkt worden. De gebieden langs de Ziekelingenstraat en de Oaselaan kunnen ingeschakeld worden in de waterbeheersing van de stad en kunnen uitgebouwd worden als een gebied met hoge natuurwaarde en beleefwaarde.

Geboortebos Egenhoven (032)

De stad werkt het Geboortebos in Egenhoven af. Dit bos wordt op termijn voorzien als speelbos.

Begijnenbos (033)

Het bosperceel wordt beheerd en uitgebouwd als speelbos, met aandacht voor de aanwezige natuurwaarden. Het bos wordt uitgebouwd als complementair gebied met het reservaat Kesselberg. Er wordt tevens gestreefd naar de aaneensluiting van de gebieden door verwerving van het tussenliggende bosperceel.

Singels (034)

Natuurgericht beheer van delen van de groenbuffer is nodig, met aandacht voor de ecologische relaties met andere gebieden buiten en binnen de ring. De beleefwaarde van het groen moet worden vergroot.

4.6.2 Gebieden met buffer als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde

Roeselberg (B1)

Overleg met Herent is wenselijk om de dalbodem en de flank van de Roeselberg tussen Mechelse- en Brusselsteenweg een gelijkaardige functie en bestem-

ming te geven: verbetering van de ecologische en belevingswaarde, uitbouw van de steile beboste flank ten westen van de E314 als groencorridor, aandacht voor waterbeheersing (opvangen van piekdebieten van de E314) en landschappelijke en ecologische inpassing van de geplande bus- en fietsinfrastructuur.

De steilrand tussen de Vaartzone en Wilsele Oud-Centrum (B2)
De steilrand tussen de Vaartzone en Wilsele Oud-Centrum en het talud tussen het spoorwegplateau en de Kesseldallaan/Eenmeilaan moeten maximaal groen blijven of worden, om hun bufferfunctie en ecologische verbindingsfunctie te kunnen waarmaken.

In de BPA's voor de Kolonel Begaultlaan wordt de aanleg van de groenbuffer met Wilsele-Dorp als verplichte voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen gesteld.

Bermen van de Koning Boudewijnlaan (B3)

Aandacht is nodig voor natuurgericht groenbeheer van de bermen en struwelen van de Boudewijnlaan. In de nieuwe aanleg moet de bufferfunctie worden behouden en moet de landschappelijke aanleg van de Boudewijnlaan worden versterkt.

B Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Buffer Termunck (B4)

De stad kan een RUP opmaken voor de ontwikkeling van Termunckveld. De aanleg, inrichting en het beheer van de buffer worden hierin opgenomen. In het kader van het RUP moet worden onderzocht in hoeverre er mogelijkheden be-

staan om de buffer in te richten als ruimte voor passieve recreatie en als wateropvang van het bedrijventerrein.

Blauwputbeek (B5)

De noord-zuidgerichte groenstructuur van de Blauwputbeek fungeert als ecologische verbinding tussen de Vunt, het Vuntcomplex en het provinciedomein Kessel-Lo; tevens als buffer tussen het spoorwegplateau en de bewoning van Kesseldal en Kessel-Lo.

De aanleg van de groenbuffer tussen het spoorwegplateau en de Kesseldallaan/Eenmeilaan is een voorwaarde voor de ontwikkeling van het plateau. De open ruimte tussen de Kesseldallaan en het spoorwegplateau moet daarbij worden ingericht als publiek toegankelijke groene ruimte. Het waterbergend vermogen van de beekvallei moet worden behouden. Bijkomende verhardingen of bebouwing is niet mogelijk.

Wilsele-Dorp (oostkant van autosnelweg) (B6)

Bij de realisatie van het woonontwikkelingsgebied moet een brede buffer worden aangelegd, met aandacht voor de belevingswaarde.

Talud ter hoogte van de Koetsweg (B7)

Behoud van het hoogstammig groen en het boskarakter op de steilrand is nodig.

Tuinzone Wijgmaal (B8), Tuinzone St-Jansbergsesteenweg (B9), Tuinzone Abdijstraat (B10)

De tuinzones fungeren als overgang tussen de natuurgebieden en de woonfragmenten of -kernen. Er moeten

randvoorwaarden voor de tuinen worden uitgewerkt om deze overgangsfunctie te vrijwaren.

Bufferzone Aarschotsesteenweg (B11)

Deze zone met tuinen en kleine weiden (voornamelijk voor hobbylandbouw) vormt een overgang tussen de bebouwing en de natuurwaarden rond de Dijle.

C Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde

Diverse tuinzones (B12)

Er zijn aangepaste stedenbouwkundige voorschriften nodig om de bebouwing en de verhardingen in de tuinzones te beperken.

4.6.3 Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie

A Gebied waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Noordelijk deel provinciedomein Kessel-Lo (R1)

Bij het inplanten van nieuwe recreatieve infrastructuur moet de impact op de waterhuishouding geminimaliseerd worden (minimaal verharden of bebouwen, beperken van de drainage, ...). Algemeen is meer aandacht nodig voor natuurgericht groenbeheer in het park.

Vaart ten zuiden van de E314 (R2)

Behoud en versterking van de corridorfunctie is nodig, door behoud van naturelementen langs de Vaart (oevervegetatie, bermen, houtkanten, bomenrijen...).

De stad kan het initiatief nemen om langs de linkeroever van de Vaart de recreatieve fietsroute tussen Leuven en Mechelen verder uit te bouwen. Daarvoor moet een vrijliggend fietspad langs de Kolonel Begaultlaan worden aangelegd en moet het jaagpad ten noorden van de E314 worden verbeterd.

Bij de heraanleg van de Aarschotsesteenweg (op korte termijn) en de Kolonel Begaultlaan (op lange termijn) moet bijzondere aandacht gaan naar de ecologische en landschappelijke kwaliteit van de groenaanleg.

Noordelijk deel Ymeria (R3)

De harde recreatie (voetbalvelden, ...) moet beperkt blijven tot het zuidelijk gebied (zie R11). Het noordelijk deel komt hiervoor niet in aanmerking, aangezien drainage hier niet wenselijk is. Zachtere recreatie is hier wel mogelijk.

Jan-Vranckxtracé (R4)

De verdere aanleg van het Jan-Vranckxtracé tussen de Rerum Novarumlaan en de Heidebergstraat is wenselijk. Bij de aanleg en het beheer van het groen moet aandacht gaan naar de ecologische waarde (versterking als groen-corridor doorheen de woonkern).

Wilsele-Fort (Meyswijk) (R5)

Natuurgericht beheer van delen van het gebied is nodig voor de versterking van de stapsteenfunctie in de groen-corridor langs Dijle en spoorweg. Ook de belevenswaarde kan worden vergroot.

Vesten en parken in de binnenstad: Vesten (R6), Stadspark (R7),

Bruul (R8), Verloren Kost (E. Remyvest) (R9), Groepsplein (R10),

park Van Daelecollege (Naamsestraat) (R11), park Dijlemolens (R12), park Mechelsestraat – Klein Begijnhof (R13), tuin Dewalque (Nobelstraat) (R14), Lei (R15), Handbooghof (R16), Dijlepad (R17), Park Van Waeyenberghlaan (R18), park Penitentienstraat (R19), park Glasblazerijstraat (R20), Overs Dijle en Leibeeck (Twee Waters) (R22), Kruidtuin (R23)

Algemeen moet de belevingswaarde van de vesten en de parken in de binnenstad worden vergroot. De inrichting van delen van sommige parken als speelruimte is noodzakelijk voor de verhoging van de woonkwaliteit voor gezinnen met kinderen in de binnenstad.

Heraanleg van de Bruul is nodig, met aandacht voor recreatie, natuurwaarde en historische aspecten. Bij de heraanleg als groene ruimte moet de speelfunctie van het gebied integraal behouden blijven en een grotere belevingswaarde krijgen. Voor bepaalde delen van de vesten moet een natuurgericht beheer worden uitgewerkt.

De stad kan de belevingswaarde van de Kruidtuin verhogen: doortrekken van de tropische serre tot aan de Kapucijnenvoer, restauratie van de (geklasseerde) afsluiting langs de Kapucijnenvoer.

De belevingswaarde van de Dijlevallei in de binnenstad kan verhoogd worden door de aanleg van een fiets- en voetpad geïntegreerd in de groene oevers van de Dijle. Dit pad volgt in principe de oevers, maar waar dit in functie van lokale omstandigheden niet mogelijk is (b.v. private en niet-toegankelijke eigendommen grenzend aan de Dijle), kunnen alternatieve trajecten gevolgd worden.

B Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde

Zuidelijk deel Ymeria (R24)

De Dijleloop wordt ter hoogte van Ymeria als groencorridor geselecteerd. De infrastructuur van Ymeria moet maximaal landschappelijk worden ingepast om deze landschappelijke en ecologische corridorfunctie waar te maken.

Omgeving lokalen Damiaanscouts (R26)

De terreinen van de Damiaanscouts, de aangrenzende braakliggende landbouwterreinen en de oude champignonkwekerij (nu ambachtensezone op het gewestplan) kunnen worden omgevormd tot speelterrein, waarvan de scoutslokalen een ruimtelijke en functioneel onderdeel uitmaken.

Lemingberg (R27)

In het gebied kunnen geen bijkomende bebouwing of infrastructuren ingeplant worden. Het behoud van het bos karakter is essentieel. Met de eigenaars wordt overleg gevoerd over het beheer van de private groene ruimte om een natuurvriendelijk beheer ervan te stimuleren. De stad onderzoekt de wenselijkheid om bewoners van deze woningen toe te laten of te verplichten er zich ook te domicilieren.

Zuidelijke deel provinciedomein Kessel-Lo (R28)

De ecologische continuïteit in de vallei van de Abdijbeek/Molenbeek moet worden verbeterd door de versterking van de relatie tussen het provinciedomein Kessel-Lo en de Vlierbeekabdij. Dat kan worden gerealiseerd door de open ruimte aan de twee zijden van de Holsbeeksesteenweg te versterken, en de barrièrefunctie van de weg te reduceren. Ten behoeve van deze groen-

corridor is de groene herinrichting of de verplaatsing van de parking van het provinciedomein Kessel-Lo nodig. De grote vijver moet worden ingeschakeld in de waterbeheersing door het waterpeil mee te laten fluctueren (door zijn functie als bufferbekken).

Omgeving Koning Boudewijnstadion (R29)

Een integraal project dat de belevenswaarde en de natuurwaarde vergroot, in samenhang met Heuvelhof, de lagere school en de omgeving van het nieuwe bejaarden tehuis in de Fabiolawijk, is wenselijk.

Sportvelden ter hoogte van Koetsweg (R30) en sportvelden in Wilsele-Putkapel (R25)

Aandacht voor de landschappelijke inpassing door een gepaste groenaanleg op de randen is wenselijk.

Park Belle-Vue, Martelarenlaan (R31)

Tussen de P.Nollekensstraat en de Koning Albertlaan moet het talud langs de Martelarenlaan ingericht worden als publiek park. Gezien de functie in de natuurlijke structuur en de ligging op een noord-zuid gerichte corridor moet aandacht besteed worden aan de natuurge richtte aanleg. De weg zelf wordt geïntegreerd in de parkaanleg, met zo weinig mogelijk impact op de belevenswaarde van het park.

Sint-Lambertusplein Heverlee (R32)

De bestaande functie als buurtspeelplein blijft behouden. Een eventuele heraanleg moet rekening houden met: de functie als speelplein, de landschappelijke integratie van het kerkgebouw, de functionele en ruimtelijke koppeling

aan de Waversebaan en de Vandenbemptlaan en de even tuelle herontwikkeling van de onmiddellijke omgeving van het deelgemeentehuis.

Groenveld (R33)

Bij de ontwikkeling van Groenveld moet een substantieel gedeelte van het binnengebied worden aangelegd als publiek toegankelijke groene en open ruimte.

4.6.4 Gebieden met landbouw als hoofdfunctie

A Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Kareelveld (P1)

Behoud van de open ruimte is, gezien de strategische ligging op een ecologische corridor (langs de E314), noodzakelijk. Via groenschakels langs de Wijnpersstraat kan een groencorridor tot in het centrum worden gerealiseerd. De toegankelijkheid vanuit de binnenstad en Wilsele-Dorp moet vergroten. De bebouwingsrand in het oosten moet worden afgewerkt, zonder aansluitingen voor verdere uitbreiding westwaarts te creëren.

De stad kan in een overeenkomst met de eigenaars en de pachters van het Kareelveld beheersmaatregelen vastleggen om de belevenswaarde van het Kareelveld te verbeteren, kleine landschapselementen (akkerranden, ber men, houtkanten, holle wegen en graften*) in stand te houden en de landbouwfunctie te ondersteunen (agrari sche verbreding, teeldifferentiatie, taakverbreding). Voor de financiering van deze maatregelen kan de stad ten dele een beroep doen op het Vlaams Gewest.

Dijlevallei ter hoogte van Campus Arenberg (P2)

Het gebied moet worden ingeschakeld in het waterbeheer, o.a. door behoud van de natuurlijke grondwatersstand en natuurgericht beekbeheer. Het Vlaams Gewest – AMINAL realiseert een zandvang en een overstromingsgebied aan de Dijle, ten zuiden van de De Croylaan.

De landschappelijke kwaliteit van het gebied kan worden versterkt: ingroening van de campus en de toekomstige zandvang, aanleg en beheer van kleine landschapselementen.

Dijlevallei ten noorden van het centrum (P3)

Het open landschap rond de Dijle, ingesloten tussen de spoorlijn Leuven-Mechelen en Putkapel, moet wegens zijn beperkte omvang extra beschermd worden tegen verdere bebouwing of vertuining. De belevingswaarde van het gebied moet worden vergroot: enerzijds door de aanleg van een fiets- en wandelpad (in samenhang met het Dijlepad, de Van der Nootstraat en het Vuntpad of met Wijgmaalbroek via de Dijlebrug en Elzas), anderzijds door aanleg en beheer van kleine landschapselementen in het landschappelijk waardevol landbouwgebied Fort-Puthof-Dijlemeander.

De stad kan samen met AMINAL een project opzetten rond de begroening van de Dijle-oever in het projectgebied Leuven-Noord.

Voervallei (ten westen van de St-Jansbergsesteenweg) (P4)

De Voervallei is een zeer herkenbaar beekdal door de uitsgesproken reliëfkenmerken. Tegengaan van lintbebouwing en vertuining langs de Doleegstraat is nodig om de

relatie Geboortebos – Voervallei en de landschappelijke kwaliteit van het beekdal te behouden. Aandacht moet ook gaan naar de doorgang door Egenhoven, de relatie Geboortebos-Voervallei en de ecologische corridorfunctie.

De belevingswaarde van de Voervallei kan vergroot worden door een fietsroute aan te leggen over de terreinen van de waterwinning. Daarnaast kan ook de inrichting van het Geboortebos, de groenaanleg in de nieuwe wijk Toverberg en het behoud van de open ruimte in de vallei met een beekbegeleidende vegetatie, de belevingswaarde verhogen.

Landbouwgebied rond het Geboortebos (P5)

Het gebied heeft een functie als overgangsgebied en buffer tussen de woonwijk en de snelwegen. Met landbouwers kan worden overlegd over een eventuele bosaanleg als uitbreiding van het Geboortebos, wanneer zij hun bedrijfsvoering stopzetten.

Lemingbeek (oostelijk deel) (P6)

Langs de Lemingbeek moet een brede bufferstrook voorzien worden ter versterking van de ecologische infrastructuur en verbetering van de waterkwaliteit. Tussen de Wilselsesteenweg en de Bergstraat wordt een fietsverbinding gepland, parallel aan de Lemingbeek.

De lintbebouwing langs Leming, Holsbeeksesteenweg en Wijnbergenstraat moet ingeperkt worden. Het beekdal zelf moet gevrijwaard worden van alle verdere bebouwing (ook agrarische). Het waardevol uitzicht op Leuven moet behouden blijven.

Elzas (P7)

Elzas moet als openruimtegebied aansluitend op de Dijlevallei worden gevrijwaard, wegens zijn landschappelijke kwaliteit. Met landbouwers kunnen beheersovereenkomsten worden afgesloten om randenbeheer en aanleg van kleine landschapelementen te stimuleren.

Landbouwgebieden langs de Abdijbeek (P8)

Er moet aandacht besteed worden aan de relatie met de bossen en de natuurwaarde op de Schoolbergen, via: maatregelen om de open ruimte tussen woningen op de Schoolbergenstraat te behouden als groene ruimte; aanleg van een noord-zuid gerichte ecologische infrastructuur in de vallei (gekoppeld aan fietspaden of wegen); ...

76

Met landbouwers kunnen beheersovereenkomsten worden afgesloten om randenbeheer en aanleg van kleine landschapelementen te stimuleren.

Landbouwgebied ten westen en ten noorden van de vijvers Bellefroid (P9) en ten noorden van de Koeheide (P10)

Het behoud van de landbouwfunctie is wenselijk, als overgang tussen een gebied met intensieve landbouw en een natuurgebied om verstoring van het laatste door het eerste te milderen. Met landbouwers kunnen beheersovereenkomsten worden afgesloten om randenbeheer en aanleg van kleine landschapelementen te stimuleren.

Het bestendigen van de bestaande bedrijvenzone op de grens met Herent is niet wenselijk om minstens volgende redenen. Het instandhouden van de zone is niet te verenigen met het open en groen karakter van de omgeving.

Een kwalitatieve landschappelijke en ecologische inpassing van de bedrijfsinfrastructuur is niet mogelijk. De bedrijvenzone bemoeilijkt een goede landbouwexploitatie en een natuurgebied beheer van de linkeroever van de Vaart. De bedrijvenzone is tenslotte zeer slecht ontsloten voor wegverkeer: alle ontsluitingsroutes leiden door woonstraten. De bedrijvenzone wordt daarom beschouwd als een herontwikkelingslocatie voor de open ruimte. Een herontwikkelingslocatie is een site waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. In deze zone worden derhalve geen nieuwe bedrijven meer toegelaten. De herontwikkelingslocatie wordt op termijn omgevormd tot een gebied met landbouwfunctie. In een RUP kunnen de modaliteiten worden vastgelegd voor de instandhouding van bestaande activiteiten in het gebied, in afwachting van de herontwikkeling als openruimtegebied.

Landbouwgebieden rond Loberg (P11), Predikherenberg (P21), Trolieberg (P22), Abdij van Park (P23), Heilig-Hart (P24) en Bierbeekpleindreef (P25)

In functie van de versterking van de openruimtecorridor tussen Heverleebos en de Abdij van Park moet de ecologische infrastructuur in deze landbouwgebieden worden versterkt, bijvoorbeeld via beheersovereenkomsten.

Op de Predikherenberg, Trolieberg en Loberg moet de kleinschaligheid van het landschap worden versterkt.

Landbouwgebied Oaselaan (P20)

Dit gebied behoort tot een groter gebied dat voorname-
lijk in Bierbeek ligt. Het moet als openruimtegebied ge-
vrijwaard blijven wegens zijn landschappelijke kwaliteit.
Met de landbouwers kunnen beheersovereenkomsten
worden afgesloten om het randenbeheer en de aanleg
van kleine landschapelementen te stimuleren.

B Gebieden waar de gebruikswaarde primeert op de na- tuurwaarde

Kwade Hoek (P12)

In het open landbouwlandschap rond de Kwade Hoek
primeert de landbouwfunctie. Waar mogelijk wordt aan-
dacht besteed aan het beheer van kleine landschapsele-
menten in functie van natuur- en waterbeheer.

Vogelzang (P13)

Verdere lintbebouwing langs dit deel van de
Tervuursesteenweg moet worden tegengegaan. Het gebied
ten westen van de Groenstraat moet worden behouden als
landbouwgebied. Eventuele latere ontwikkelingen moe-
ten geconcentreerd worden ten oosten van de Groenstraat.

Landbouwgebieden ten noorden van Wijgmaal (P14)

De verdere verlinding van de Hambosstraat, de
Wakkerzeelsebaan, de Rotselaarsesteenweg en
Wijgmaalbroek moet worden stopgezet. Binnen enkele
nog af te bakenen woonfragmenten langs deze straten
kan de bebouwing worden afgewerkt. Daarbuiten kun-
nen geen nieuwe woningen meer worden gebouwd en
moeten beperkingen worden gesteld aan de uitbrei-
dingsmogelijkheden van bestaande woningen.

Zwanenberg (P15)

Een maximaal behoud van deze open ruimte is nodig we-
gens haar structurerende, landschappelijke en ecologi-
sche kwaliteit. Er zijn maatregelen nodig om de erosie te-
gen te gaan, de toegankelijkheid te verbeteren en de be-
levingswaarde te vergroten.

Langeveld (P16) en landbouwgebied aan de Bredeweg (P17), Vlierbeekveld (P18)

Consolidatie van de landbouwfunctie is wenselijk omwil-
le van het behoud van het open karakter van de ruimte.

4.6.5 Gebieden met geïntegreerde bebouwing

A Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde

Site Abdij van Park (I1)

De uitbouw van de site als gebied met landschappelijke,
cultuurhistorische en ecologische waarde kan worden
gestuurd via het afsluiten van een erfacht- en een be-
heersovereenkomst.

De Bron (I2)

De stad kan het domein ontwikkelen tot een park met
belangrijke natuurwaarden: natuurgericht beheer van
het bosje, de vijvers en graslanden. De belevingswaarde
kan worden vergroot door de aanleg van een natuurleer-
pad en het vergroten van de speelmogelijkheden.

Kasteelpark Arenberg (I3)

Het Kasteelpark Arenberg wordt geselecteerd als open-
ruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. Het groen en

open karakter van dit gebied (tussen Koning Boudewijnlaan, Celestijnenlaan, Kardinaal Mercierlaan en Tervuursevest) moet verzoend worden met de selectie van campus Arenberg (C3), waaronder deelcampussen Arenberg I, Studentenwijk Arenberg en FLOK, en met de selectie van het woonfragment Studentenwijk Arenberg (WF36). Universitaire ontwikkelingen en natuurontwikkeling komen in dit gebied dus in gelijke mate aan bod. Bijkomende bebouwing voor onderwijs, onderzoek en studentenhuisvesting is mogelijk in functie van de behoeften van de KU Leuven, mits deze wordt geïntegreerd in de parkomgeving. De bouwmogelijkheden binnen de zone "openbaar nut" op het Gewestplan van 1998 zijn daarbij kwantitatief maatgevend, met evenwel de mogelijkheid om deze te herschikken in functie van de optimale uitbouw van de deelcampussen en in functie van de natuurwaarde van het gebied. De oevergebieden langs de bedding van Dijle en de Voer vervullen een belangrijke groen-corridorfunctie, en blijven zoveel mogelijk onbebouwd. Natuurgericht beheer van het kasteelpark is nodig.

Om de coëxistentie tussen universitaire ontwikkelingen en park te garanderen moet de KU Leuven, voorafgaand aan nieuwe ontwikkelingen, een inrichtingsplan opmaken voor het hele gebied. Daarin worden minstens de zones aangeduid die voor bebouwing in aanmerking komen, worden noodzakelijke maatregelen opgegeven voor integratie van de bebouwing en worden de maatregelen voor natuurgericht beheer vastgelegd.

De parkaanleg kan op termijn tot aan de Tervuursevest worden doorgetrokken, door ingroening van de campus

FLOK en de stedelijke sportinfrastructuur. Nieuwe ontwikkelingen langs de Tervuursevest moeten in het groene karakter van het gebied worden ingepast. Een sterke relatie met de Dijle in het centrum is nodig.

(Zie ook §12.2 : Deelruimte zuidelijke Dijlevallei).

Heuvelhof (I4)

De stad kan de belevingswaarde vergroten door de recreatiefaciliteiten te vernieuwen en de toegankelijkheid te vergroten. De stad kan de ecologische waarde vergroten door natuurbeheer in de kleine bosfragmenten en door herinrichting van de vijver.

Meer algemeen kan de stad een integraal project uitwerken dat de belevingswaarde en de natuurwaarde vergroot, complementair en in samenhang met het Boudewijnstadion, de lagere school en de omgevingsaanleg van het nieuwe bejaardentehuis dat in de Fabiolawijk wordt gerealiseerd.

Parkbegraafplaats (I5)

De nieuwe parkbegraafplaats kan worden aangesloten op het Jan Vranckx-tracé en het Wimmershofpad.

St.-Albertuscollege (I6)

Behoud en uitbouw van de natuurwaarde is wenselijk, in functie van de strategische ligging van het gebied in de natuurlijke structuur (stapsteenfunctie tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei en de buffer langs de Meerdaalboslaan).

Lemmensinstituut (I7)

Ontwikkeling van de natuurwaarde in het gebied en vergroting van de beleefswaarde door verbetering van de toegankelijkheid zijn nodig.

Philipspark (I8)

De stad kan de open ruimte op de Philipssite als park met grote beleefswaarde uitbouwen. Daarbij moet aandacht besteed worden aan de relatie met achterliggende gebieden in de Abdij van Park en de Molenbeekvallei, in functie van de uitbouw tot "groene vinger" die natuur vanuit het oosten tot in de stad leidt. Het park dient ook aan te sluiten op de groenstructuur van de vesten.

Omgeving basisschool Hertog Karel (I9)

Vergroten van de beleefswaarde door het toegankelijk maken van (delen van) de terreinen, en aandacht voor de landschappelijke en ecologische waarde in het groenbeheer zijn nodig.

Bijbelinstituut (I10)

Behoud en uitbouw van de natuurwaarde is wenselijk in functie van de strategische ligging in de natuurlijke structuur: versterking van de stapsteenfunctie op de groencorridor langs de Boudewijnlaan.

Kloosterparken in Heverlee en Kessel-Lo : Jezuieten (I11), Salvatorianen (I12), De jacht (I13) Oblaten (I 21), Clarissen (I22), Wimmershof (I23), Kasteelpark Heiberg (I18)

Behoud en uitbouw van de natuurwaarde (natuurgericht groenbeheer, tegengaan van verstoring) is nodig in func-

tie van de strategische ligging in de natuurlijke structuur (stapsteenfunctie). De beleefswaarde kan worden versterkt door verhoging van de toegankelijkheid en de uitbouw van infrastructuur voor zachte recreatie.

Woonontwikkelingsgebied Parkveld (I14)

Ontwikkeling van het gebied als een publiek toegankelijk park in combinatie met een aantal gestapelde woningen is mogelijk. De grondinname voor gebouwen en infrastructuur moet tot een strikt minimum beperkt worden. Aandacht voor de inplanting van de bebouwing in functie van de migratie door het gebied is nodig, gezien de stapsteenfunctie tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei.

Flank van de Chartreuzenberg ter hoogte van de Leming (I20), Kloosterbos (I15)

Een herstel van het boskarakter van de tuinen is nodig in functie van de corridorfunctie en de versterking van de ecologische waarde. Dit kan als voorwaarde worden gesteld bij nieuwe stedenbouwkundige vergunningen.

Abdij van Vlierbeek (I16)

Behoud en uitbouw van de natuurwaarden is wenselijk in functie van de strategische ligging in de natuurlijke structuur: versterken van de corridorfunctie tussen het provinciedomein Kessel-Lo en de vallei van de Molenbeek/Abdijbeek.

Ruelenspark (I17)

De stad kan overgaan tot heraanleg van de groen ruimte van het gebied, om de corridorfunctie van de Molenbeek-

vallei te optimaliseren, via de aanleg van de zone rond de vijver, en natuurgericht beheer van delen van het park. Bij vervangende nieuwbouw is een vermindering van de grondinname door gebouwen en infrastructuur wenselijk.

Puthof (I19)

Behoud en uitbouw van het kasteelpark als stapsteen langs de Dijle en Vunt is wenselijk. Het gebiedje vormt tevens de landschappelijke grens van de woonkern Putkapel.

Parken en tuinen in de binnenstad : Park Karthuizerklooster (I24), Camillo Torres (I25), Pleinen Groot Begijnhof (I26), Tuin Sint-Kwinten (I27), faculteit L&W (I28), tuin Pauscollege (I29), Vriesenhof (Tessenstraat) (I30), Keizersberg (I31), Tuinbouwschool De Wijnpers (I32), De Wingerd (I33), Keizershof (I34), Bonte (I35), Kloostertuin Monfortanen (I36), Tuin Latijns-Amerikaans College (I37), Park Iers College (I38), St. Maartensdal (I39), Tuin Redemptoristen (I40)

Algemeen moet de belevingswaarde van de parken in de binnenstad worden vergroot. Dit kan onder meer door het toegankelijk maken van sommige private tuinen of domeinen. De stad kan hiervoor beheersovereenkomsten afsluiten met de eigenaars (zie ook hoofdstuk 14: stadsdeel binnenstad).

Keizersberg (I31)

Behoud en uitbouw van de natuurwaarden is wenselijk in functie van de strategische ligging in de natuurlijke structuur, via natuurgericht groenbeheer, en tegengaan van verstoring.

Vergroten van de belevingswaarde is mogelijk door de aanleg van een verbindingspad tussen de ingang van de abdij van Keizersberg en de Vaartkom.

Sint-Maartensdal (I32)

Heraanleg van de groenzones van Sint-Maartensdal is nodig, met aandacht voor recreatie, natuurwaarde en cultuurhistorische aspecten.

Koetsweg – Platte Losstraat (I41)

Het gebied wordt momenteel gebruikt als landbouwgrond. Omwille van de ingesloten ligging in de woonkern Kessel-Lo en de haast volledige bebouwing van de randen, hoeft de landbouwfunctie niet bestendigd te worden en wordt bebouwing op lange termijn niet uitgesloten. De bebouwing moet echter aan lage dichtheid gebeuren en geïntegreerd worden in de open ruimte. In de omgeving is immers slechts een beperkte hoeveelheid publieke groene ruimte beschikbaar, in verhouding tot het aantal woningen, en bestaat dus een pertinente behoefte aan bijkomende publieke speel- en recreatieruimte. Bovendien laat de huidige verkeersdruk in de omgeving een grote toename van het bestemmingsverkeer niet toe.

De ontwikkeling van het gebied kan slechts gebeuren nadat in een RUP de programmatiche en stedenbouwkundige randvoorwaarden werden vastgelegd. bij de opmaak van dit RUP worden specifieke (woon)functies opgelegd die behoud van landschappelijke waarde en open ruimte, als ook minimale verkeersattractie moeten garanderen.

4.7 BELEIDSKADER

4.7.1 Uitvoeringsinstrumentarium

A Opmaak van structuurschetsen

De stad kan structuurschetsen opmaken voor alle deelruimten en deelsystemen die in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan werden onderscheiden. Deze opmaak moet voorafgaand aan de opmaak van een RUP gebeuren voor die deelruimten en deelsystemen waar het RUP betrekking op heeft. Deze structuurschetsen zullen ook als toetsingskader* worden gehanteerd bij de beoordeling van een inrichtingsplan, wanneer voor het betreffende gebied nog geen RUP is opgemaakt. De structuurschets moet ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

B Opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen

De stad maakt een thematisch RUP voor de openruimtestructuur op, waarin de openruimtegebieden van gemeentelijk belang afgebakend worden en een functie toegewezen krijgen. In functie van de verhouding tussen natuur- en gebruikswaarde worden voor elke functie algemene inrichtings- en beheersvoorschriften vastgelegd. De stad kan afzonderlijke openruimtegebieden in een gebiedsgericht RUP opnemen en daarin de voorschriften verder verfijnen.

De groencorridors worden eveneens in het thematische RUP voor de openruimtestructuur aangeduid. De uitwerking van deze groencorridors gebeurt via inrichtingsplannen die voor de geselecteerde gebieden worden op-

gemaakt of via gebiedsgerichte RUPs die (delen van) groencorridors omvatten.

C Opmaak van verordeningen

De stad kan, complementair aan het RUP, een bouwverordening opstellen in functie van maatregelen voor de waterhuishouding:

- bevorderen van de doorlaatbaarheid van het wegdek in nieuwe verkavelingen, bij vernieuwing van straten of bij de aanleg van parkeerplaatsen
- bevorderen van buffering en infiltratievoorzieningen voor regenwater bij gebouwen (groendak, voldoende doorlaatbare oppervlakte op eigen kavel ...)
- verplichting tot realisatie van een gescheiden rioleringsstelsel bij nieuwbouwprojecten en bij verkavelingen

D Opmaak van een milieu- en natuurbeleidsplan

De beschrijving van de gewenste openruimtestructuur in het structuurplan en de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen leggen de basis voor een doelmatig ruimtelijk beleid inzake open ruimte en natuur in het bijzonder. Deze ruimtelijke invalshoek is noodzakelijk om de koppeling te kunnen maken met andere activiteiten die de ruimte gebruiken. Als instrumentarium is dit echter onvoldoende voor een omvattend milieu- en natuurbeleid.

Daarom zal de stad ook een milieu- en natuurbeleidsplan opstellen, waarin de gewenste openruimtestructuur verder wordt uitgewerkt en aangevuld met maatregelen in andere beleidsdomeinen.

E Opmaak van inrichtingsplannen

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor volgende sites (niet limitatief):

- Dijlevallei in de binnenstad
- Molenbeekvallei van Oaselaan tot Naamsesteenweg
- Vaartlandschap ten noorden van de E314
- Koning Boudewijnstadion, park Heuvelhof en omgeving
- omgeving Abdij van Park
- Vijvers van Bellefroid

4.7.2 Acties en randvoorwaarden

A Investeringen in groene ruimte

- De stad start vóór 2010 met de heraanleg als groene ruimte van de Bruul, St.-Maartensdal, park Belle Vue (Martelarenlaan), het park Van Waeyenberghlaan en de Philipssite, de omgeving van de Abdij van Park en met de afwerking van het Geboortebos in Egenhoven.
- De stad neemt het initiatief om voor 2010 de Kesselberg uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en om (via beheersovereenkomsten met eigenaars of via verwerving) de omliggende bossen in het beheer in te schakelen.
- De stad neemt het initiatief om de Dijlemeander uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en om (via beheersovereenkomsten met eigenaars of via verwerving) de anti-tankgracht, de Dijle-oeveren en spoorwegbermen mee in het beheer in te schakelen.
- De stad neemt het initiatief om de Molenbeekvallei uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en er de OCMW-percelen te verwerven.

- De stad zal het beheer van het openbaar domein in de open ruimte verder afstemmen op de principes van ecologisch groenbeheer.
- De stad zal initiatieven verder zetten en nieuwe initiatieven nemen om particulieren en verenigingen te ondersteunen in projecten voor natuurontwikkeling wanneer dit past in de uitbouw van de natuurlijke structuur.

B Samenwerkingsverbanden

- De stad kan de NMBS verzoeken om het beheer van de spoorwegbermen af te stemmen op de principes van het ecologisch groenbeheer.
- De stad verzoekt de nv Zeekanaal om het beheer van de vaartoevers af te stemmen op de principes van het ecologisch groenbeheer.
- De stad kan het ministerie van Defensie verzoeken om een landschappelijke ingroening van de kazerne in Heverlee te realiseren en het militair oefenterrein (onder meer voor jeugdverenigingen) in de mate van het mogelijke toegankelijk te stellen.
- De stad pleegt overleg met AMINAL om de afbakening van het VEN en het IVON* voor het grondgebied Leuven in overeenstemming te brengen met het openruimtebeleid zoals geformuleerd in dit structuurplan.
- De stad tracht met AMINAL en de vzw Natuurpunt een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke realisatie van het project "De Dijle levend door Leuven", waarin de Dijle-oeveren in de binnenstad groen worden aangelegd en toegankelijk worden gemaakt.
- De stad tracht met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening een overeenkomst af te sluiten om

- hun terreinen in de Molenbeekvallei, die niet essentieel zijn voor hun bedrijfsvoering, publiek toegankelijk te stellen en het beheer ervan over te dragen aan de stad.
- De stad kan met AMINAL en de gemeente Oud-Heverlee een overeenkomst afsluiten over een ge-coördineerd beheer van Heverleebos.
 - De stad kan overleg plegen met het gemeentebestuur van Holsbeek over de uitbreiding van Chartreuze en het te voeren beleid ter vrijwaring van de groenstructuren op de Kesselse Bergen.
 - De stad kan overleg plegen met het gemeentebestuur van Rotselaar over het beheer van Wijgmaalbroek en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Wingepark.
 - De stad kan overleg plegen met het gemeentebestuur van Herent over het behoud van de groenstructuren op de flanken van de Roeselberg en de bescherming van het open landschap rond de Zwanenberg.
 - De stad tracht met de landbouwers beheersovereenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van natuurelementen, activiteitsverbreding en toegankelijkheid van de open ruimte.
 - De stad tracht met de eigenaars van grote groene open ruimten beheersovereenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van natuurelementen, behoud en versterking van natuurwaarden en verbetering van de toegankelijkheid en de belevingswaarde (o.a. voor de inrichting van bospercelen als speelbos) van de open ruimte.
- C Begeleidende maatregelen in andere beleidsdomeinen*
- Volgende maatregelen kunnen in andere beleidsdomeinen overwogen worden:
- meerjarenplanning voor het aansluiten van alle rioolleringen op collectoren;
 - aanleg van gescheiden stelsels bij de aanleg van wegen;
 - subsidiëren van de afkoppeling van particuliere lozingspunten in de Dijle of andere waterlopen;
 - opvolgen van de verordeningen die regenwaterinstallaties verplichten bij nieuwbouw, infiltratievoorzieningen opleggen of het verharden van grote oppervlakten verbieden;
 - subsidiëring van de aanleg van infiltratievoorzieningen, regenwaterinstallaties in bestaande woningen en subsidiëren van het opbreken van grote verharde oppervlakten en aanleg van groendaken;
 - vervangen van het geïnformatiseerd beheer van het rioleringssysteem en de milieudatabank (GIS);
 - ondersteuning van sensibiliseringssacties die bijdragen tot een meer ecologisch verantwoorde inrichting van tuinen (bij voorbeeld gebruik van standplaatsen groen, wedstrijden en prijzen voor ecologische stadstuinen,...).
- D Verder onderzoek*
- Verder onderzoek van volgende thema's kan overwogen worden:
- verdere onderbouwing en differentiëring van de kwantitatieve en kwalitatieve openruimtebehoefte in relatie met het wonen; uitbouw van een strategie voor de ontwikkeling van stedelijk groen met hoge belevingswaarde;
 - inventarisatie van de bestaande open ruimte met hoge belevingswaarde en onderzoek naar de behoeften en mogelijkheden aan bijkomende open ruimte

in de verschillende wijken en stadsdelen van Leuven;

- grondige verkenning van de planningscontext inzake natuur en landbouw, m.i.v. de specifieke bevoegdheden van de verschillende planniveaus; inventarisatie van de in het structuurplan voorgestelde afwijkingen ten opzichte van het gewestplan;
- verder onderzoek naar de potenties en knelpunten van het fysisch systeem* en het hydrologisch systeem voor de ruimtelijke ontwikkeling en naar de historische ontwikkeling van de open ruimte;
- verdere uitwerking van de verbindende functie van groencorridors, en in het bijzonder voor de beekvalleien; verder onderzoek naar hun samenhang met de geselecteerde openruimtegebieden;
- nader onderzoek naar de koppeling van het vooropgestelde openruimtebeleid aan de generieke sectorale beleidsinstrumenten;
- verder onderzoek naar de ecologische infrastructuur in het kader van de opmaak van inrichtingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- verder onderzoek naar de impact van de categorisering van de openruimtegebieden op de uitbating van agrarische bedrijven, en naar de nabestemming van de stopgezette landbouwbedrijven.



HOOFDSTUK 5

NEDERZETTINGSSTRUCTUUR



5 NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1 BEGRIPSOMSCHRIJVING

De nederzettingsstructuur omvat de hoofdzakelijk bebouwde omgeving die in gebruik is voor residentiële functies - wonen of verblijven in de algemene zin - en alle andere functies die het wonen ondersteunen. De nederzettingsstructuur is in mindere of meerder mate verweven met de andere deelstructuren.

5.2 DOELSTELLINGEN EN OBJECTIEVEN

5.2.1 Behoud van de compacte stedelijke structuur*

In de algemene visie op de gewenste ontwikkeling van Leuven werd het behoud van de compacte stedelijke structuur als een basisvoorwaarde vooropgesteld voor het behoud van de leefbaarheid, de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit* op lange termijn. Deze doelstelling kan als volgt worden gerealiseerd.

A Bijkomend aanbod prioritair binnen de bestaande woonkernen realiseren

Bijkomende woningen zullen in Leuven prioritair binnen de bestaande woonkernen gerealiseerd worden. Binnen de woonkernen liggen immers nog verschillende terreinen die door een oordeelkundige ontwikkeling een kwalitatief aanbod aan stedelijke woningen opleveren en tegelijk de structuur van de woonkern versterken.

B Behoud van structurerende open ruimte

De grootschalige open en groene ruimten structureren de stad en hebben een potentieel hoge belevenswaarde* voor de bewoners van de stad. Hun behoud is daarom essentieel. De open en groene ruimte moet daarom maximaal kwalitatief en kwantitatief gevrijwaard worden.

Vanuit het perspectief van de nederzettingsstructuur betekent dit dat aan de verdere uitbreiding van woonkernen grenzen moeten worden gesteld. Bijkomende bebouwing buiten de woonkernen moet zoveel mogelijk worden tegengegaan.

C Bijkomend aanbod aan stedelijke woonmilieus in de buurgemeenten

De doelstelling om de compacte stedelijke structuur te behouden betekent in de praktijk dat aan de toename van het aantal woningen op Leuven's grondgebied limieten worden gesteld. De woningbehoeftenstudie*¹ heeft aangetoond dat de vraag naar woningen van gezinnen die op Leuven zijn gericht, groter is dan wat op het grondgebied van Leuven nog kan worden voorzien.

Dit betekent dat in de buurgemeenten een bijkomend aanbod aan woningen moet worden gerealiseerd. Deze woningen zouden in een stedelijke omgeving moeten worden gerealiseerd i.p.v. in een suburbane omgeving.

5.2.2 Versterking van de stedelijke woonkernen

De bestaande en nieuw te ontwikkelen stedelijke woonkernen zijn de uitgelezen woonomgevingen. Wonen in Leuven betekent in de eerste plaats stedelijk wonen (te-

¹ Iris Consulting: " Woningbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport ", Brussel, 2002.

genover suburbaan wonen): een rationeel grondgebruik, in nabijheid van voorzieningen, met mogelijkheden tot sociaal contact.

De woonkernen moeten worden versterkt om deze rol waar te maken. Dat gebeurt aan de hand van volgende doelstellingen.

A *Woonontwikkeling binnen de kernen*

Het wonen binnen de kernen moet verder ontwikkeld worden. Dat kan enerzijds door stimuleren van individuele initiatieven: nieuwbouw op vrije kavels, renovatie, hernieuwbouw. Anderzijds moeten de mogelijkheden worden gecreëerd voor gegroepeerde initiatieven op grootschalige sites. De overheid kan deze grootschalige ontwikkelingen initiëren.

Woonontwikkelingsprojecten verdichten de woonkern en versterken zo het economische en sociale draagvlak van de kern.

B *Creatie en versterking van multifunctionele centra*

Wonen in de stedelijke woonkernen heeft als voordeel dat centrumfuncties* zich nabij de woonplaats bevinden: dat reduceert de verplaatsingsbehoefte* aanzienlijk. Om deze centrumfuncties alle kansen te geven, moeten bestaande multifunctionele centra worden versterkt. Waar deze ontbreken, kunnen nieuwe worden gecreëerd.

Aangezien commerciële centrumfuncties aan economische wetmatigheden gebonden zijn, zal de rol van de overheid vooral in een faciliterende taak (onder andere

de opmaak van een juridisch kader) en een stimulerende taak (onder andere inrichting van de openbare ruimte) bestaan.

C *Nabijheid van voorzieningen*

Nabijheid van (gemeenschaps)voorzieningen is een belangrijke troef van het wonen in stedelijke woonkernen. Daarom is een spreidingsbeleid over de woonkernen nodig voor deze voorzieningen die gedecentraliseerd kunnen worden aangeboden.

D *Ontsluiting met kwalitatief openbaar vervoer*

De woningdichthesen* in woonkernen creëren voldoende draagvlak voor een ontsluiting met kwalitatief openbaar vervoer. Voldoende dichtheid garandeert de bewoners hoogwaardige verplaatsingsmogelijkheden, zonder afhankelijk te zijn van (het bezit van) een auto. De uitwerking van het openbaar vervoernetwerk is terug te vinden in hoofdstuk 8: verkeersstructuur.

E *Kwaliteit van de publieke ruimte**

Door de woningdichtheid in de woonkernen kan de overheid relatief gesproken méér middelen investeren in de kwaliteit van de publieke ruimte. Dat komt de woonkwaliteit en het sociaal leven ten goede.

F *Versterking van de eigenheid van elke kern*

De ontwikkeling van de woonkernen mag niet de oorzaak zijn van de teloorgang van de eigenheid van elke kern. Er moet geen status-quo worden nagestreefd, maar de ontwikkelingen moeten rekening houden met de structuur, het karakter en de ruimtelijke draagkracht*

van een kern. Dit kan door wat waardevol is te behouden en toe te voegen wat een verrijking kan zijn.

G Herwaardering en ontwikkeling van stedelijke woonvormen

Om binnen de woonkernen een stedelijke dichtheid* te kunnen halen, is de traditionele rijwoning de voor de hand liggende keuze, ondanks het succes van de suburbane* woningtypes* (halfopen en open bebouwing). Rijwoningen zijn dus aan een herwaardering toe. De complexiteit van sommige ontwikkelingslocaties, de hoge grondprijzen, de behoefte aan kleinere en flexibele woningen creëren daarnaast een nood aan nieuwe stedelijke woonvormen. Bouwvoorschriften zouden deze nieuwe stedelijke woonvormen moeten faciliteren. Bij de overheden, bouwpromotoren en kandidaat-bewoners leven bovendien nog een aantal vooroordelen die de introductie van nieuwe woningtypes bemoeilijken. Er is dus ook nood aan sensibilisering en informatie.

5.2.3 Verbetering van de woonkwaliteit

Uit onderzoek² blijkt dat de emigratie uit Leuven niet zozeer uit een antistedelijke reflex gebeurt, maar eerder op basis van specifieke klachten over factoren die bepalend zijn voor de woonkwaliteit. De woonkwaliteit in algemene zin verbeteren, is daarom een doelstelling die nodig is om bepaalde bevolkingsgroepen (vooral gezinnen met kinderen) in Leuven te kunnen houden.

Stedelijke woonkernen verschaffen een zekere kwaliteit aan het wonen. Daarom kan een verbetering van de woonkwaliteit niet los gezien worden van de vorige doel-

stelling, de versterking van de stedelijke woonkernen. Daarbovenop moeten een aantal specifieke objectieven worden gesteld, waarvan ook – en misschien vooral – in woonkernen de kwaliteit afhankelijk is.

De woonkwaliteit verdient in elke kern de nodige aandacht. Speciale aandacht zal uitgaan naar de woonkwaliteit in de binnenstad, omdat dit de stedelijke woonomgeving bij uitstek is en de woonfunctie er méér dan elders onder druk staat.

A Nabijheid van groene ruimte met hoge belevingswaarde

Het ontbreken van groene ruimte met hoge belevingswaarde is één van de voornaamste redenen tot stadsvlucht. Als primair doel wordt daarom het ontwikkelen van groene ruimte in de nabijheid van de woonomgeving vooropgesteld.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen privaat groen (tuinen) en publieke groene ruimten met hoge belevingswaarde.

B Verbetering van de verkeersleefbaarheid*

Ook verkeers(on)leefbaarheid is een belangrijk motief om de stad als woonplek te verlaten. De verkeersleefbaarheid verbeteren heeft te maken met volgende aspecten. Ze worden verder uitgewerkt hoofdstuk 8: verkeersstructuur.

- Beheersing van het wegverkeer

De beheersing van het wegverkeer moet gerealiseerd worden door een combinatie van: beheersing van het to-

² Tratsaert K.: "Stads(v)lucht maakt vrij. Analyse van de verhuiststromen en een bevraging van de verhuismotieven en woonwensen van jonge gezinnen in het Leuvense", K.U.Leuven, Hoger Instituut voor de Arbeid, Leuven, 1998.

tale verkeersvolume; aanpassing van het rijgedrag aan de omgeving; geleiding van de verkeersstromen via het meest geschikte tracé; locatiebeleid* voor belangrijke verkeersattractoren; aanbod van alternatieven voor (gemonotoriseerd) wegverkeer.

Als uitgangspunt geldt dat naarmate het verblijfskarakter van de openbare ruimte belangrijker is, het wegverkeer méér beperkt moet worden. In de praktijk zal tussen verkeers- en verblijfskarakter een evenwicht gezocht moeten worden.

- *Aanpak van het bewonersparkeerprobleem*

De beschikbaarheid van een parkeerplaats is voor veel bewoners een noodzaak. Voor nieuw te realiseren woningen moeten daarom adequate parkeervoorschriften worden ontwikkeld die deze nood lenigen. Daarbij zal de vraag moeten gesteld worden hoe de parkeerinfrastructuur op lange termijn gebruikt en beheerd kan worden.

In vele woonkernen heerst een tekort aan parkeermogelijkheden voor bestaande woningen, omdat noch op de kavels, noch op de openbare weg voldoende capaciteit beschikbaar is om een antwoord te bieden op het huidige wagenbezit. Op deze plaatsen zal de overheid initiatieven moeten nemen of stimuleren, bijvoorbeeld in het kader van grote (her)ontwikkelingsprojecten.

Naast een breder aanbod aan parkeerplaatsen, kan het bewonersparkeerprobleem ook worden aangepakt door de behoefte aan parkeerplaatsen te verminderen. Hiervoor is een wijziging van het individuele verplaatsingsgedrag no-

dig: autodelen, beter gebruik van fiets en openbaar vervoer, ... Om dit te bereiken worden in hoofdstuk 8, verkeersstructuur, de nodige maatregelen voorgesteld.

- *Verbetering van voetgangers- en fietsinfrastructuur*

De openbare ruimte van de woonomgeving moet zodanig worden uitgerust dat verplaatsingen te voet en per fiets op een comfortabele alsook een objectief en subjectief veilige manier kunnen gebeuren.

C Evenwicht tussen permanent wonen en tijdelijk wonen*

Tijdelijke bewoners (studenten, passanten) maken een belangrijk deel uit van de totale Leuvense bevolking. Principieel wordt ervoor gekozen om tijdelijke bewoning te integreren in de nederzettingsstructuur, verweven* met permanente bewoning.

De tijdelijke bewoners zijn een groep met specifieke woonwensen, onder andere een geringere oppervlaktebehoefte. Het rendement van woningen voor tijdelijke bewoners (vooral studentenkamers, studio's en kleine appartementen) is dus meestal hoger dan deze voor permanente bewoners (vooral grotere gezinswoningen). Hierdoor bevinden deze laatste zich op de vastgoedmarkt in een zwakkere positie.

Anderzijds hebben tijdelijke bewoners door de kortere duur van hun verblijf meestal een vluchtere band met de stad en hun directe omgeving. Hun bijdrage in het sociaal leven in hun leefomgeving is meestal bescheidener. Op bepaalde momenten (weekends, vakanties) verblijft een aanzienlijk aantal van hen zelfs niet in Leuven.

Om zowel op de vastgoedmarkt als in het sociaal leven een gezond evenwicht te bereiken, is het nodig voor zowel het permanent als voor het tijdelijk wonen de nodige ruimte te voorzien, beide woonvormen ruimtelijk te verweven, en verdringing van de ene door de andere tegen te gaan.

D Aandacht voor de sociale veiligheid

Veiligheid is een basisbehoefte van iedere mens. De woonomgeving is de omgeving bij uitstek waarin men zich veilig wil voelen. De ruimtelijke inrichting van de woonomgeving kan zeker bijdragen tot de objectieve en de subjectieve veiligheid. Daarom dient bij het ontwerpen van de (semi-) publieke ruimte en van woonprojecten voldoende aandacht uit te gaan naar de sociale veiligheid.

E Verbetering van de milieukwaliteit

De milieukwaliteit beïnvloedt de woonkwaliteit. De parameters waarvan de milieukwaliteit afhangt, zijn zelden op het niveau van de stad beïnvloedbaar (bijvoorbeeld schone lucht). Daarvoor moet op provinciaal, gewestelijk en Europees niveau worden ingegrepen.

Bovendien is de ruimtelijke ontwikkeling van de stad slechts één van de factoren die de milieukwaliteit beïnvloeden. Milieukwaliteit valt dus als integraal thema buiten het bestek van het structuurplan. Het zal – wat de stad betreft – worden uitgewerkt in het milieubeleidsplan.

F Verbetering van de woningkwaliteit

De kwaliteit van de individuele woning ten slotte, is vanzelfsprekend mee bepalend voor de woonkwaliteit in algemene zin. De verbetering van de woningkwaliteit

hangt in belangrijke mate af van uiteenlopende parameters (bouwfysische toestand, nutsvoorzieningen, comfort, ruimte, ...), waarvan slechts sommige rechtstreeks met de ruimtelijke ordening verband houden. Een aantal factoren zijn bovendien geregeld op Vlaams niveau.

De woningkwaliteit zal in het structuurplan dus slechts aan bod komen in zoverre het beleid inzake ruimtelijke ordening hierop kan inspelen (bouwvoorschriften, gebiedsgerichte maatregelen, ...). Daarbuiten behoort het tot de opdracht van het woonbeleid.

5.2.4 Evenwichtige bevolkingssamenstelling

De schaarste op de woningmarkt, het groeiend algemeen welvaartspeil en de aantrekkracht van Leuven op hogeschoolde arbeidskrachten leiden tot een situatie dat sommige bevolkingsgroepen niet langer een geschikte woning kunnen vinden. De stad ijvert echter voor een evenwichtige bevolkingssamenstelling, waarin alle demografische, sociale en economische bevolkingsgroepen vertegenwoordigd blijven. Daarom moet een aanbodbeleid worden gevoerd om op de noden van specifieke doelgroepen in te spelen. Telkens wordt ook een evenwichtige spreiding over de verschillende woonkernen nastreefd.

A Grote gezinnen

Door de hogere rentabiliteit van studentenkamers en appartementen, daalt het aandeel (beschikbare) woningen op de vastgoedmarkt. Dit is één van de voornaamste oorzaken van de sterke emigratie van grote gezinnen (één- of twee-oudergezinnen, met twee of meer kinderen). Deze

tendens is op lange termijn nefast voor de stedelijke bevolkingssamenstelling. Enerzijds omdat door een ondervertegenwoordiging van kinderen de bevolking globaal veroudert, met een sterk toegenomen zorgbehoefte en een bevolkingsdaling tot gevolg. Anderzijds omdat de ouders van deze gezinnen onderdeel uitmaken van de beroepsactieve bevolking. Met hun vertrek verdwijnt dus een stuk van de economische draagkracht uit de stad.

Daarom wil de stad maatregelen nemen die het wonen in de stad voor grote gezinnen opnieuw aantrekkelijker maakt, opdat de emigratie van grote gezinnen grotendeels zou stoppen. In de gewenste bevolkingssamenstelling zal dus een groter aandeel grote gezinnen vertegenwoordigd zijn.

B Kleine gezinnen

Met kleine gezinnen worden de één- en tweepersoonsgezinnen (jongvolwassenen, mensen van middelbare leeftijd, senioren) bedoeld. Ze verschillen van de passanten doordat ze min of meer definitief voor Leuven als woonplaats kiezen, of er alleszins voor lange tijd willen blijven.

De kleine gezinnen groeien in aantal, om verschillende redenen. De maatschappelijke tendens van gezinsverdunning en de toenemende vergrijzing zijn de belangrijkste. In de stad stijgt het aandeel kleine gezinnen sterker dan elders, omdat "nieuwe" kleine gezinnen in toenemende mate naar de stad willen verhuizen.

C Ouderen en zorgbehoevende gezinnen

De vergrijzing van de bevolking is een algemene demografische tendens, te wijten aan de steeds toenemende le-

vensverwachting. Het aandeel oudere inwoners zal de volgende twee decennia bovenindien sterk stijgen, doordat de babyboomgeneratie dan een hoge leeftijd bereikt zal hebben. Daarbovenop is een tendens ingezet van immigratie van oprustgestelde mensen die hun leven voorstaan willen doorbrengen in de stad.

Meer oudere inwoners betekent onvermijdelijk ook meer kleine gezinnen, waarvan een toenemend aantal zorgbehoevend zal zijn. Daarnaast is er een maatschappelijke tendens om zoveel mogelijk zelfstandig te (blijven) wonen, ondanks de behoefte aan zorg: hoogbejaarden, gehandicapten, thuisverzorging, mantelwonen*, begeleid wonen, ... De woning zelf, de woonomgeving en de omkadering zullen dus aan specifieke eisen moeten voldoen.

Het is noodzakelijk hiervoor vandaag reeds een strategie te ontwikkelen en een patrimonium op te bouwen dat aan deze toekomstige vraag kan beantwoorden.

D Passanten

Met passanten worden de inwoners bedoeld die het wonen in Leuven zien als een tijdelijke situatie, zonder het nadrukkelijke vooruitzicht om langdurig in Leuven te blijven wonen. Ze stellen de definitieve woonplaatskeuze uit tot op het moment dat een gezin wordt gesticht. Veel passanten zijn na de beëindiging van de studies "blijven plakken" (al dan niet omwille van een doctoraat of een tijdelijk mandaat aan de universiteit). Onder passanten worden ook de (meestal oudere) studenten gerekend die permanent in Leuven verblijven. Deze passanten zijn bijna altijd jongvolwassenen, leven alleen of samen met

een partner en zijn meestal kinderloos. Naar alle verwachting zal hun aantal in de toekomst verder toenemen, om verschillende redenen.

Enerzijds voorziet de universiteit een verschuiving van haar taak, waarbij het fundamenteel en het toegepast onderzoek een steeds belangrijkere rol zal spelen. Onderzoek genereert een specifieke werkgelegenheid, waarvoor in hoofdzaak pas afgestudeerden worden geïntrigeerd, voordat zij in het bedrijfsleven terechtkomen.

Anderzijds wordt ook een sterke toename verwacht van het aantal spin-off bedrijven. Wegens hun innovatief en groeigericht karakter, doen ook zij vaak een beroep op tijdelijke, hoogopgeleide werkkrachten.

Naast de postuniversitaire passanten, die wellicht de meerderheid vormen, moet ook aan andere groepen tijdelijke inwoners aandacht worden besteed, zoals (legale) economische migranten en asielzoekers. Omdat hun middelen beperkt zijn, moeten zij een beroep doen op gesubsidieerde huisvesting, of op de woningmarkt de goedkoopste (en meestal slechtste) woningen betrekken.

E Studenten

De Leuvense universiteit, en in mindere mate ook de hogescholen, trekken een groot aantal kotstudenten aan. Dat veroorzaakt een grote en constante vraag naar studentenhuisvesting. Om de reguliere woningmarkt zoveel mogelijk te vrijwaren, moet deze specifieke behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief worden ingevuld. Dat is een taak van de private markt en de universiteit. De stad speelt een sturende rol.

De stad is gekant tegen een ad hoc aanpak van het kamertekort. Ze wil bovendien voorkomen dat gezinswoningen worden omgevormd tot studentenhuizen, omdat dit woningen in de binnenstad onbetaalbaar maakt. De stad ijvert voor de comfortverbetering van bestaande studentenkamers en ondersteunt de realisatie van nieuwe studentencomplexen, mits deze in een stedelijke woonomgeving worden geïntegreerd.

De hervormingen in het hoger onderwijs ten gevolge van de Europese Bolognaverklaring zullen op termijn leiden tot een verschuiving van het profiel van de studentenbevolking. De universiteit zal minder bachelorstudenten* aantrekken (eerste cyclusstudenten), maar méér (oudere) studenten in een masters* of voortgezette opleiding. De internationalisering van het hoger onderwijs zal bovendien het aantal korte verblijven (enkele maanden) van buitenlandse studenten doen toenemen³. Een groeiend aantal studenten zal zich dus méér terugvinden in het profiel van de passanten en niet langer zijn gading vinden op de kamermarkt.

F Inwoners met laag inkomen

In de steden is de concentratie van gezinnen met een laag inkomen traditioneel hoger dan elders in Vlaanderen. Dat heeft onder andere te maken met het woningaanbod, de werkgelegenheid en de vervoermogelijkheden in de stad. Ook het sociale huisvestingsbeleid in de steden is in de praktijk een factor die lage inkomens naar de stad trekt.

Hoewel de Leuvense bevolking een relatief hoog gemiddeld inkomen heeft, telt de stad toch méér sociale wo-

³ Architraaf. Een steunbalk voor wie meedenkt over studentenhuisvesting, K.U. Leuven, 2001.

ningen dan het gemiddelde voor de Vlaamse regionale steden. Binnen de regio neemt Leuven zelfs het leeuwendeel van de sociale huisvesting voor zijn rekening. Leuven heeft dus redenen om zijn taak inzake sociale huisvesting op korte termijn als reeds in belangrijke mate volbracht te beschouwen.

De stad pleit dan ook in de eerste plaats voor een inhaalbeweging in de buurgemeenten om tot een evenwichtige spreiding van de sociale woningen in het Leuvense te komen. Voor het eigen grondgebied schuift de stad de instandhouding en de renovatie van het bestaande patrimonium naar voor als prioritaire zorg.

Niettemin wil de stad blijven tegemoet komen aan de behoefte aan betaalbare woningen, ook voor de laagste inkomenstarieven. Dat opzet moet doorwerken in allerlei acties en maatregelen die verder aan bod komen (bv. minimale dichthesen in ruimtelijke uitvoeringsplannen*, actief grond- en pandenbeleid, initiatie van woonprojecten).

G Inwoners met gemiddeld inkomen

Bewoners met een gemiddeld inkomen dreigen door de schaarste op de woningmarkt niet langer een geschikte woning tegen een betaalbare prijs te vinden. Nochtans is de vertegenwoordiging van een grote groep inwoners met een gemiddeld inkomen belangrijk voor een evenwichtige bevolkingssamenstelling. Zonder hen zou de stad kunnen evolueren naar een elitaire stad of, omgekeerd, naar een economisch achtergestelde bevolking.

Daarom zijn inspanningen nodig om voor deze groep een geschikt aanbod aan te bieden, zodat zij zich in de stad kunnen handhaven.

H Inwoners met hoog inkomen

Inwoners met een hoog inkomen zijn onmiskenbaar fiscaal interessant voor de stad. Er moet voorkomen worden dat deze inwoners systematisch uitwijken naar de buurgemeenten, bij gebrek aan bevredigende woningen. Daarom moet ook in voldoende mate in deze behoefte worden voorzien.

5.2.5 Duurzaam (ver)bouwen

De nagestreefde duurzame ruimtelijke ontwikkeling heeft niet alleen te maken met een ordeelkundige sturing van de gewenste ruimtelijke structuur*. De dagelijkse bouwpraktijk is minstens even bepalend voor het duurzaam karakter van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Hoewel de ruimtelijke ordening in het algemeen, en het structuurplan in het bijzonder, de bouwpraktijk niet rechtstreeks kan beïnvloeden, is het toch wenselijk de randvoorwaarden voor duurzaam bouwen maximaal in te vullen.

A Aanmoediging van verbouwingen

De instandhouding en het rationeel hergebruik van het bestaand gebouwenpatrimonium vermindert de behoefte aan nieuwbouw. Dit leidt tot een beperking van de consumptie van gronden, materialen en energie. Het ruimtelijk beleid moet daarom de verbouwing en het hergebruik ondersteunen. Zijn de fiscale en de financië-

le hefbomen vooral gewestelijke bevoegdheden, dan kan de stad toch sturend optreden via voorschriften, premies, sensibilisering en strategische projecten.

B Aanpasbare woningen

De ruimtebehoefte van de bewoners van de stad is in voortdurende evolutie en verandert sneller dan de levensduur van het patrimonium. Woningen die vandaag gebouwd worden, moeten daarom voldoende aanpassbaar zijn om maximaal op een wijzigende behoefte te kunnen inspelen. Ook hier kan de stad sturend optreden.

C Duurzaam verkavelen

De wijze van verkavelen bepaalt de woningdichtheid* die kan gerealiseerd worden, en dus de mate waarin oordeelkundig met ruimte wordt omgesprongen. Ze bepaalt ook rechtstreeks de hoeveelheid infrastructuur die moet worden aangelegd.

Elke verkaveling (en elk ander grootschalig project) heeft echter ook onrechtstreeks een impact op het duurzaam karakter van de woningen: energieverbruik in functie van de schakeling van de woningen, zonnewarmte in functie van de oriëntatie van de woningen, recuperatie, infiltratie en buffering van hemelwater, ...

Duurzaam bouwen wordt dus van bij het verkaveling-ontwerp gestuurd. De verkavelingvoorschriften spelen een grote rol in de duurzame bouwpraktijk.

D Energie- en waterzuinige woningen

Ten slotte bepaalt de conceptie van woningen en de bouwpraktijk mee het energie- en waterverbruik.

De keuze van bouwmaterialen is bepalend voor de energie bij productie, constructie, onderhoud en afbraak. De compactheid van de woning en de keuze van de bouwmaterialen bepalen het energieverbruik in de woning. Het gebruik van leidingwater, de recuperatie en de buffering van hemelwater en de afvoer van afvalwater moeten van bij het ontwerp van de woning worden onderzocht.

Ook hier is de rol van de overheid vooral faciliterend en stimulerend.

5.3 GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.3.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste nederzettingsstructuur

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk beleid vertaald zullen worden. Deze concepten vormen een verdere thematische uitwerking van de algemene ruimtelijke concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven §3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste nederzettingsstructuur en zijn terug te vinden op figuur 2.06: ruimtelijke concepten en gewenste nederzettingsstructuur voor Leuven.

A Bijkomend woonaanbod concentreren in tien compacte kernen

Het concept "wonen in kernen met een eigen gezicht" voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (§3.2.2) beklemtoont het eigen karakter van de verschillende woonkernen in Leuven. In de nederzettingsstructuur wordt dit concept verder uitgewerkt. Het aantal woonkernen in Leuven wordt beperkt tot tien. Er wordt een ruimtelijk beleid uitgewerkt waarin het aanbod in de woonkernen wordt uitgebreid en het aanbod erbuiten sterk wordt ingeperkt. Dit bijkomend aanbod zal voornamelijk door inbreiding* gerealiseerd worden. Hierdoor kunnen de kernen versterkt worden terwijl ze hun compact karakter blijven behouden.

B De open ruimte stelt grenzen aan de kernen

Om het compacte karakter van de woonkernen te garanderen, zullen ze in ruimtelijke uitvoeringsplannen worden afgebakend. In deze afbakening worden verschillende ruimtelijke en functionele aspecten in rekening gebracht. Deze aspecten hebben niet alleen betrekking op de woonkernen zelf maar ook op de omliggende open ruimte. De perceptie van de open ruimte verschuift hierdoor van "potentieel uitbreidingsgebied" naar "grensstellende randvoorwaarde". Op korte termijn biedt deze werkwijze het voordeel van kernversterking en behoud van de open ruimte. Op lange termijn biedt deze werkwijze de meeste garanties op een duurzame ontwikkeling*.

C De binnenstad herwaarderen als stedelijk woonmilieu

Het concept "de binnenstad als motor voor ontwikkelingen" uit de algemene visie (§3.2.3) wijst op het belang om

een evenwicht tot stand te brengen tussen de woonfunctie en de centrumfuncties, zonder dat er sprake is van wederzijdse verdringing. In deze nederzettingsstructuur wordt dit concept verder uitgewerkt.

Bovendien is de binnenstad binnen Leuven het gebied bij uitstek waar de voordelen van het stedelijk wonen uitgespeeld kunnen worden. Stedelijk wonen impliceert dat men een zo efficiënt mogelijk grondgebruik nastreeft, dat men de stedelijke morfologische structuur als randvoorraarde in het stedenbouwkundig en architectuurontwerp opneemt en dat men de nabijheid van stedelijke voorzieningen als troef uitspeelt. Er worden een aantal ontwikkelingsperspectieven aangereikt om het woonaanbod en de woonomgeving in de binnenstad zowel kwalitatief als kwantitatief te versterken.

D De kernen gedifferentieerd verdichten en structureren

Het verdichten van de woonkernen mag niet ten koste gaan van de eigen identiteit. Er kan dus niet overal op dezelfde manier verdicht worden. Ieder afzonderlijk project moet zich in zijn omgeving inpassen en hier een meerwaarde aan geven. Er moet rekening gehouden worden met de terreinkenmerken (oriëntatie, ontsluitingsmogelijkheden, karakteristieke groenstructuren, ...) en met de karakteristieken van de woonkern als geheel (specifieke gebouwtypologieën, verkeerscirculatie, ...). Bovendien moet er op toegezien worden dat ondordachte ingrepen vandaag de mogelijkheden tot verdichting* van morgen, niet hypothekeren.

E Multifunctionele centra op maat van de kernen

Door inbreiding zal het draagvlak voor voorzieningen in de verschillende kernen toenemen. Deze voorzieningen worden bij voorkeur geconcentreerd in multifunctionele centra. Afhankelijk van het aanbod, de grootte en de ligging van deze centra functioneren ze op niveau van de woonkern, de stad of de regio. Omwille van de woonkwaliteit is het niet wenselijk om in alle woonkernen een centrum uit te bouwen met een bovenlokale attractie. Enkel waar de situatie zich ertoe leent (bijvoorbeeld in de binnenstad) zal hiervoor geopteerd worden.

F Woonfragmenten buiten de kernen afwerken

Een aantal gebieden behoren omwille van hun ligging en morfologie niet tot een woonkern, hoewel ze toch een relatief belangrijke woonconcentratie bevatten en er – in veel gevallen - nog een juridische aanbod beschikbaar is. Het gaat concreet om stukken lintbebouwing aansluitend op een kern of om kleinere woongebiedjes gelegen in de open ruimte. Het opnemen van al deze woonfragmenten in woonkernen zou niet stroken met het streven naar een compacte stedelijke structuur. De woonfragmenten kunnen naar hun huidige omvang en voorkomen verder afgewerkt worden. Er zullen in deze gebieden echter geen maatregelen genomen worden om het wonen actief te stimuleren.

5.3.2 Elementen van de gewenste nederzettingsstructuur

De klassieke bestemmingscategorieën voor woongebieden die in het gewestplan werden gehanteerd, hebben de ruimteconsumptie voor woningen in de hand gewerkt.

Gevolg is een verlies van ruimtelijke kwaliteit buiten de woongebieden. Bovendien bleken de bestemmingsvoorschriften niet in staat de kwaliteit van de woongebieden te verbeteren.

Daarom worden in het structuurplan met betrekking tot de nederzettingsstructuur nieuwe categorieën gedefinieerd. Voor elk van deze categorieën worden ontwikkelingsperspectieven geschetst voor de bestemming, de inrichting en de ontwikkeling van de gebieden die tot de categorie in kwestie behoren.

In het structuurplan worden de gebieden geselecteerd die voor de categorieën in kwestie in aanmerking komen. De precieze afbakening gebeurt via structuurschetsen en ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ook het uitwerken van gedetailleerde voorschriften en verordeningen is hier niet aan de orde.

De gewenste nederzettingsstructuur bestaat uit volgende structurbepalende elementen:

- woonkernen
- multifunctionele centra in de woonkernen (zie ook centrumstructuur § 6.4.10 en economische structuur §7.6.7)
- woonontwikkelingsgebieden in de woonkernen
- woonherwaarderingsgebieden in de woonkernen
- woonfragmenten buiten de woonkernen
- openruimtegebieden met natuur, recreatie als hoofdfunctie (zie openruimtestructuur § 4.4)
- knooppunten voor busvervoer en het fietsroutenetwerk (zie verkeersstructuur, § 8.5.5 en § 8.6)

- doortochten, wegen met wijkontslutingsfunctie, wegen met lokale bedieningsfunctie (zie verkeersstructuur, § 8.7)

De begripsbepaling, de ontwikkelingsperspectieven en de selectie van deze elementen worden in deze en andere deelstructuren uitgewerkt.

5.4 CATEGORISERING

5.4.1 Woonkernen

A Bestemming

Een woonkern wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. Binnen een woonkern wordt een beleid gevoerd dat gericht is op een versterking van de woonkwaliteit en een verhoging van het woningaanbod. De stedelijke woonontwikkeling wordt in de woonkernen geconcentreerd.

Binnen een woonkern streeft de stad naar een kwaliteitsvol voorzieningenniveau, afhankelijk van de omvang en de woningdichtheid van de woonkern, alsook naar een kwaliteitsvolle publieke en groene ruimte. De bouw- en inrichtingsvoorschriften staan in functie van de optimale ontwikkeling van de woonfunctie, waaronder een verdichting in functie van de draagkracht van de woonkern.

Wonen is in de woonkernen de hoofdfunctie. Niet-woonfuncties die het wonen op buurtniveau ondersteunen (gemeenschapsvoorzieningen, zorgfuncties, kleinhandel, diensten, recreatie, ...), worden bij voorkeur in de woonkern geïntegreerd. Andere niet-woonfuncties (vrije beroepen, kantoren, ateliers,...) zijn eveneens toegelaten, mits ze morfologisch en functioneel verenigbaar zijn met de woonfunctie en met de onmiddellijke omgeving en mits ze om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd. Bestaande niet-woonfuncties die niet (meer) aan deze voorwaarden voldoen, worden beschouwd als geïsoleerde functies. Deze kunnen blijven verder bestaan mits deze functies de woonkwaliteit niet bedreigen, en mits hun aanwezigheid geen woonontwikkelingsprojecten onmogelijk maakt.

B Inrichting

- Globale stedenbouwkundige structuur

Binnen de woonkernen wordt een gemiddelde stedelijke dichtheid* van minstens 25 woningen per hectare voorgesteld, conform de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Deze dichtheid kan in functie van lokale omstandigheden worden opgevoerd of teruggebracht. Richtinggevend wordt er een onderscheid gemaakt tussen:

- woonkernen met hoge stedelijke dichtheid: meer dan 30 woningen per hectare.
- woonkernen met gemiddelde stedelijke dichtheid: 20 tot 40 woningen per hectare.
- woonkernen met lage stedelijke dichtheid: 10 tot 30 woningen per hectare.

Voorlopig worden de dichthesden als grootte-orde opgegeven. Om deze werkelijk toepasbaar en afdwingbaar te maken, moet een sluitende berekeningswijze worden gedefinieerd. Dit kan in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) gebeuren.

De beschikbare ruimte moet optimaal worden benut voor verdichtingoperaties, maar ook voor de ontwikkeling van kwaliteitsvolle publieke ruimte. Binnen of nabij de woonkern moet voldoende groene ruimte met hoge beleefwaarde aanwezig zijn.

Het doorgaand en het ontsluitend verkeer moet op een beperkt aantal straten geconcentreerd worden. De andere straten hebben louter een lokale bedieningsfunctie. Binnen de woonkern moet een netwerk van veilige en comfortabele fietsroutes worden uitgebouwd dat de wijken met elkaar, met het multifunctioneel centrum en met de rest van de stad verbindt. De woonkern moet ontsloten* worden met hoogwaardig openbaar vervoer.

Verschillende woningtypes, niet-woonfuncties, publieke en groene ruimte worden maximaal met elkaar verweven. Door een ruimtelijke en functionele nabijheid wordt een onderlinge interactie en een meerwaarde voor alle functies en voor de woonkern in het geheel gecreëerd.

De globale stedenbouwkundige structuur van een woonkern wordt verder uitgewerkt in een structuurschets, die als leidraad dient voor uitvoeringsplannen en overheidsinitiatieven.

- *Inrichtingsprincipes op perceelsniveau*

In principe zijn, in de lijn van de globale stedelijke woningprogrammatie en de lokale behoeften, alle woningtypes mogelijk. Vanaf een nader te bepalen omvang van de ontwikkelingsoperatie moeten verschillende woningtypes en ook niet-woonfuncties worden gecombineerd. Nieuwe ontwikkelingen moeten maximaal in de eigen parkeerbehoefte voorzien.

Op perceelsniveau moet in de behoefte aan private buitentruimte worden voorzien. De kwaliteit van deze buitentruimte moet een hoog niveau bereiken door oriëntatie, aansluiting op de woning, privacy en ingroening.

Ten slotte moeten de functies en de bebouwing op perceelsniveau zodanig worden georganiseerd, dat een kwalitatieve relatie met de publieke ruimte ontstaat en dat de publieke ruimte door de betreffende functies en bebouwing wordt opgewaardeerd.

- *Publieke ruimte en gemeenschapsvoorzieningen*

De woonkernen krijgen prioriteit in een actief stedelijk beleid ter ondersteuning en ter verbetering van de woonkwaliteit.

De publieke ruimte wordt ingericht in functie van haar erf- en verblijfsfunctie* en in functie van het zacht verkeer. In straten met doorgaand verkeer en met wijkontslutingsfunctie gaat bijzondere aandacht naar verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De stad neemt maatregelen tegen sluipverkeer.

De stad ontwikkelt in de woonkernen voldoende groene ruimte en speel- en sportruimte, in functie van de lokale behoefté, de beschikbare ruimte, de beschikbare middelen en de opportuniteiten.

In functie van de lokale behoefté en de beschikbare middelen tracht de stad, in samenwerking met andere besturen, in de woonkern een behoorlijk voorzieningenniveau uit te bouwen.

C Ontwikkeling

- Woonontwikkelingsgebied

Binnen een woonkern worden woonontwikkelingsgebieden afgebakend. Het zijn gebieden die, in functie van de gewenste ruimtelijke structuur en de behoefté aan bijkomende woningen, prioritair in aanmerking komen voor de bouw van bijkomende woningen. Een woonontwikkelingsgebied moet met een gecoördineerde operatie worden gerealiseerd en minstens vertrekken vanuit een coherent stedenbouwkundig ontwerp.

Voor een woonontwikkelingsgebied kan in een uitvoeringsplan een programma* worden opgelegd (aantal en type woningen, niet-woonfuncties, publieke ruimte, ontsluiting, groen, ...). Eventueel kan aan de ontwikkeling van het gebied een fasering worden opgelegd, in functie van de lokale omstandigheden en van het globale stedelijke woonbeleid. In het bijzonder kan worden vastgelegd dat bestaande functies in het woonontwikkelingsgebied (bv. bedrijven) in stand kunnen gehouden worden. In dat geval wordt de selectie als woonontwikkelingsgebied beschouwd als een nabestemming, van kracht zodra de

huidige gebruiker van het terrein zijn activiteiten spontaan stopzet.

De realisatie van woonontwikkelingsgebieden biedt een interessante kans om een aantal van de eerder genoemde doelstellingen (zie §5.2) te realiseren:

- het voorzien van kleinschalige groene ruimte voor de onmiddellijke woonomgeving;
- het inbrengen van een aantal commerciële of gemeenschapsfuncties in de woonomgeving;
- de realisatie van parkeerplaatsen voor de bewoners van de onmiddellijke omgeving;
- het zoeken naar de juiste mix van verschillende wooningtypes en bevolkingsgroepen.

Afhankelijk van de lokale omstandigheden zal door de stad onderzocht worden welke van deze doelstellingen aan het project gekoppeld worden.

De gebieden in kwestie zijn meestal om specifieke redenen niet tot woonontwikkeling gekomen: bestemming op gewestplan* of BPA*, onontsloten* binnengebied, aanwezigheid van een te herlocaliseren niet-woonfunctie, ... In een ruimtelijk uitvoeringsplan worden de juridische belemmeringen weggенomen en de instrumenten tot (her)ontwikkeling gefaciliteerd.

Om deze gebieden te ontwikkelen, kan het nodig zijn dat de overheid het initiatief neemt. Daarom kunnen in woonontwikkelingsgebieden specifieke uitvoeringsinstrumenten worden toegekend aan de overheid, met name een recht van voorkoop en/of een onteigeningsbevoegdheid.

- *Woonherwaarderingsgebied*

Binnen een woonkern kunnen woonherwaarderingsgebieden worden afgebakend, waarbinnen renovatie en vervanging van het bestaande woningpatrimonium prioritaire aandacht krijgen. Daarvoor moeten in deze gebieden allerlei maatregelen worden geconcentreerd, verscherpt of aangepast. Zo kunnen bestemmings- en bouwvoorschriften worden versoepeld, (verhoogde) premies worden uitgereikt, initiatieven van andere besturen worden gebundeld en overheidsinvesteringen worden vooropgesteld.

D Selectie en afbakening

- *Woonkernen:*

Worden limitatief geselecteerd als woonkernen (zie figuur 2.07):

- Binnenstad: woonkern met hoge stedelijke dichtheid.
- Heverlee, Kessel-Lo, Beneden-Kessel, Terbank: woonkernen met gemiddelde stedelijke dichtheid.
- Wijgmaal, Wilsele-Putkapel, Wilsele-Dorp, Korbeek-Lo, Eghenoven: woonkernen met lage stedelijke dichtheid.

Merk op dat, als in deze selectie de naam van een deelgemeente voorkomt (Heverlee, Kessel-Lo...) hiermee niet de volledige deelgemeente bedoeld wordt, maar slechts een gedeelte ervan. De precieze afbakening van de woonkernen gebeurt in het RUP voor de nederzettingsstructuur. De concrete ontwikkelingsperspectieven voor al deze woonkernen zijn verder uitgewerkt in de respectieve stadsdelen (hoofdstukken 10 tot 14).

- *Woonontwikkelingsgebieden:*

De sites, opgesomd in de lijsten "beschikbare grote terreinen", "herontwikkelingslocaties*" en "terreinen buiten woongebied" (zie verder in dit hoofdstuk, § 5.7.2, C en D) worden niet-limitatief als woonontwikkelingsgebied geselecteerd. De definitieve selectie, de afbakening en de verfijning van de randvoorwaarden gebeurt later in een RUP.

- *Woonherwaarderingsgebieden:*

De selectie van woonherwaarderingsgebieden valt buiten het bestek van het structuurplan. Ze worden geselecteerd en afgebakend in een RUP. De afbakening van de woonherwaarderingsgebieden in uitvoering van de Vlaamse Wooncode* wordt daarbij gehanteerd als uitgangspunt.

5.4.2 Multifunctionele centra

A Bestemming

Multifunctionele centra vormen een onderdeel van de woonkern. In multifunctionele centra wordt een verwerving van het wonen en daarmee verenigbare niet-woonfuncties vooropgesteld. Afhankelijk van de draagkracht van de woonkern, kunnen centrumfuncties op niveau van de stad of de woonkern in het multifunctionele centrum worden ondergebracht.

De draagkracht van de ruimte ten aanzien van niet-woonfuncties wordt hier hoger ingeschat dan elders in een woonkern. Historisch gegroeide functies die het multifunctioneel centrum niet ondersteunen of aanvullen, kunnen slechts blijven verder bestaan als ze de woonkwaliteit niet bedreigen en het functioneren van het multifunctio-

neel centrum niet bemoeilijken. Hun aanwezigheid mag geen projecten in het centrum onmogelijk maken.

B Inrichting

- Globale stedenbouwkundige structuur

Binnen de multifunctionele centra moet een voldoende morfologische en functionele dichtheid nagestreefd worden, om de rol als centrum werkelijk te kunnen waarmaken. Daartoe moet de omvang van het multifunctioneel centrum enigszins in de hand worden gehouden.

De centra moeten met de rest van de woonkern verbonden worden door kwalitatieve verbindingen voor zacht verkeer.

Binnen een multifunctioneel centrum moeten de centrumfuncties met de woonfunctie verweven worden.

- Inrichtingsprincipes op perceelsniveau

Nieuwe ontwikkelingen op perceelsniveau bieden op de gelijkvloerse verdieping ruimte voor centrumfuncties. Indien hiervoor geen programma beschikbaar is, dan zijn de gebouwen bij voorkeur voldoende aanpasbaar om in de toekomst voor een centrumfunctie gebruikt te kunnen worden. Voor de functies op de gelijkvloerse verdieping, is het niet verplicht private buitenruimte op de benedenverdieping te hebben.

Gezien de mogelijkheid tot (commerciële) niet-woonfuncties op de gelijkvloerse verdieping, is de aanwezigheid van hoofdzakelijk niet-grondgebonden* woningen wenselijk. De interactie tussen de gelijkvloerse verdieping en de publieke ruimte vraagt in het multifunctioneel centrum bijzondere aandacht.

- Publieke ruimte en gemeenschapsvoorzieningen

De publieke ruimte moet georiënteerd zijn op de verblijfs- en centrumfunctie. Omdat de centra gezien hun historische ontwikkeling meestal gelegen zijn langs otsluitings- of verbindingswegen, hebben deze het karakter van een doortocht*. Verkeers- en verblijfsfunctie moeten gecombineerd worden.

Omdat de publieke ruimte in het multifunctioneel centrum in belangrijke mate de attractiviteit en het succes van de rol als centrum helpt bepalen, verdient de ontwikkeling van deze ruimte bijzondere aandacht.

De stad kan ervoor kiezen om gemeenschapsvoorzieningen in het multifunctioneel centrum te concentreren om dit centrum te versterken.

C Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.08)

- Wijgmaal: Gebr. Tassetstraat – Sint-Hadrianusstraat
- Wilsele-Putkapel: Aarschotsesteenweg (tussen de kerk en de Weggevoerdenstraat)
- Beneden-Kessel: Wilselsesteenweg
- Kessel-Lo: driehoek De Becker-Remyplein – Kop van Kessel-Lo – Centrale Werkplaatsen, Tiensesteenweg (tussen Tiensepoort en Grensstraat)
- Korbeek-Lo: Tiensesteenweg (tussen Tiensepoort en Grensstraat)
- Heverlee: driehoek Oud Gemeentehuis – Naamsepoort – Station
- Terbank: Celestijnenlaan – Tervuursesteenweg (tussen Tervuursepoort en Celestijnenlaan)

Voor Egenhoven en Wilsele-Dorp worden geen multifunctionele centra geselecteerd, gezien de beperkte omvang van deze woonkernen.

5.4.3 Woonfragmenten

A Bestemming

Woonfragmenten zijn gebieden waarin wonen de hoofdbestemming is, maar die – in tegenstelling tot de woonkernen – niet in aanmerking komen voor verdere ontwikkeling. Het betreft in omvang beperkte concentraties van woningen, meestal als gevolg van verlinding*, buiten de woonkernen. Omwille van het behoud van de compacte stedelijke structuur en van de openruimtekwaliteit, is hun verdere groei niet wenselijk. Vandaag zijn dit vaak woongebieden met landelijk karakter op het gewestplan.

Door hun aantal en hun concentratie is het niet opportuun ze te beschouwen als geïsoleerde woningen in open ruimte (zie verder): het afwerken van de bebouwing, door opvulling van de resterende percelen, vormt geen verdere aantasting van de open ruimte.

Omdat geen nieuwe dynamiek wenselijk is, worden geen bijkomende niet-woonfuncties toegelaten in de woonfragmenten, tenzij deze betrekking hebben op het ruimtegebruik buiten het woonfragment (bijvoorbeeld: landbouwbedrijf). Historisch gegroeide niet-woonfuncties die ondersteunend zijn of complementair met de woonfunctie of de open ruimte, kunnen blijven verder bestaan mits deze functies de woonkwaliteit niet bedreigen en niet bezwarend zijn voor de open ruimte.

B Inrichting

- Globale stedenbouwkundige structuur

Binnen de afbakening van het woonfragment kan de bestaande morfologische structuur worden afgewerkt. Onbebouwde kavels kunnen worden ingevuld op dezelfde manier als binnen het fragment courant is. Een verdichting of uitbreiding, onder andere door nieuwe verkavelingen, bebouwing in tweede orde of door opdeling van gebouwen, is niet wenselijk.

Omdat de meeste fragmenten het resultaat zijn van een proces van verlinding, is doorgaand en ontsluitend verkeer inherent aan de fragmenten. Het merendeel van dit verkeer wordt precies veroorzaakt door de verlinding. De inrichting van de publieke ruimte is daarom in eerste instantie geënt op de verkeersveiligheid, en niet zozeer op de verblijfskwaliteit.

Omdat verdere ontwikkeling niet wenselijk is, is het ook niet wenselijk de woonfragmenten met voorzieningen uit te rusten. Daarvoor zijn zij afhankelijk van de nabijgelegen woonkern. Een goede verbinding voor fietsers en voetgangers is derhalve wenselijk. Door de excentrische ligging en de sterke spreiding van woningen, is het draagvlak voor openbaar vervoer beperkt.

- Inrichtingsprincipes op perceelsniveau

Nieuwbouw is mogelijk op de resterende kavels, mits deze in eerste orde (rechtstreeks aan de straat grenzend) gelegen zijn. Nieuwe verkavelingen zijn in principe niet toegelaten. De morfologische coherentie met de aanwezige bebouwing krijgt prioriteit op het principe van verdichting. Meergezinswoningen zijn niet wenselijk.

De woonfragmenten die in een openruimtegeheel gelegen zijn, vervullen naast hun taak als woongebied ook een rol in de natuurlijke structuur. Daardoor kan het gebeuren dat aan de private open ruimte in het woonfragment bijzondere eisen zullen worden gesteld.

- *Publieke ruimte*

De (her)inrichting van de publieke ruimte is in de eerste plaats georiënteerd op verkeersleefbaarheid. Gezien de lage dichtheid en de omvang van de bebouwing, is een inrichting die uitgaat van een intensief gebruik, zoals een woonerf, niet aangewezen.

C Ontwikkeling

Aangezien woonfragmenten wel kunnen worden afgewerkt, maar niet verder ontwikkeld, zijn er geen bijzondere perspectieven inzake ontwikkeling aan verbonden.

D Selectie en afbakening

(zie figuur 2.08)

Worden niet-limitatief geselecteerd als woonfragment:

- Rond Wijgmaal: Wakkerzeelsebaan (ten noorden van de spoorweg) (WF1), Rotselaarsesteenweg (ten noorden van Wijveld) (WF2), Wijgmaalbroek (WF3), Wilsele-Hoek (WF4), Bornestraat-Koksijdewijk (WF33).
- Rond Wilsele-Putkapel: Puttebroekstraat (WF5).
- Rond Beneden-Kessel: Kriekenbergweg (WF6), Holsbeeksesteenweg (ten oosten van Bergstraat) (WF7), Leming (WF8), Wijnbergenstraat (WF9), Sneffenstraat (WF10), Schoolbergenstraat en zijstraten (WF11), Kortrijksstraat (WF12), Hulsberg (WF34), Wilselsesteenweg-Vunt (WF35).

- Rond Kessel-Lo: Jan Davidtsstraat (WF13), Diestsesteenweg (ten oosten van Wimmershofpad) (WF14), Platte Lostraat (ten oosten van Heidebergstraat) (WF15), Zavelstraat (WF16), Lange Lostraat (WF17), Heidebergstraat (ten zuiden van Koetsweg) (WF18), Trolieberg en zijstraten (WF19).
- Rond Korbeek-Lo: Pellenbergstraat (WF20), Hoegaardsestraat (ten zuiden van Ziekelingenstraat) (WF21), Wittehoevelaan (WF23).
- Rond Heverlee: Abdijstraat (WF24), Petrusberg (WF25), Studentenwijk Arenberg (WF36).
- Rond Terbank: Groeneweg (ten noorden van Tervuursesteenweg) (WF26), Tervuursesteenweg (ten westen van Groeneweg) (WF27), Bertemstraat (WF28).
- Rond de binnenstad: 's Hertogenlaan (WF29), Oude Rondelaan (ten westen van Nieuwe Mechelsesteenweg) (WF30), Galgebergstraat (WF31), Brusselsesteenweg (WF32).

5.4.4 Geïsoleerde woningen buiten het woongebied

A Definitie

Geïsoleerde woningen⁴ zijn alle woningen die buiten de afbakening van woonkernen en woonfragmenten te rechtkomen. Door hun relatief geïsoleerde ligging in een omgeving die niet voor wonen bestemd is, komen zij immers niet in aanmerking voor een kwalificatie als woongebied. De woningen zijn in de meeste gevallen vandaag reeds 'zonevreemd'*

⁴ Eigenlijk maakt deze categorie geen deel uit van de gewenste nederzettingsstructuur. Naargelang het geval situeren deze woningen zich als geïsoleerde elementen in een andere deelstructuur (meestal openruimtestructuur of economische structuur).

De gewenste bestemming van het gebied is dus een anderre dan wonen (meestal een openruimtebestemming), wat hun categorisering als geïsoleerde woning verklaart. Hun aanwezigheid wordt aanvaard als een feitelijk gegroeide toestand. Een toename van het aantal woningen zou de kwaliteit van de omgeving verder aantasten. Daarom zijn in principe geen bijkomende woningen in hoofdbestemming toegelaten (hetzij door nieuwbouw, hetzij door opdeling, hetzij door functiewijziging). In specifieke gevallen kan het evenwel zinvol blijken om bestaande waardevolle niet-woongebouwen te herbestemmen tot woningen, om de teloorgang van deze gebouwen te vermijden.

B *Inrichting*

- *Globale stedenbouwkundige structuur*

De globale stedenbouwkundige structuur staat in functie van de bestemming en de inrichting van de omgeving. De aanwezigheid van de geïsoleerde woningen mag geen afbreuk doen aan de bestemmings- of inrichtingsmogelijkheden. De woonfunctie wordt ondergeschikt gesteld aan de gebruikswaarde van de omgeving volgens de vigerende bestemmingsvoorschriften.

- *Inrichtingsprincipes op perceelsniveau*

In principe zijn alle aanpassingen mogelijk die nodig zijn om de kwaliteit en het comfort van de woning in stand te houden of te verbeteren. Grote uitbreidingen zijn evenwel niet wenselijk.

Nieuwbouw of herbouw van woningen is niet toegelaten, tenzij de woonfunctie een nevenbestemming is naast de eigenlijke hoofdbestemming van het gebied (bijvoorbeeld: landbouwzetel, conciërgewoning aan een be-

drijfsgebouw). Dit kan aanleiding geven tot planschade*-eisen voor percelen die nu in goedgekeurde verkavelingen of in woongebied langs uitgeruste wegen zijn gelegen, maar via een RUP onbebouwbaar worden. Verder in dit hoofdstuk (§ 5.7.6.) wordt een raming gemaakt van het aantal kavels dat onbebouwbaar wordt.

Aan de gebouwen en de private buitenruimte kunnen specifieke inrichtingsvoorschriften worden opgelegd in functie van de verbetering van de ecologische en landschappelijke kwaliteit van de omgeving.

- *Publieke ruimte*

In principe wordt de investering in de publieke ruimte beperkt tot het niveau van instandhouding, aangezien het aantal woningen dat ze bedient zeer beperkt is en deze bovendien sterk verspreid zijn. De inrichting van de publieke ruimte kan functie zijn van de eigenlijke bestemming van het gebied of van de inrichting van de omgeving.

De overheid kan niet gedwongen worden alle nutsvoorzieningen aan te bieden, aangezien dit in sommige omstandigheden economisch onverantwoord is, of een goede exploitatie hypotheert. Het kan betekenen dat aan de woningen bijkomende eisen worden opgelegd, zoals de eigen zuivering van het huishoudelijk afvalwater.

C *Ontwikkeling*

De ontwikkeling van de gebieden waarin deze geïsoleerde woningen gelegen zijn, wordt bepaald door de deelstructuur waartoe deze gebieden behoren (natuurlijke structuur, economische structuur, verkeersstructuur, centrumstructuur).

D Selectie

Om vergissingen te vermijden, zal geen limitatieve lijst van geïsoleerde woningen worden opgemaakt. De selectie van geïsoleerde woningen gebeurt automatisch, op basis van hun ligging buiten de afbakening van woonkernen of woonfragmenten.

5.4.5 Samenvatting

In de tabel hiernaast worden de voornaamste ontwikkelingsperspectieven van de vier belangrijke beleidscategorieën binnen de nederzettingsstructuur naast elkaar geplaatst.

5.5 KWANTITATIEVE TAAK- STELLING INZAKE WONEN

Het aantal woningen dat in Leuven bijkomend kan of moet gebouwd worden, is mee bepalend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In dit hoofdstuk wordt hiervan een inschatting gemaakt.

Aan de hand van de gewenste bevolkingssamenstelling (beschreven in de doelstellingen) en een prognose voor de toekomstige bevolking van Leuven⁵, wordt de woningbehoefte begroot. Daarnaast wordt een inschatting gemaakt van het aanbod dat binnen de gewenste ruimtelijke structuur nog kan worden gerealiseerd. De confrontatie van de behoefte en het potentiële aanbod leidt tot de keuze van een taakstelling voor Leuven inzake woonbouw.

De prognose voor de woningbehoefte en de inschatting van het aanbod binnen de gewenste ruimtelijke structuur gebeurt voor verschillende planperiodes. Als referentiepunt werd de toestand op 1 januari 2002 gekozen.

Hoewel de stad de bepaling van de behoefte, het potentieel aanbod en de taakstelling een gemeentelijke aangelegenheid beschouwt, is het aangewezen om met de planperiodes van de hogere planniveaus (RSV, RSVB) rekening te houden. Dit zal bij voorbeeld nuttig zijn voor het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Leuven, waar de eigen taakstelling met die van het regionaalstedelijk gebied Leuven zal worden geconfronteerd. Het RSV rekent met een planperiode 1992-2007. Aangezien bij de opmaak van het structuurplan Leuven deze planperiode reeds voor 2/3 verstreken was, achtte de stad het aangewezen om daarnaast met eigen planperiodes te rekenen.

Om met het stedelijk huisvestingsbeleid maximaal te kunnen inspelen op de kwantitatieve taakstellingen, worden de eigen planperiodes gelijkgesteld aan de gemeentelijke legislatuur. De behoeften, het potentieel aanbod en de taakstelling worden voor de huidige én de twee volgende legislaturen berekend. Zo blijven de ontwikkelingsperspectieven van het structuurplan voor langere tijd relevant en kan de gewenste ruimtelijke structuur gedurende een periode van minstens 15 jaar worden aangehouden. Als eigen planperiodes worden bijgevolg 2002-2006, 2007-2012 en 2013-2018 gekozen. De omtrekking naar de planperiodes van het RSV gebeurt voor de periodes 2002-2007 en 2008-2018.

⁵ Iris Consulting: " Woningbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport", Brussel, 2002.

	WOONKERN	MULTIFUNCTIONEEL CENTRUM	WOONFRAGMENT	GEÏSOLEERDE WONINGEN
Bestemming				
Wonen	Ontwikkeling van het woongebied	Ontwikkeling van het woongebied	Afwerking van het woongebied	Consolidatie bestaande woningen
Niet-wonfuncties	Centrumfuncties op buurtniveau	Centrumfuncties op niveau van de stad of de woonkern	Geen bijkomende niet-wonfuncties toegelaten	Volgens bestemming van het gebied
Inrichting				
Globale structuur	Verdichting van het woonweefsel*, verbetering van de woonkwaliteit, ontwikkeling van de publieke ruimte	Verdichting en verweving van woon- en centrumfuncties, ontwikkeling van de publieke ruimte	Oppulling van het woonweefsel, consolidatie van de woonkwaliteit	Instandhouding van de woningen, woonkwaliteit ondergeschikt aan hoofdbestemming
Perceelsniveau	Uitbreiding en opdeling van de woningen mogelijk, inbreiding mogelijk	Uitbreiding en opdeling van de woningen mogelijk, bebouwing afstemmen op centrumfunctie	Nieuwbouw op resterende percelen	Geen nieuwbouw toegelaten
Publieke ruimte	Investeren in verblijfs- en erffunctie, investeren in groene ruimte	Investeren in verblijfs- en centrumfunctie	Verbetering verkeersleefbaarheid	Instandhouding, of aanleg in functie van de bestemming van het gebied
Publieke voorzieningen	Uitbouw voorzieningen i.f.v. kern, hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer	Uitbouw voorzieningen i.f.v. kern, hoogwaardige bereikbaarheid met openbaar vervoer	Basismobiliteit aanbieden	Geen voorzieningen
Ontwikkeling				
Bestaand patrimonium	Stimulansen voor vernieuwing	Stimulansen voor vernieuwing	Geen stimulansen	Geen stimulansen
Nieuwe projecten	Woonontwikkelingsgebieden	Centrumversterking	Geen initiatieven	I.f.v. bestemming van het gebied

5.5.1 Woningbehoefte volgens de open trendbreukprognose*

A Aanname van de open trendbreukprognose als referentie voor het woonbeleid

De veronderstellingen, die aan de grondslag van de open trendbreukprognose liggen, sluiten het best aan bij de vooropgestelde beleidskeuzes. Deze prognose gaat uit van een constant immigratie- en emigratiepatroon van tijdelijke bewoners, maar veronderstelt dat de emigratie naar de nabijgelegen gemeenten (het arrondissement) van gezinnen met kinderen zal gekeerd worden.

De prognose mag niet worden geïnterpreteerd als een na te streven beleidsdoelstelling. De stad streeft immers geen groei om de groei na: het stadsbestuur heeft steeds vooropgesteld dat 100.000 inwoners de limiet is van wat Leuven ruimtelijk, maatschappelijk en bestuurlijk kan vatten. Het is wél een indicatie van de "natuurlijke" bevolkingsontwikkeling, als de bovenvermelde beleidskeuzes worden gemaakt. Daarmee moet rekening gehouden worden in het ruimtelijk en het huisvestingsbeleid.

In hoeverre de prognose de realiteit zal benaderen, is moeilijk voorop te stellen. De trendbreukprognose gaat ervan uit dat de evolutie van de bevolking niet gelimiteerd wordt door een schaarste in het woningaanbod, zoals vandaag nog het geval is. De prognose gaat bovendien uit van een min of meer ongewijzigd economisch klimaat.

In het licht van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen die zich in Leuven aandienen, kan men vermoeden dat omwille van de bijkomende werkgelegenheid meer mensen naar Leuven zullen willen immigreren. In dat geval zal de open trendbreukprognose een onderschatting van de werkelijke behoefte zijn.

Ten slotte kan aangenomen worden dat, zodra in de stad nieuwe woningen worden gerealiseerd ten behoeve van eigen inwoners, men ook een latente vraag zal activeren van kandidaat-inwoners die hun migratie naar Leuven hebben uitgesteld bij gebrek aan een aangepast aanbod.

B Woningbehoefte volgens de open trendbreukprognose

Omdat de gezinsgrootte een belangrijke parameter is bij de bepaling van de woningbehoefte, worden twee scenario's aangehouden. Ze leveren een vork op waarbinnen de werkelijke gezinsgrootte zal schommelen. In het minimale scenario wordt verondersteld dat de leeftijdsspecifieke gezinsgrootte constant blijft, aangezien Leuven reeds een lage gezinsgrootte heeft. In het maximale scenario wordt verondersteld dat de trend van gezinsverdunning van de laatste jaren zich lineair verder zet.

De woningbehoefte voor de vooropgestelde periode wordt gelijkgesteld aan de toename van het aantal gezinnen binnen de beschouwde periode:

⁶ In de woningbehoeftenstudie wordt één tussenliggende tijdshorizon gebruikt, namelijk 2008. De keuze van dit moment heeft te maken met de tijdshorizon van het RSV, die in de gemeentelijke structuurplannen moet worden overgenomen. Het woonontwikkelingsbeleid van de stad zal echter georiënteerd worden op de scharniersmomenten 2006 en 2012, zodat deze samenvallen met het einde van een legislatuur.

WONINGBEHOEFTIE ⁶	Minimum	Maximum
Bijkomende behoefte 2002-2006	3.175	3.584
Bijkomende behoefte 2007-2012	2.867	3.887
Bijkomende behoefte 2013-2018	2.206	2.982
Bijkomende behoefte 2002-2007	3.716	4.275
Bijkomende behoefte 2008-2018	4.532	6.178
Bijkomende behoefte 2002-2018	8.248	10.453

5.5.2 Realiseerbaar aanbod binnen de gewenste ruimtelijke structuur

A Uitgangspunt: behoud van de compacte stedelijke structuur

De geciteerde woningbehoefte wordt niet zonder meer overgenomen als taakstelling voor het woonontwikkelingsbeleid voor het Leuvense grondgebied. Het zou immers betekenen dat het realiseren van bijkomende nieuwe woningen maatgevend wordt voor de Leuvense ruimtelijke ontwikkeling. Reeds in de algemene visie werd vooropgesteld dat de kwaliteit van de woonontwikkeling belangrijker is dan de kwantiteit.

Het behoud van de compacte stedelijke structuur is daarentegen wel maatgevend. Er kunnen slechts bijkomende

woningen gerealiseerd worden in zoverre deze structuur gerespecteerd blijft.

B Theoretisch aanbod binnen de gewenste ruimtelijke structuur

Voor Leuven werd een gewenste ruimtelijke structuur uitgetekend die rekening houdt met de uitgangspunten, de visie en de doelstellingen. Binnen deze gewenste ruimtelijke structuur zit nog een potentieel aanbod aan nieuwe woningen.

Om het potentieel aanbod te kunnen berekenen, werd een hypothese uitgewerkt voor de afbakening van woonkernen en woonfragmenten. De afbakening maakt geen onderdeel uit van het structuurplan, maar vormt de voorstudie voor een later op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan. Binnen deze hypothetische afbakening werd voor de beschikbare terreinen onderzocht hoeveel woningen er gerealiseerd zouden kunnen worden (toestand op 31-12-2001). Deze getallen zijn benaderend en in de eerste plaats bedoeld als een onderbouwing van de beleidsuitspraken. Er werd nog geen specificatie volgens woningtype opgesteld, wel volgens terreintype.

- Binnen de woonkernen

Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen ⁷ :	1081	-
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen:	699	-
Op beschikbare niet-geblokkeerde grote terreinen in woongebied:	839	42,77 ha
Op beschikbare geblokkeerde grote terreinen in woongebied ⁸ :	332	18,85 ha
Op herontwikkelingslocaties in woongebied:	2494	54,77 ha
Op andere gewestplanbestemmingen:	1661	66,72 ha
TOTAAL⁹:	7106	-

⁷ Met onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen worden de percelen bedoeld waarop een kleinschalige ontwikkeling mogelijk is (één of een beperkt aantal woningen). De grote percelen langs uitgeruste wegen maken een grootschalige ontwikkeling mogelijk of noodzakelijk, en werden meegeteld onder de noemer "beschikbare grote terreinen in woongebied".

⁸ De ontwikkeling van deze terreinen is meestal geblokkeerd door de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van het BPA.

- *Binnen de woonfragmenten*

Volgens de bovenvermelde ontwikkelingsperspectieven voor de woonfragmenten kunnen deze nog wel worden afgewerkt, maar zijn nieuwe ontwikkelingen (inbreiding, verdichting) niet wenselijk. Daarom worden voor het berekenen van het potentieel aanbod uitsluitend de onbebouwde percelen (in verkavelingen en langs uitgeruste wegen) in aanmerking genomen, niet de beschikbare grote terreinen (binnengebieden).

structuur en het juridisch kader waren daarbij de determinerende factoren.

Anderzijds bepalen de verhouding vraag – aanbod op de woningmarkt, de conjunctuur, de effectiviteit van het stedelijk en Vlaams woningbeleid en de bereidheid van de grondeigenaars, welk aandeel effectief op de markt komt. Dat is slechts een gedeelte van het theoretische aanbod.

Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen:	179	-
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen:	109	-
TOTAAL:	288	-

112

- *Buiten de woonkernen en fragmenten*

Buiten de woonkernen en -fragmenten is het niet wenselijk dat nog bijkomende woningen gerealiseerd worden. Pro memorie werden de bouwmogelijkheden binnen de gewestplanzones berekend, die buiten de hypothetische afbakening van woonkernen en woonfragmenten vallen. Deze bouwmogelijkheden vervallen zodra de principes van het structuurplan tegenwoordig worden gemaakt via een ruimtelijk uitvoeringsplan. Zie §5.8.2 (ruimtelijke uitvoeringsplannen).

De realisatiegraad voor onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen en in goedgekeurde verkavelingen wordt begroot in § 5.7.2.B (programmatie van het stedelijk woonontwikkelingsbeleid – nieuwe woningen op onbebouwde percelen). De realisatiegraad van grotere terreinen wordt geschat op 40 tot 60%. Een ambitieus cijfer, aangezien noch de markt, noch de stad momenteel deze realisatiegraad halen. Deze vooropgestelde ambitie vereist dus minstens van de stad een actief ontwikkelingsbeleid inzake woningbouw.

C Realiseerbaar aanbod

Van het theoretisch aanbod in woonkernen en woonfragmenten werd vervolgens onderzocht op welke termijn de woningen redelijkerwijs kunnen gerealiseerd worden. De omgevingskarakteristieken, de eigendoms-

Onderstaande cijfers zijn slechts een prognose op basis van de actuele inzichten. Zij zullen later moeten bijgestuurd worden in functie van nieuwe ontwikkelingen of gewijzigde inzichten.

⁹ Exclusief de onbebouwde percelen maakt dit 5.989 woningen op 212,96 ha of gemiddeld 28 woningen per hectare.

- *Op korte termijn (2002 – 2006)*

Het realiseerbaar aanbod op korte termijn is in feite het aanbod dat nog tijdens deze legislatuur zou ontwikkeld kunnen worden. Vooral voor grootschalige ontwikkelingen betekent dit dat slechts die projecten, die nu reeds in voorbereiding zijn, op korte termijn realiseerbaar zijn.

De in 2001 vergunde nieuwbouwwoningen en de grote projecten welke tijdens de opmaak van dit structuurplan in aanbouw waren, worden redelijkerwijs vanaf 2002 in gebruik genomen en kunnen dus reeds beschouwd worden als een invulling van de geciteerde woningbehoefte.

Telling op basis van de verleende bouwvergunningen leert dat dit om 592 wooneenheden gaat.

Deze zijn bij te tellen bij het aanbod op korte termijn.

	40% REALISATIE	60% REALISATIE
Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen:	252	
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen:	324	
Op beschikbare grote terreinen in woongebied:	263	394
Op herontwikkelingslocaties in woongebied:	156	234
Op andere gewestplanbestemmingen:	0	0
TOTAAL:	995 WONINGEN	1204 WONINGEN
+ 592	1587	1796

- *Op middellange termijn (2007 – 2012)*

	40% REALISATIE	60% REALISATIE
Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen:	378	
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen:	243	
Op beschikbare grote terreinen in woongebied:	72	108
Op herontwikkelingslocaties in woongebied:	536	804
Op andere gewestplanbestemmingen:	363	545
TOTAAL:	1592 WONINGEN	2078 WONINGEN

- *Op lange termijn (2013 – 2018)* Omdat er geen argumenten zijn om aan te nemen dat na

	40% REALISATIE	60% REALISATIE
Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen:	252	
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen:	162	
Op beschikbare grote terreinen in woongebied:	133	200
Op herontwikkelingslocaties in woongebied:	306	458
Op andere gewestplanbestemmingen:	301	451
TOTAAL:	1154 WONINGEN	1523 WONINGEN

D Perspectieven na 2018

Na 2018 (de tijdshorizon die in de woningbehoeftenstudie gehanteerd wordt) kan het resterende gedeelte van het theoretische aanbod verder gerealiseerd worden. Dus zal vroeg of laat het merendeel van de nieuwbouwmogelijkheden voor woningen in Leuven binnen de vooropgestelde gewenste ruimtelijke structuur opgebruikt zijn.

2018 geen behoefte aan bijkomende woningen zal bestaan, moeten tegen die tijd andere plannen worden uitgewerkt. Dat houdt in dat de gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven moet worden bijgestuurd op basis van nieuwe behoeften. Op een hoger niveau zal naar een nieuwe afbakening voor het stedelijk gebied* gezocht moeten worden, zodat buiten het grondgebied van de stad Leuven de nieuwe behoefte kan worden ingevuld.

5.5.3 Taakstelling voor de woonontwikkeling op het grondgebied Leuven

Na confrontatie van de woningbehoefte en het realiseerbaar aanbod, wordt een taakstelling voor de woonontwikkeling op het grondgebied Leuven vooropgesteld. Met deze taakstelling wordt aan de woningbehoefte beantwoord, binnen de marges die de ruimtelijke context en de beleidskeuze van maximaal 100.000 inwoners op Leuven's grondgebied toelaten.

De stad stelt zich tot taak om de trend van selectieve stadsvlucht van gezinnen met kinderen te keren. Het betekent dat, binnen het nog af te bakenen regionaalstedelijk gebied Leuven, zowel kwantitatief als kwalitatief het nodige aanbod moet worden gecreëerd in een stedelijk woonmilieu.

De stad zal op het eigen grondgebied, binnen de marges van de door haar gewenste ruimtelijke structuur, de woningbouwmogelijkheden maximaal benutten.

Bijgevolg legt de stad zich als kwantitatieve taakstelling voor het eigen grondgebied inzake de woonontwikkeling op, om 50% van de voorziene woningbehoefte op het eigen grondgebied te laten re-

aliseren. Tot 2007 moeten er tussen 1.858 en 2.138 woningen gerealiseerd worden, en van 2008 tot 2018 nog eens 2.262 tot 3.088.

Omgerund naar legislaturen, komt dit tot 2006 neer op 1.587 tot 1.792 woningen (317 tot 358 per jaar), van 2007 tot 2012 op 1.430 tot 1.943 woningen (238 tot 324 per jaar), en van 2013 tot 2018 op 1.103 tot 1.491 woningen (184 tot 249 per jaar).

Deze opdracht komt in grote lijnen overeen met het aanbod dat in Leuven redelijkerwijze kan gerealiseerd worden binnen de vooropgestelde periode (realisatiegraad voor grote terreinen 40 tot 60%).

De bevolkingsprognose en het realiseerbare aanbod zijn slechts momentopnames. Beide kunnen in de toekomst aan schommelingen onderhevig zijn. Daarom vereist het woonontwikkelingsbeleid een voortdurende bijsturing van beide parameters. In volgende structuurplannen zal de taakstelling op grond daarvan geactualiseerd moeten worden.

TAAKSTELLING VOOR HET GRONDGEBOID LEUVEN	MINIMAAL	MAXIMAAL
2002 – 2007	1.858	2.138
2008 – 2018	2.266	3.089
2002 – 2006	1.587 (317 per jaar)	1.792 (358 per jaar)
2007 – 2012	1.430 (238 per jaar)	1.943 (324 per jaar)
2013 – 2018	1.107 (184 per jaar)	1.492 (249 per jaar)
2002 – 2018	4.124	5.227

5.5.4 Behoefte aan stedelijke woningen buiten het grondgebied Leuven

Met de opdracht die de stad voor zichzelf vastlegt, wordt slechts de helft van de behoefte aan nieuwe woningen ingevuld. Voor de andere helft is er geen plaats meer op Leuvens grondgebied. Om de vooropgestelde ruimtelijke en demografische ontwikkeling te kunnen realiseren, zal de niet-ingevulde behoefte aan woningen op het grondgebied van de buurgemeenten moeten gerealiseerd worden. Deze behoefte is supplementair boven de eigen behoefte van deze buurgemeenten.

De omvang van de woningbehoefte van Leuven dwingt ons ertoe het stedelijk gebied ruimer te beschouwen dan het grondgebied van Leuven zelf. De invulling van de behoefte zal dus moeten leiden tot een bijsturing van de forfaitaire taakstelling voor het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Leuven.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de woningbehoefte in essentie de behoefte vertolkt om in de stad te wonen. Redelijkerwijs moet in deze behoefte, ook in de buurgemeenten, worden voorzien met een aanbod van woningen in een stedelijk woonmilieu in plaats van in een suburbane woonomgeving.

5.6 KWALITATIEVE TAAKSTELLING INZAKE WONEN

Uit de doelstellingen bleek de noodzaak een aanbodbeleid te ontwikkelen. Daarmee kan optimaal op de wo-

ningbehoefte worden ingespeeld en kan de bevolkingssamenstelling in evenwicht worden gebracht en gehouden.

Dergelijk beleid zit te paard tussen de ruimtelijke ordening en de huisvesting. Het structuurplan is een te algemeen instrument om het aanbod in detail uit te werken. Wel worden de bouwstenen voor dergelijk beleid aangereikt: een kwantitatieve en kwalitatieve benadering van vraag- en aanbodzijde. De confrontatie tussen vraag en aanbod heeft in vorig hoofdstuk geleid tot de noodzaak van bijkomende woningen op het Leuvense grondgebied en een behoefte aan stedelijke woningen buiten het Leuvense grondgebied. Voornoemd beleid behelst echter veel meer dan het plannen van voldoende woningen. Het moet er ook voor zorgen dat de behoefte wordt ingevuld met een geschikte woning.

5.6.1 Profilering van de woningbehoefte

In een eerste stap worden de individuele woningbehoeften gegroepeerd in een aantal bewonersprofielen van wie de woningbehoefte min of meer vergelijkbaar is. Een profilering leidt per definitie tot stereotiepen. Individuele woningbehoeften zullen veel genuanceerder en in de praktijk vaak een combinatie van meerdere profielen zijn.

A Grote gezinnen

Grote gezinnen (één- of twee-oudergezinnen, met twee of meer kinderen) hebben behoefte aan een voldoende grote woning, met minstens een grote private buitenruimte maar liefst een volwaardige tuin. De woonomgeving moet kindvriendelijk zijn. Nabijheid van voorzieningen (school, kribbe, winkel, ...) is een troef, nabijheid van

speelruimte is belangrijk. Grote gezinnen wonen liefst in een eigen woning.

B Kleine gezinnen

De meeste kleine gezinnen (één- en tweepersoonsgezinnen) hebben een grotere ruimtebehoefte dan de passanten en vinden private buitenruimte belangrijk. Sommige kleine gezinnen stellen een rustige woonomgeving op prijs, anderen verkiezen de levendigheid van het centrum. De kwaliteit van de directe omgeving speelt een grote rol. Velen verkiezen een woning in eigendom.

Senioren vormen een specifieke groep binnen de kleine gezinnen. Zodra de kinderen op eigen benen staan, verandert de ruimtebehoefte, zowel inzake comfort, omvang als omgeving. Meer dan vroeger overwegen "jonge" senioren om hun te groot geworden huis in te wisselen voor een kleinere woning die beter op hun noden is afgestemd. Op hogere leeftijd stijgt ook de behoefte aan zorg.

C Zorgbehoevende gezinnen

Mensen die op één of andere manier zorgbehoevend zijn (ouderen, gehandicapten, ...) hebben nood aan een woning met de gepaste omkadering (onder andere zorg en openbaar vervoer). Ook aan de inrichting van de woning stelt de zorgbehoefte van deze gezinnen vaak bijzondere eisen (onder andere toegankelijkheid).

D Passanten

Passanten verkiezen het normale wooncomfort, zij het meestal op een beperkte oppervlakte. De werkenden (en zeker de tweeverdieners) kunnen een behoorlijk bedrag

aan huisvesting spenderen, de studerenden en werkzoekenden niet. Gezien de tijdelijkheid van hun verblijf verkiezen ze meestal een woning te huren. Passanten hebben vaak een druk sociaal leven. Bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen zijn een troef; een rustige woonomgeving is vaak minder belangrijk. Veel passanten prefereren daarom de binnenstad.

Asielzoekers en economische migranten stellen wegens hun achtergrond en hun economische situatie weinig eisen aan een woning. Op de reguliere woningmarkt kunnen zij enkel terugvallen op de slechtste woningen. Een specifiek aanbod vanuit de overheid is wenselijk.

E Studenten

De comfortbehoefte van de gemiddelde student is kleiner dan van iemand die permanent een woning betrekt. Nochtans is daar een sterke evolutie te merken: studenten eisen steeds méér comfort. Dit verklaart de groeiende populariteit van studio's. Door de algemene stijging van het welvaartspeil kunnen meer studenten een hoger bedrag spenderen aan huisvesting dan vroeger.

Dé student bestaat echter allang niet meer. Veel oudere studenten (van derde en vierde cyclus) verkiezen een woonomgeving die meer op een permanent dan op een tijdelijk verblijf is georiënteerd. Sommigen leven met een partner samen.

F Woonwagenbewoners

In het provinciaal structuurplan wordt uitgegaan van een provinciale behoefte aan 210 standplaatsen voor

woonwagenbewoners tegen 2010. De provincie heeft deze behoefte omgezet in een gemeentelijke taakstelling. Voor Leuven betekent dit dat 45 standplaatsen moeten worden aangeboden: 25 standplaatsen op residentiële terreinen, en 20 standplaatsen op doortrekkerterreinen. Leuven heeft reeds een residentieel terrein met 20 standplaatsen gerealiseerd aan de Dijledreef.

5.6.2 Profilering van het woningaanbod

Naast een profilering van de woningbehoefte, kan ook het woningaanbod in enkele profielen worden gevatt. Binnen één profiel hebben de woningen gelijkaardige karakteristieken. Per profiel kunnen ontwikkelingsperspectieven worden geschat. Ook deze profilering is onvermijdelijk te algemeen, gezien de grote diversiteit aan woningen en woonomgevingen.

A Kamers

De aard en de kwaliteit van een (studenten)kamer wordt vastgelegd door het kamerdecreet, aangevuld met de brandweervoorschriften van de stad Leuven. Een kamer beschikt zelf niet over minstens één van de basisvoorzieningen van een woning (WC, bad of douche, keuken) en is daarvoor aangewezen op een gemeenschappelijke ruimte. Een kamer moet minstens 12 m² groot zijn, met een uitzondering voor bestaande studentenkamers: minstens 8 m².

Kamers zijn in de eerste plaats bedoeld als studentenhuisvesting. In de praktijk worden sommige ook gebruikt als permanente woonplaats. De stad acht dat niet wenselijk, maar heeft geen instrumenten om het te voor-

komen. Overbewoning van kamers (in de praktijk kansarme gezinnen) moet in ieder geval worden bestreden via het welzijnsbeleid.

De stad kiest voor een verweving van de studentenhuisvesting met de permanente bewoning. Nieuwe studentenhuisvesting wordt bij voorkeur in de binnenstad, in de woonkern Heverlee of in de woonkern Terbank gepland. Nieuwe studentenhuisvesting buiten de woonkernen is niet wenselijk.

- Studentenhuizen

Het grootste deel van het bestaande kameraanbod situeert zich in studentenhuizen: opgedeelde, conventionele rijwoningen. Een opwaardering van dit patrimonium is wenselijk. Voldoen aan het kamerdecreet en de brandweervoorschriften is daarbij een minimale vereiste. De soms bedenkelijke onderhoudsstaat drukt op de woonkwaliteit en op het straatbeeld. De stad beschikt echter niet over de instrumenten om hiertegen op te treden, tenzij via sensibilisering. Ook de universiteit draagt hierin een verantwoordelijkheid.

Doordat het kamerdecreet en de comfortwensen van studenten hogere eisen aan studentenkamers stellen, dekt het onderste segment van de kamermarkt niet langer de behoefte aan studentenhuisvesting. Een aanpassing van het bestaande patrimonium aan de evoluerende behoefte is, naast de bouw van nieuwe studentenhuisvesting, noodzakelijk.

De opdeling van bestaande woningen in studentenkamers is niet wenselijk, tenzij de woning niet geschikt is

als gezinswoning. De stad legt deze beleidslijn vast in een stedenbouwkundige verordening.

- *Complexen*

De keuze van de universiteit om de studentenhuisvesting over te laten aan het privaat initiatief heeft ertoe geleid dat de studentencomplexen in hun beheer een relatief hoge ouderdom hebben. Dit patrimonium is aan renovatie toe. Wil de universiteit meer greep krijgen op de kamermarkt, dan is de bouw van bijkomende complexen onvermijdelijk. De stad kan samen met de universiteit onderzoeken welke locaties het meest geschikt zijn. Bij een dergelijk onderzoek brengt de stad ook de behoeften van de hogeschoolstudenten in kaart. Naast beschikbaarheid is de morfologische en functionele inpassing in het stedelijk weefsel een belangrijke randvoorwaarde.

De herbestemming tot studentenhuisvesting kan leiden tot een zinvol hergebruik van bestaande, leegstaande complexen.

Ook de private markt kan voorzien in de bouw van studentencomplexen. De stad moet er daarbij over waken dat de woonkwaliteit in deze complexen niet wordt opgeofferd aan de rentabiliteit.

- *Kamers in grote woningen*

Om onderbewoning tegen te gaan en gezinnen meer financiële armsgang te geven bij de aankoop van een woning, kan de stad de tijdelijke herbestemming van delen van een grote woning toestaan. Voorwaarde is dat de kwaliteit van de woning niet wordt aangetast. De stad kan hiervoor voorschriften uitwerken.

Het principe van tijdelijke vergunningen moet gekoppeld worden aan een opvolging en een controle op het aflopend karakter van deze vergunning.

- B *Studio's*

Een studio is een woongelegenheid met één leef- en slaapruimte, die beschikt over eigen keuken, WC en bad of douche. Voor studio's gelden geen minimale oppervlakten.

De studio komt bij uitstek in aanmerking voor de passanten die alleen leven en een geringe ruimtebehoefte hebben. Ook voor studenten die een hoger comfortniveau wensen dan dat van een klassieke studentenkamer is een studio een goede oplossing.

Studio's worden in de regel bewoond door tijdelijke bewoners en kennen daarom een relatief hoge rotatie van bewoners. Bewoners van studio's dragen daardoor minder bij tot de sociale cohesie van woonbuurten. Daarom is het nodig de studio's zoveel mogelijk te combineren met andere woningtypes die gericht zijn op permanente bewoning: liefst op gebouwniveau, in ieder geval op buurtniveau.

Studio's kunnen slechts in woonkernen gepland worden. Goede ontsluitingsmogelijkheden te voet, per fiets en met het openbaar vervoer kunnen het autobezit en de parkeerbehoefte van studiobewoners beperken.

- C *Kleine woningen*

Hieronder worden woningen begrepen met een beperkte oppervlakte (grootteorde 50 tot 100 m²) en een beperkt

aantal slaapkamers (1 of 2). Wegens de beperkte omvang, worden kleine woningen meestal als gestapelde woningen* (appartementen) gerealiseerd.

Een private buitenruimte is wenselijk, maar hoeft niet groot te zijn. De koppeling aan een semi-publieke buitenruimte kan hiervoor een alternatief zijn.

Omdat kleine woningen op de noden van specifieke bevolkingsgroepen inspelen, is het wenselijk kleine woningen zoveel mogelijk in combinatie met grotere woningen te realiseren, zodat een sociaal en demografisch gedifferentieerde woonomgeving gecreëerd wordt.

Goede ontsluitingsmogelijkheden te voet, per fiets en met het openbaar vervoer kunnen het autobezit en de parkeerbehoefte van bewoners van kleine woningen beperken. In de praktijk hebben de meeste gezinnen die een kleine woning bewonen een wagen, waardoor een parkeerplaats bij de woning geen overbodige luxe is.

Omdat de rentabiliteit van gestapelde kleine woningen redelijk hoog is, mag worden verondersteld dat de private woningmarkt in grote mate in dit aanbod zal voorzien. Wel moet de stad via haar vergunningenbeleid erop toezien dat de woonkwaliteit gegarandeerd blijft (geen onderdimensionering, kwaliteitsvolle gemeenschappelijke ruimten, relatie tot de publieke ruimte, ...).

D Grote woningen

Hieronder worden woningen begrepen met een voldoende oppervlakte (minstens 100 m²) en meerdere slaapka-

mers (minstens 3). De meeste conventionele gezinswoningen en de grote appartementen worden tot deze categorie gerekend.

De grote woningen spelen in op de woningbehoefte van grotere gezinnen met kinderen. Voldoende buitenruimte, bij voorkeur een private tuin, is essentieel. Speelruimte in de directe omgeving is eveneens wenselijk. Aangezien de meeste grotere gezinnen over minstens één wagen beschikken, is één parkeerplaats of garage per woning nodig.

De klassieke rijwoning beantwoordt aan het profiel van een grote woning, in zoverre in de nabije omgeving een parkeerplaats beschikbaar is. Vrijstaande woningen hebben een zeer groot grondgebruik. Dat beperkt niet alleen de draagkracht van de woonomgeving, maar leidt bovendien tot een hoge woonkost.

Op sites waar een hogere dichtheid wenselijk is dan met een klassieke rijwoning kan bereikt worden (bij voorbeeld om de grondlasten te drukken), kunnen gestapelde grote woningen worden gepland. Mits deze beschikken over voldoende vloeroppervlakte en een grote private buitenruimte, ze gebruik kunnen maken van (semi-)publieke groene ruimte en in een kwaliteitsvolle woonomgeving gelegen zijn, kunnen grote gestapelde woningen eveneens aan de woningbehoeften van grote gezinnen voldoen.

E Woning met omkadering

Onder woning met omkadering wordt begrepen: een grote of kleine woning, waaraan diensten gekoppeld zijn

of die een beroep kunnen doen op vlakbij gelegen zorgvoorzieningen.

De basisidee daarbij is dat de zorgbehoevende zich bij voorkeur niet moet verplaatsen of moet verhuizen naar de plaats waar zorg wordt verstrekt, maar dat de zorg naar de zorgbehoevende toekomt. Ruimtelijk wordt dit vertaald in (meestal kleine) woningen, soms aangepast aan de specifieke noden van de bewoners, in de nabijheid van zorginfrastructuur.

Deze zorgverstrekking is veeleer kleinschalig van aard. Binnen het huidig financieringssysteem van de gezondheidszorg is deze zorg aanzienlijk duurder. Zeker op korte termijn is een aanbod voor zorgbehoevende gezinnen afhankelijk van overheidstussenkomst. Op lange termijn, naarmate de groep zorgbehoevenden groter en kapitaalkrachtiger wordt, zal ook de private sector in deze woningbehoefte voorzien.

Welzijnsvoorzieningen met een woonfunctie of een opvangfunctie, begeleidingsfunctie of zorgfunctie worden maximaal binnen de woonkernen geïntegreerd.

F Complex

Met complexen wordt de huisvesting voor grote, collectieve gezinnen bedoeld. Een aantal traditionele collectieve gezinsvormen (religieuze gemeenschappen, internaten) zijn op hun retour, en hebben wellicht geen bijkomende ruimtebehoefte. De terugval van het aantal gemeenschappen stelt bovendien een probleem van herbestemming van bestaande complexen.

Rust- en verzorgingstehuizen zullen in de toekomst zeker in aantal toenemen, gezien de veroudering van de bevolking, ondanks het groeiende aandeel van de thuiszorg. Ook hier is een tendens te merken van grootschalige complexen, met weinig oppervlakte per inwoner, naar kleinschaligere gebouwen, met een grotere oppervlakte per inwoner.

G Woonwagenterreinen

- Residentieel terrein

De stad heeft recent een residentieel woonwagenterrein langs de Dijledreef (Leuven-Noord) gerealiseerd. Hier worden 20 standplaatsen aangeboden.

Het terrein en de aangrenzende woningen van de Dijledreef liggen sterk geïsoleerd tussen economische ruimte en infrastructuren. Na de (her)ontwikkeling van de Vaartzone en het spoorwegplateau, kan een aanvaardbare woonkwaliteit niet gegarandeerd worden. In de plannen voor Leuven-Noord wordt daarom ook langs de Dijledreef een economische ontwikkeling voorzien, na herlocalisatie van het woonwagenterrein.

Om, in afwachting van een herlocalisatie, de bestaande woonkwaliteit op peil te houden, mag de economische activiteit langs de Dijledreef in het gebied voor stedelijke ontwikkeling, pas toenemen als de bestaande woningen en het woonwagenterrein integraal in de ontwikkeling wordt betrokken.

Verder onderzoek is nodig voor de keuze van een geschikte nieuwe locatie, die voldoende groot is om te be-

antwoorden aan de provinciale taakstelling. De stad zal deze nieuwe locatie in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastleggen.

- **Doortrekkersterrein**

Vandaag tolereert en ondersteunt de stad het feitelijk gebruik van een terrein, net ten zuiden van de aansluiting van de E314 op de E40, als doortrekkersterrein. Mits het doortrekkerskarakter (standplaats voor maximaal enkele dagen) hier strikt gerespecteerd wordt, en de impact op de omgeving beperkt blijft tot het huidige niveau, kan deze functie hier worden bestendigd.

De realisatie van doortrekkersterreinen (afbakening in een RUP, aanleg, instandhouding) wordt in het provinciaal structuurplan beschouwd als een provinciale taak.

122

5.6.3 Gewenst aandeel van de verschillende types in het woningaanbod

Om het gewenst aandeel van de verschillende woningtypes in het woningaanbod te bepalen moet de hoger opgenomen globale kwantitatieve taakstelling inzake wonen gedifferentieerd worden. De gezinsgrootte vormt daarbij de bepalende factor. In de woningbehoeftenstudie¹⁰ worden twee scenario's gehanteerd om de relatie te leggen tussen de gezinsgrootte en het woningtype:

- Scenario 1: op basis van een "logische" keuze in functie van de gezinsgrootte: alle éénpersoonsgezinnen in een kleine woning, alle gezinnen van drie of meer personen in een grote woning en een 50/50-verdeling voor de tweepersoonsgezinnen.
- Scenario 2: op basis van de huidige (geschatte) verdeling naar woningtype: een kleine woning (appartement) voor 67,5% van de eenpersoonsgezinnen, 22,5% van de tweepersoonsgezinnen, 7,5% van de driepersoonsgezinnen en 1,5% van de grotere gezinnen.

Voor de verdeling van de globale taakstelling over grote en kleine woningen wordt een vork aangenomen tussen het eerste en het tweede scenario.

Kamers, woningen met omkadering en complexen zijn woonvormen afgestemd op specifieke doelgroepen (resp. studenten en bejaarden).

- Het aandeel woningen met omkadering en complexen voor bejaarden wordt overgenomen uit de behoeftaraming in de woningbehoeftenstudie.
- De exacte behoefte aan bijkomende studentenkamers kan bij gebrek aan gegevens niet worden gekwantificeerd.

Dit leidt tot de volgende verdeling:

¹⁰ Iris Consulting: "Woningbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport", Leuven, 2002, p. 69.

	2002-2008		2002-2018	
	MINIMAAL SCENARIO	MAXIMAAL SCENARIO	MINIMAAL SCENARIO	MAXIMAAL SCENARIO
WONINGEN TOTAAL VOOR PERMANENTE BEWONERS	1858	2138	4124	5227
Grote woningen	829 à 1178	835 à 1299	2049 à 2762	1940 à 3104
Kleine woningen	680 à 1029	839 à 1303	1362 à 2075	2123 à 3287
Woningen met omkadering	95	95	114	114
Complexen (rusthuisbedden)	65	65	109	109
KAMERS	?	?	?	?

5.6.4 Sociale en gesubsidieerde woningbouw

In het informatief gedeelte, analyse van de nederzettingsstructuur, werd in §8.6.2.A de behoefte aan sociale (betaalbare) huisvesting weergegeven. Binnen de globale taakstelling is het onmogelijk om het volledige huidige tekort aan sociale huurwoningen* (ruim 7700 eenheden) op te lossen, zelfs niet tegen 2018, aangezien de taakstelling 2002-2018 maximaal 5227 woningen omvat. Daarnaast is het sowieso niet wenselijk om de potentiële woningvoorraad volledig aan één doelgroep te spenderen; dit zou tegen de gewenste evolutie van de bevolkingssamenstelling ingaan. Tenslotte is een dergelijk groot contingent aan sociale huurwoningen in de praktijk niet haalbaar, gelet op de precaire financiële toestand van de sociale huisvestingsmaatschappijen.

Daarom gaat de woningbehoeftenstudie¹¹ uit van twee scenario's voor het aandeel sociale huurwoningen:

- vasthouden op het huidig peil (7,8%) (scenario "basisambitie");
- toepassen van het huidig aandeel huurders onder de inkomensgrens voor een behoorlijke private huurwoning (26,2%, zijnde huidig aanbod + huidig tekort) (sce-

nario "verhoogde ambitie"); hierdoor zou in 2018 het percentage sociale huurwoningen 9,4 à 9,8% bedragen.

Het restant van de totale taakstelling bestaat uit private huurwoningen, sociale of op een andere manier gesubsidieerde koopwoningen* en private koopwoningen. De overheidssteun voor de eigendomssector kan diverse vormen aannemen: sociale koopwoningen, sociale kavels, sociale leningen, fiscale stimuli, bouw- en renovatiepremies, ... Vermits de stad slechts gedeeltelijk greep heeft op deze steunmaatregelen, wordt de taakstelling voor deze doelgroep niet verder opgesplitst. In het algemeen is er zowel behoefte aan koop- en huurwoningen.

Voor het bepalen van het contingent private koopwoningen vertrekken we van het huidig percentage eigenaars dat boven de inkomensgrens zit voor de aankoop van een private woning (35,7%). De resterende taakstelling (38,1 of 56,5%, naargelang het percentage sociale huurwoningen) wordt voorbehouden voor private huurwoningen of gesubsidieerde koopwoningen.

¹¹ Iris Consulting: "Woningbehoeftenstudie Leuven, Eindrapport ", Leuven, 2002, p.71.

Dit leidt tot de volgende verdeling:

	2002-2008		2002-2018	
	MINIMAAL SCENARIO	MAXIMAAL SCENARIO	MINIMAAL SCENARIO	MAXIMAAL SCENARIO
WONINGEN TOTAAL VOOR PERMANENTE BEWONERS	1858	2138	4124	5227
Sociale huurwoningen	144 à 487	166 à 561	321 à 1081	407 à 1370
Gesubsidieerde koopwoningen of private huurwoningen	708 à 1051	815 à 1210	1572 à 2332	1993 à 2956
Private koopwoningen	663	762	1471	1864

5.6.5 Confrontatie van vraag en aanbod

STUDENTEN)- KAMER		STUDIO	KLEINE WONING	GROTE WONING	GROTE WONING	WONING MET OMKADERING	COMPLEX
STUDENT	Wenselijk	Toegelaten	Niet Wenselijk	Niet Wenselijk	Niet Wenselijk	Volgens behoefte mits integratie in het stede- de weefsel	
PASSANT	Toegelaten	Wenselijk	Wenselijk	Toegelaten	Toegelaten	Volgens behoefte	n.v.t.
KLEIN GEZIN	Niet wenselijk	Toegelaten	Wenselijk	Toegelaten	Toegelaten	Volgens behoefte	n.v.t.
GROOT GEZIN	Niet wenselijk	Niet wenselijk	Niet wenselijk	Wenselijk	Wenselijk	Volgens behoefte	n.v.t.
ZORGBEHOE- VEND GEZIN	Niet wenselijk	Niet wenselijk	Toegelaten	Toegelaten	Toegelaten	Wenselijk, mits integratie in het stedelijk weefsel	Volgens behoefte
COLLECTIEF GEZIN	Niet wenselijk	Niet wenselijk	Niet wenselijk	Toegelaten	Toegelaten	Volgens behoefte mits integratie in het stedelijk weefsel	Wenselijk, mits integratie in het stedelijk weefsel

5.7 PROGRAMMATIE VAN HET STEDELIJK WOON-ONTWIKKELINGSBELEID

De realisatie van de vooropgestelde doelstellingen in functie van de gewenste nederzettingsstructuur vereist een actief woonontwikkelingsbeleid. Zo'n beleid vereist de participatie van uiteenlopende actoren (stad, sociale huisvestingsmaatschappijen, OCMW, KU Leuven, privé-sector, ...). Vanuit het structuurplan wordt het kader vooropgesteld waarbinnen concrete maatregelen kunnen uitgewerkt worden.

5.7.1 Optimalisering van het bestaand woning-patrimonium

Het woonontwikkelingsbeleid mag zich niet enkel richten op de realisatie van een bijkomend aanbod. De instandhouding en verbetering van het bestaande patrimonium voorkomt dat in de toekomst – door een snelle achteruitgang van dit patrimonium – een grote behoefte ontstaat aan nieuwe woningen.

Bovendien is de huidige woningmarkt niet in evenwicht: vraag en aanbod zijn momenteel niet optimaal op elkaar afgestemd. Bij de creatie van nieuwe woningen zullen ook verschuivingen optreden op de markt van bestaande woningen.

A Woningrenovatie

Door de schaarste op de woningmarkt, worden bestaande woningen in Leuven over het algemeen goed in stand gehouden. De indruk bestaat dat een groot gedeelte van de oudere woningen recent gemoderniseerd zijn.¹² Het actief aanmoedigen van renovatie kan voorkomen dat een deel

van het patrimonium in een neerwaartse spiraal terechtkomt die ten koste gaat van de woonkwaliteit van de laagste inkomenscategorieën. De stad heeft volgende instrumenten om de woningrenovatie te stimuleren:

- Het uitreiken van renovatiepremies, al dan niet gekoppeld aan de afbakening van een woonherwaarderingsgebied, waarbinnen de comfortverbetering extra gestimuleerd moet worden.
- Het ongeschikt of onbewoonbaar verklaren van woningen. Dat verplicht de eigenaar om comfortverbeteringen of instandhoudingswerken uit te voeren, vooraleer de woning opnieuw bewoond mag worden.

Deze instrumenten zijn pas effectief wanneer ze ondersteund worden door terreinonderzoek, opvolging en communicatie.

B Vrijwaring van bestaande woningen van opdeling

Door de grote vraag naar (studenten)kamers, studio's en kleine woningen, is de huuropbrengst van kleinere wooneenheden groter en bestaat een voortdurende druk om bestaande, grote woningen, op te delen. Hierdoor komt het (reeds beperkte) aanbod aan woningen voor gezinnen met kinderen bijkomend onder druk te staan. Omdat het huisvestingsbeleid erop gericht is precies deze bevolkingscategorie te beschermen, moet het bestaande aanbod aan grote woningen maximaal behouden blijven. Daarom moet de opdeling van woningen voorkomen worden.

Daarom kan een verordening worden opgesteld die verbiedt dat woningen, die aan zekere voorwaarden vol-

¹² Hierover bestaan geen cijfers, omdat een comfortverbetering op zich niet vergunningsplichtig is. Een onderzoek naar de te verbeteren woningen is enkel haalbaar op statistisch niveau. De recent verzamelde gegevens n.a.v. de nationale enquête van 2001 worden pas binnen enkele jaren vrijgegeven.

doen (oppervlakte, mogelijkheid tot tuin) opgedeeld worden of herbouwd worden voor kleinere wooneenheden.

C Bestrijding van leegstand

Hoewel de leegstand in Leuven, in vergelijking met andere steden, relatief laag is, verdient de leegstandsbestrijding verdere aandacht. Leegstand betekent niet alleen dat woningen onbenut blijven; vaak is het ook de oorzaak van vermindering van de woonkwaliteit in de directe omgeving. Volgens de officiële inventaris¹³ telt Leuven 243 leegstaande woningen. Volgens een visuele controle van op de openbare weg rust op 900 woningen een vermoeden van leegstand (zie informatief gedeelte, analyse nederzettingsstructuur §8.2.E).

126

De belasting op leegstand is een nuttig instrument, maar veronderstelt een correcte inventarisatie en een consequente inning. Hiervoor is de stad ten dele afhankelijk van het Vlaams Gewest. De stad heeft de ambitie om de leegstand te houden onder de frictieleegstand* van 3% van het totale woningpatrimonium.

D Bestrijding van overbewoning

Overbewoning is in Leuven tot op heden niet in kaart gebracht. Het vermoeden bestaat dat het gaat om een reëel probleem, als gevolg van het tekort aan betaalbare grotere woningen en de aanwezigheid van een groot aantal (studenten)kamers.

De koppeling van het bevolkingsregister aan de inventaris van het woningbestand zou het in theorie mogelijk maken de meeste gevallen van overbewoning te achter-

halen. Zo'n onderzoek moet worden aangevuld met informatie van op het terrein, via een meldpunt of via welzijnswerkers en hulpverleners. De stad kan onderzoeken hoe ze, in samenwerking met de sociale huisvestingsmaatschappijen en het OCMW, de overbewoning bij de laagste inkomenscategorieën kan bestrijden.

Om de overbewoning bij gezinnen uit de gemiddelde inkomenscategorieën tegen te gaan, is de meest effectieve oplossing het aanbieden van grotere woningen aan betaalbare prijzen. Er kan onderzocht worden of in het aanbodbeleid van goedkope woningen, een voorrangsregeling kan worden uitgewerkt voor gezinnen die te klein behuisd zijn.

E Alternatieven voor onderbewoning

Onderbewoning, dit is met minder mensen in een woning wonen dan waar deze op voorzien is, leidt niet tot een probleem van verminderde woonkwaliteit. Wel wordt onderbewoning beschouwd als een minder doeltreffend gebruik van het woningpatrimonium.

Een ruimer aanbod van betaalbare compacte woningen die inspelen op de behoeften van senioren, kan een aantal van hen doen besluiten om hun te groot geworden woning te verlaten. De stad kan dit doorstromingsproces stimuleren door senioren die bereid zijn hun woning in Leuven van de hand te doen, voorrang te geven bij de toewijzing van woningen in projecten waarin de stad participeert.

In tweede instantie kan overwogen worden om aan bewoners van een te grote woning een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning* af te leveren voor studentenkamers,

¹³ Toestand op 31-12-2001 – Bron: Dienst huisvesting stad, Inventaris leegstaande woningen voor de toepassing van leegstandsheffing Leuven.

voor de periode dat de onderbewoning duurt. Voorwaarde is wel dat het aflopend karakter van dergelijke tijdelijke vergunning effectief kan worden gecontroleerd. Met dit initiatief wil de stad twee doelgroepen bereiken:

- senioren, voor de periode dat zij hun woning effectief blijven bewonen;
- jonge gezinnen, die een woning "op de groei" kopen en voor wie de tijdelijke verhuring van studentenkamers een middel kan zijn om een gedeelte van de aankoopprijs van de woning te helpen financieren.

F Wonen boven winkels

De leegstaande ruimte boven winkels en andere niet-woonfuncties ten slotte, biedt een potentiële mogelijkheid voor kamers, studio's en kleine woningen. Met name voor studenten en voor passanten is het wonen in een winkelstraat wellicht geen bezwarend argument.

De stad kan volgende maatregelen nemen om deze leegstand effectief te bestrijden:

- sensibiliseren, via het centrummanagement en via voorbeeldprojecten;
- versoepeling van de stedenbouwkundige voorschriften voor de bestaande winkelpanden in functie van herbestemming tot woning;
- voorwaarden opleggen aan nieuwe winkelprojecten (aparte toegang, sanitair, private buitenruimte, gescheiden nutsvoorzieningen, ...), eventueel te veralgemenen via een stedenbouwkundige verordening;
- premies verlenen voor het vrijwillig voorzien van een aparte toegang tot de bovenverdieping;
- de belasting op leegstand uitbreiden¹⁴ tot gedeeltelijke leegstand van potentiële woonruimte boven winkels.

G Inschakelen van bestaand patrimonium voor sociale huisvesting

Binnen de totale taakstelling voor de bouw van nieuwe woningen is het onmogelijk om het volledige huidige tekort aan sociale huurwoningen op te lossen, zelfs niet tegen 2018. Daarom moet daarnaast ook een inspanning geleverd worden om het huidige tekort te verkleinen door het opkopen, renoveren en onder sociale voorwaarden verhuren van (verkrotte en/of leegstaande) bestaande woningen. De instrumenten die de Vlaamse Wooncode daarvoor aanreikt, moeten maximaal worden benut.

5.7.2 Nieuwe woningen

Het stedelijk woonontwikkelingsbeleid zal het merendeel van de inspanningen en van de middelen moeten richten op de realisatie van nieuwe woningen, als antwoord op de verwachte toename van de woningbehoefte.

A Vervangende nieuwbouw

Gezien de ouderdom van een belangrijk deel van het patrimonium, zal voor een aantal woningen renovatie niet langer volstaan om de woningkwaliteit op peil te houden. Vervangende nieuwbouw dringt zich op. De stad kan de vervangende nieuwbouw stimuleren via volgende kanalen:

- door de renovatiepremies (eventueel beperkt tot de woonherwaarderingsgebieden) ook toe te kennen aan vervangende nieuwbouw, mits de bouwheer de nieuwe woning zelf zal betrekken en mits hij aan de vooropgestelde financiële voorwaarden voldoet;
- door bij de onbewoonbaar verklaarde woningen waar nodig de afbraak op te leggen voor woningen waaraan onverbeterbare, structurele gebreken zijn

¹⁴ De leegstandsheffing is momenteel bij decreet geregeld; de stad kan deze dus niet eigenhandig uitbreiden. Gedeeltelijke leegstand van potentiële woonruimte boven winkels valt overigens in principe onder de heffing. Het probleem is dat er een vrijstelling bestaat voor 'effectief en niet-occasioneel gebruik'. Deze wordt door de beroepsinstantie zeer ruim geïnterpreteert, zodanig dat het plaatsen van een spreekwoordelijke schoendoos volstaat om de belasting te ontlopen. Oplossing: een eigen belasting invoeren met een strengere regeling.

- door bouwvoorschriften voldoende flexibel te maken, zodat herbouw volumetrisch méér mogelijkheden biedt.

Er moet evenwel over worden gewaakt dat vervangende nieuwbouw niet leidt tot een daling van het aantal grote woningen. Daarom kan de bovenvermelde verordening tegen het opdelen van grote woningen worden uitgebreid tot vervangende nieuwbouw.

B Onbebouwde percelen

De onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen vormen een belangrijke reserve voor de realisatie van nieuwe woningen. De gemiddelde ontwikkelingsgraad van onbebouwde percelen is echter vrij laag (30% op tien jaar). Onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen worden doorgaans sneller bebouwd, omdat verkavelingen meestal als een globale vastgoedontwikkeling op de markt worden gebracht. Sommige kavels worden om speculatieve of familiale redenen onttrokken aan de vastgoedmarkt.

De ontwikkeling van onbebouwde percelen is om verschillende redenen wenselijk: creatie van bijkomende woningen, verbetering van de stedenbouwkundige structuur, verhoging van de kwaliteit van de publieke ruimte, betere benutting van de overheidsinvesteringen in infrastructuur.

De belasting op onbebouwde percelen blijft het instrument bij uitstek om de ontwikkeling te versnellen. Voorwaarden zijn echter een betere inventarisatie en een correcte inning. Wellicht moet de belasting worden verhoogd (eventueel in functie van de bouwmogelijkheden)

om een beter effect te sorteren. Het is ook nodig de belasting afhankelijk te maken van de ligging: de hoogste belasting voor kavels in goedgekeurde verkavelingen, een hoge belasting op percelen in woonkernen, een lagere belasting in woonfragmenten, opheffing van de belasting op kavels die buiten het woongebied komen te liggen. De onbebouwde percelen die in woonontwikkelingsgebieden worden opgenomen, ten behoeve van de realisatie van een groter bouwproject, kunnen gedurende een bepaalde tijd worden vrijgesteld van de belasting, aangezien de realisatie van een gecoördineerd project complexer is.

Indien de stad in het kader van het stedelijk grondbeleid optreedt als verkavelaar, kan ze bij de verkoop een realisatieverplichting opnemen.

De stad hoopt met dit beleid volgende realisatiegraad te bereiken:

REALISATIE WONINGEN OP ONBEBOUWDE PERCELEN (toestand 31.12.2001)	AANTAL KAVELS	AANTAL WONINGEN	REALISATIE- GRAAD 2002 - 2006	AANTAL WONINGEN	REALISATIE- GRAAD 2007 - 2012	AANTAL WONINGEN	REALISATIE- GRAAD 2013 - 2018	AANTAL WONINGEN
Percelen binnen woonkernen								
Percelen in goedgekeurde verkavelingen	699	699	40%	280	30%	210	20%	140
Percelen langs uitgeruste wegen	865	1081 ¹⁵	20%	216	30%	324	20%	216
Percelen binnen woonfragmenten								
Percelen in goedgekeurde verkavelingen	109	109	40%	44	30%	33	20%	22
Percelen langs uitgeruste wegen	179	179	20%	36	30%	54	20%	36
TOTAAL		2.068		576		621		414

C Beschikbare grote terreinen

Een belangrijk bijkomend woningaanbod kan worden gerealiseerd op beschikbare grote terreinen (meestal niet-ontsloten binnengebieden) binnen woonzones op het gewestplan*. Deze terreinen zijn om diverse redenen nog niet tot ontwikkeling gekomen: tot op heden een ander feitelijk gebruik, te saneren gronden, verschillende eigenaars, niet ontsloten gebieden, geblokkeerd door BPA's, ... De obstakels die een ontwikkeling verhinderden, moeten eerst opgeruimd worden. In de praktijk zal daarom voor de ontwikkeling van de meeste van deze gebieden een tussenkomst van de overheid nodig zijn.

Om te voorkomen dat deze gebieden op een ongecoördineerde manier ontwikkeld worden, of dat bepaalde evo-

luties een ontwikkeling onmogelijk zouden maken, zullen deze terreinen als woonontwikkelingsgebied worden afgebakend in een RUP. Daarmee wordt een samenhangende ontwikkeling opgelegd binnen de vastgestelde perimeter. Eventueel kunnen reeds randvoorwaarden voor de inrichting en de ontwikkeling worden opgelegd.

In functie van de specifieke randvoorwaarden van een terrein, of in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een woonkern, wordt de prioriteit bepaald waarmee het terrein kan of moet ontwikkeld worden.

De stad stelt richtinggevend en niet-limitatief de ontwikkeling van volgende grote terreinen voorop (zie figuur 2.09). Op basis van een voorlopige raming kunnen op deze terreinen 1.171 woningen gerealiseerd worden. Het

¹⁵ Er wordt van uitgegaan dat op 100 kavels gemiddeld 125 wooneenheden gerealiseerd worden omdat op een aantal van de 100 kavels appartementen zullen gerealiseerd worden in de plaats van eengezinswoningen.

BESCHIKBARE GROTE TERREINEN	NUMMER	RANDVOORWAARDE VOOR ONTWIKKELING
Wilsele-Putkapel:		
Pastorijweg	WO 1	integratie supermarket in project
Haestweg	WO 2	herverkaveling
Hoogveld	WO 3	integratie uitbreiding Kerkhof
Van der Nootstraat	WO 4	-
Woutersstraat	WO 5	groene publieke ruimte langs Vunt
Puttebroekstraat	WO 6	-
Brugveldstraat	WO 7	groene publieke ruimte langs Vunt
M. Clootsstraat	WO 8	
Beneden-Kessel:		
Genadeweg	WO 9	herverkaveling
Kessel-Lo:		
Vlierbeekveld	WO 10	integratie perceel bisdom in project
Bareelweg	WO 11	koppeling aan Jan Vranckxtracé
Coosemansstraat – P. Nollekensstraat	WO 12	
P. Lievenslaan	WO 13	
Heverlee:		
Van Ostaijenlaan	WO 14	integratie in park
Eerdekenstraat	WO 15	afstand tot Molenbeek en groene doorsteek
Parkveld	WO 17	koppeling met agrarisch gebied
Zwaluwenlaan	WO 18	
De Jacht	WO 19	groen woongebied
Terbank:		
Groenveldstraat	WO 20	samenhang met Groenveld
Egenhoven:		
Rotspoelstraat	WO 21	
Toverberg	WO 22	
Wilsele-Dorp:		
Valleistraat	WO 23	ontwikkeling gekoppeld aan reservegebied
Eikenbergstraat	WO 24	
Kleine Huizenstraat	WO 25	herverkaveling

is echter onwaarschijnlijk dat al deze terreinen, zelfs gespreid over drie legislaturen, ontwikkeld zullen kunnen worden. Daarom moet eerder een realisatiegraad van 40 tot 60% (468 tot 703 woningen) gehouden worden.

D Herontwikkelingslocaties

Met een herontwikkelingslocatie wordt bedoeld: een site waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. Waar woningbouw wenselijk is (al dan niet in combinatie met andere functies of de bestaande functie) na herlocalisatie en/of herstructurering van de huidige functie, worden de herontwikkelingslocaties geselecteerd als woonontwikkelingsgebied. Deze terreinen kunnen in een RUP eveneens worden afgebakend als woonontwikkelingsgebied, waarbij een gecoördineerde operatie een voorwaarde is. Eventueel kan via een milieuvergunning ook worden

vastgelegd hoelang de bestaande functie kan blijven verder bestaan. In functie van de specifieke randvoorwaarden van een terrein, of in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een woonkern, wordt de prioriteit bepaald waarmee het terrein kan of moet ontwikkeld worden. Eventueel kan worden vastgelegd dat bestaande functies in het woonontwikkelingsgebied (b.v. bedrijven) in stand kunnen gehouden worden. In dat geval wordt de selectie als woonontwikkelingsgebied beschouwd als een nabestemming zodra de huidige gebruiker van het terrein zijn activiteiten spontaan stopzet.

De stad selecteert niet-limitatief volgende herontwikkelingslocaties (zie figuur 2.09). Op basis van een voorlopige raming kunnen op deze terreinen 2.494 woningen gerealiseerd worden. Het is echter onwaarschijnlijk dat al deze terreinen, zelfs gespreid over drie legislaturen, ontwikkeld zullen kunnen worden. Daarom moet eerder een realisatiegraad van 40 tot 60% (998 tot 1497 woningen) gehouden worden.

HERONTWIKKELINGSLOCATIES	NUMMER	RANDVOORWAARDE VOOR ONTWIKKELING
Kessel-Lo:		
Centrale Werkplaatsen	WO 26	sanering bodem
Kop van Kessel-Lo	WO 27	combinatie met handel en kantoren
Heverlee:		
Site deelgemeentehuis Heverlee	WO 28	combinatie met gemeenschapsvoorz.
Binnenstad:		
Vaartkom blok 2	WO 29	onderdeel van gemengd project
Vaartkom blok 3	WO 30	onderdeel van gemengd project
Vaartkom blok 5	WO 31	onderdeel van gemengd project

Vaartkom blok 6	WO 32	onderdeel van gemengd project
Tussen Twee Waters	WO 33	onderdeel van gemengd project
Van Monsstraat	WO 34	bewonersparking ondergronds brengen
Bonte	WO 35	onderdeel van gemengd project
Parking Minckelers	WO 36	rotatieparking ondergronds brengen
Rijdende Artillerelaan	WO 37	afbraak barakken
Klooster Sint-Vincentius / Kardinaalstraat	WO 38	combinatie met studentenhuisvesting
Bottelarij	WO 39	afbraak bottelarij en woningen
Terclavers / Mechelsestraat	WO 40	herlocalisatie van bedrijf
VEL-site fase 2	WO 41	herlocalisatie van fitness
De Wingerd	WO 42	creatie van publiek park
Belgacom	WO 43	onderdeel van gemengd project
Steenpoort	WO 44	bewonersparking
Brouwersstraat 7	WO 45	
Drukkerij Acco	WO 46	integratie drukkerij
Ziekenhuissite (Hertogendal)	WO 48	combinatie met andere functies en park
Sint- Barbara	WO 49	koppeling aan ziekenhuissite
Minderbroedersstraat	WO 50	koppeling aan ziekenhuissite
Parking H.Drievuldigheidscollege	WO 51	combinatie met schoolfunctie en parking
Parking KBC	WO 52	parking ondergronds brengen
Departement Geologie	WO 53	combinatie met studentenhuisvesting
Van Vlasselaer – Faculty Club	WO 54	onderdeel van gemengd project
H. Conscienceplein	WO 55	integratie van speelplein in project
Vesaliusstraat - Parkstraat	WO 56	combinatie met studentenhuisvesting
OCMW-site	WO 57	combinatie met stud., parkje, parking
Voormalige rijkswachtkazerne	WO 58	herlocalisatie kazerne naar Philips
Tabacofina – Van der Elst	WO 59	herlocalisatie van bedrijf
Klein Rijsel	WO 60	aanleg Groenstraat en park
Bierbeekstraat	WO 61	ondergronds brengen bewonersparkeren

E Woonontwikkeling buiten woonzones op het huidige gewestplan

Een laatste groep van ontwikkelingsmogelijkheden zijn de terreinen die in de gewenste ruimtelijke structuur binnen een woonkern liggen, maar op het huidige gewestplan niet of niet onmiddellijk voor woningbouw in aanmerking komen. Het gaat concreet om woonreservegebieden*, woonuitbreidingsgebieden*, maar ook om agrarische gebieden en recreatiegebied.

Deze terreinen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt in principe beschikbaar. Juridisch en beleidsmatig bekeken verschillen deze gebieden echter grondig van vergelijkbare beschikbare terreinen in woongebied. Daarom worden ze apart behandeld.

Om deze terreinen te kunnen ontwikkelen als woongebied moet hun bestemming worden omgezet in een woonbestemming via een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij die gelegenheid kunnen aan de ontwikkeling van deze gronden bijzondere randvoorwaarden worden opgelegd, die op een klassiek voor wonen bestemd terrein economisch onhaalbaar zouden zijn: realisatie van grootschalig groen, sociale woningbouw, gemeenschapsvoorzieningen, ...

De stad selecteert niet-limitatief de onderstaande locaties (zie figuur 2.09). Op basis van een voorlopige raming kunnen op deze terreinen 1.762 woningen gerealiseerd worden. Het is echter onwaarschijnlijk dat al deze terreinen, zelfs gespreid over drie legislaturen, ontwikkeld zullen kunnen worden. Daarom moet eerder een realisatiegraad van 40 tot 60% (664 tot 997 woningen) aangehouden worden.

TERREINEN BIJTUEN WOONGEBIED	NUMMER	HUIDIGE GP BESTEMMING	RANDVOORWAARDE
Wijgmaal:			
Wakkerzeelsebaan	WO 62	Reserve	
Weduwenrij	WO 63	Uitbreiding	
Ursulinenstraat	WO 64	Recreatie	
Heverlee:			
Parkveld	WO 67	Agrarisch	creatie van publiek park
Terbank:			
Groenveld	WO 68	uitbreiding	grote open ruimte laten
Sint-Jansbergsesteenweg	WO 69	uitbreiding	
Wilsele-Dorp:			
Roeselberghdal	WO 70	reserve	

5.7.3 Studentenhuisvesting

Om te kunnen voldoen aan een bijkomende behoefte aan studentenhuisvesting, zal de bouw van nieuwe grootschalige complexen allicht noodzakelijk zijn.

Volgende sites komen daarvoor in aanmerking:

STUDENTENHUISVESTING	NUMMER	RANDVOORWAARDE VOOR ONTWIKKELING
Studentewijk Arenberg	WF 36	afwerking tussen Alma III en COP
Campus Sociale Wetenschappen		onderdeel van coherente ontwikkeling
Klooster Sint-Vincentius / Kardinaalstraat	WO 38	combinatie met woningen
Latijns-Amerikaans college		
OCMW-site	WO 57	combinatie met woningen
Vesaliusstraat – Parkstraat	WO 56	combinatie met woningen
Tuin Dekenstraat		aanleg buurtpark
Van Vlasselaer – Faculty Club	WO 54	onderdeel van gemengd project
Departement Geologie	WO 53	combinatie met woningen

134

5.7.4 Zorgwoningen

Omdat voor zorgwoningen in het algemeen een aanzienlijke terreinoppervlakte nodig is, en omdat deze functie onmogelijk de normale marktprijzen kan opbrengen, is het nodig voor de zorgwoningen (onderdelen van) sites te reserveren.

Indicatief wordt aan volgende sites gedacht:

SITE	NUMMER	PROGRAMMA
Weduwenrij (Wijgmaal)	WO 63	
Centrum Wilsele-Putkapel		bejaardentehuis OCMW
OCMW-site (Binnenstad)	WO 57	Sociaal Huis en begeleid wonen OCMW
's Hertogenlaan (Wilsele-Dorp)		bejaardentehuis De Wingerd
Ziekenhuissite (Binnenstad)	WO 48	

5.7.5 Sociale woningen

Met het oog op een gezonde sociale mix worden de nieuwe sociale woningen evenwichtig gespreid over de verschillende woonkernen. Sociale woonprojecten kunnen op zich staan of deel uitmaken van grotere woonontwikkelingsprojecten.

Indicatief wordt minstens aan volgende sites gedacht:

Voor zover het gaat om percelen die momenteel juridisch en technisch bebouwbaar zijn, kan daarvoor planschadevergoeding worden gevorderd. Onvermijdelijk zal het schrappen uit het woonaanbod dus een impact hebben op de stedelijke begroting. De stad kan nagaan in hoeverre hogere overheden een gedeelte van de plan-

SITE	NUMMER
Vlierbeekveld (Kessel-Lo)	WO 10
Zwaluwenlaan (Heverlee)	WO 18
Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo)	WO 26
Ziekenhuissite (Binnenstad)	WO 48
Groenveld (Terbank)	WO 20
Weduwenrij (Wijgmaal)	WO 63
Wilsele-Putkapel: gebied nader te bepalen	

5.7.6 Schrapping uit het aanbod

Pro memorie worden de woningen die vandaag potentieel realiseerbaar zijn, maar die volgens de gewenste ruimtelijke structuur uit het aanbod moeten worden geschrapt, weergegeven. De stad zal deze mogelijkheden tot woningbouw moeten verhinderen door via een RUP de bouwmogelijkheid op te heffen.

schade voor hun rekening kunnen nemen (door een gewestelijk of provinciaal RUP op te maken). Ook moet men onderzoeken in hoeverre deze planschade kan gecompenseerd worden door inkomsten uit het opvoeren van de bouwmogelijkheden op andere terreinen (indien daaromtrent een overeenkomst kan worden afgesloten met de eigenaars).

Op onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen (in woongebied op het huidige gewestplan):	159	-
Op onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen ¹⁶ :	520	-
Op beschikbare niet-geblokkeerde grote terreinen in woongebied ¹⁷ :	172	17,22 ha
Op beschikbare geblokkeerde grote terreinen in woongebied ¹⁸ :	89	1,39 ha
Op woonuitbreidings- en reservegebieden ¹⁹ :	531	42,26 ha
TOTAAL:	1471 woningen	60,87 ha

¹⁶ In dit getal zijn 450 appartementen op Kesseldal inbegrepen.

¹⁷ Dit cijfer staat voor de volledige ontwikkeling van deze gebieden. Enkel de door bestaande wegen ontsloten gedeelten van deze gebieden komen in aanmerking voor planschade.

¹⁸ In de mate dat deze terreinen momenteel juridisch niet bebouwbaar zijn, komen zij niet in aanmerking voor planschade.

- Woonuitbreidingsgebieden die niet meer in aanmerking komen voor ontwikkeling:

Beneden-Kessel: Bruineveldpad (2,91 ha); Terbank: Vogelzang (10,79 ha)

- Woonreservegebieden die niet meer in aanmerking komen voor ontwikkeling:

Kessel-Lo: Koetsweg - Platte-Lostraat (16,53 ha); Kessel-lo: Pasteelsblokweg - Lange-Lostraat (1,88 ha); Lemingbeekvallei (10,15 ha)

5.7.7 Prognose voor de theoretische woningdichtheid van de woonkernen na realisatie van alle woonontwikkelingsgebieden

OPPERVLAKTE VAN DE WOONKERN (HA)	OPPERVLAKTE VAN DE WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN BINNEN DE WOONKEREN (HA)	BESTAAND AANTAL WOONEENHEDEN BINNEN DE WOONKERN ¹⁹	AANTAL MOGELIJKE WOONEENHEDEN IN WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN BINNEN DE WOONKERN	AANTAL WOONEENHEDEN BINNEN DE WOONKEREN NA VOLLEDIGE REALISATIE VAN DE WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN	PROCENTUELE GROEI NA REALISATIE VAN DE WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN T.O.V. HET BESTAAND AANTAL	HUIDIGE WONINGDICHTHEID (W/HA)	WONINGDICHTHEID NA VOLLEDIGE REALISATIE VAN DE WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN (W/HA)	WONINGDICHTHEID IN WOONONTWIKKELINGSGBIEDEN (W/HA)	
Binnenstad	410,64	46,01	17 988	2 103	20 091	12 %	44	49	47
Terbank	146,94	38,29	2 525	1 149	3 674	45 %	17	25	30
Kessel-Lo	379,46	20,23	8 108	671	8 779	8 %	21	23	33
Heverlee	299,19	26,69	6 142	468	6 610	8 %	21	22	19
Beneden-Kessel	90,05	14,17	1 812	60	1 872	3 %	20	20	18
Wilsele-Dorp	78,51	8,63	1 394	179	1 572	13 %	18	20	21
Korbeek-Lo	94,32	0	1 531	0	1 531	0 %	16	16	0
Wijgmaal	89,89	12,24	1 030	245	1 275	24 %	11	14	20
Wilsele-Putkapel	195,12	19,56	1 934	350 ²¹	2 284	18 %	10	12	18
Eghenoven	45,49	8,45	415	100	515	24 %	9	11	12
TOTAAL	1 829,61	194,27	42 878	5 325	48 203	12 %	23	26	29

¹⁹ Woonuitbreidings- en woonreservegebieden vormen slechts potentiële bouwgronden. De omzetting daarvan naar een definitief onbebouwbaar statuut zou daarom geen aanleiding geven tot plансchade.

²⁰ 4 studentenkamers worden meeggeteld als één wooneenheid

²¹ Exclusief de zorgwoningen in het centrum van Wilsele-Putkapel

Deze tabel toont de theoretische dichtheid na volledige realisatie van alle in het structuurplan aangeduid woonontwikkelingsgebieden. De realisatie op onbebouwde percelen werd niet in rekening gebracht.

Er is geen rekening gehouden met de waarschijnlijkheid dat de woonontwikkelingsgebieden ook werkelijk ontwikkeld worden. In voorgaande paragrafen is deze waarschijnlijkheid in rekening gebracht door een realisatietagraad van 40 tot 60 % aan te houden. De voorspelde woningdichtheid is dus hoger dan de mogelijke situatie in 2018.

Uit de berekening van de bestaande en toekomstige woningdichtheid blijkt de differentiatie tussen de verschillende woonkernen. De binnenstad is de enige woonkern aan een hoge woningdichtheid. De kerken Terbank, Kessel-Lo, Heverlee en Beneden-Kessel evolueren naar of behouden een gemiddelde woningdichtheid. Korbeek-Lo, Wijgmaal, Wilsele-Putkapel en Eghoven behouden een lage woningdichtheid.

5.7.8 Keuze van strategische projecten

Om het stedelijk huisvestingsbeleid werkelijk op de sporen te zetten, selecteert de stad een beperkt aantal strategische projecten waarvan zij bij voorrang werk wil maken en zich (in meerder of mindere mate) als initiatiefnemer opwerpt. Hiermee wil de stad enerzijds haar taak voor de invulling van de woningbehoefte ter harte nemen, en anderzijds aan de bevolking en kandidaat-investerders het signaal geven dat het woonbeleid prioritaire aandacht krijgt. Andere gebieden, zoals de ziekenhuissi-

te, de Bottelarij en Twee Waters, zullen door particuliere investeerders worden geïnitieerd. Op basis van hun strategisch karakter (structurerend, katalyserend, geïntegreerd en complex) selecteert de stad (voorlopig) volgende projecten voor eigen initiatief:

1. Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo)
2. Vlierbeekveld (Kessel-Lo)
3. Site deelgemeentehuis Heverlee (Heverlee)
4. Van Ostaijenlaan (Heverlee)
5. Toverberg (Eghoven)
6. Conscienceplein (Binnenstad)
7. Weduwenrij (Wijgmaal)
8. Hoogveld (Wilsele-Putkapel)
9. Genadeweg (Beneden-Kessel)
10. Groenveld (Terbank)
11. OCMW-site (Binnenstad)
12. Parkveld (Heverlee)

5.8 UITVOERINGS-INSTRUMENTARIUM

5.8.1 Opmaak van structuurschetsen en inrichtingsplannen

De eerste stap naar een nieuw uitvoeringsinstrumentarium is de opmaak van structuurschetsen*. In deze structuurschetsen worden de concepten en ontwikkelingsperspectieven uit het structuurplan (zie ook het gebiedsgerecht gedeelte, hoofdstukken 10 tot 14) verder verfijnd, en wordt ruimtelijk onderzoek verricht naar de afbakening van de woonkernen en woonfragmenten.

De structuurschetsen zijn een noodzakelijke tussenstap tussen het structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ze hebben geen bindende of verordenende* kracht, maar vertolken een ruimtelijke visie over een bepaald gebied. De structuurschetsen worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd, als tussenstap in het opmaakproces van de uitvoeringsplannen.

Voor de woonontwikkelingsgebieden waar de stad zelf projecten wenst op te starten, kan ze een inrichtingsplan* opmaken. Een inrichtingsplan vormt een verdere verfijning van de structuurschetsen en doet al vrij concrete uitspraken over de toekomstige inrichting van het terrein.

138

5.8.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

A Thematisch RUP voor de nederzettingsstructuur

Het thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan* (RUP) voor de nederzettingsstructuur is de hoeksteen voor de ontwikkeling van de gewenste nederzettingsstructuur, omdat het de vooropgestelde categorisering verordenend maakt. Het moet daarom in de opmaak van de uitvoeringsplannen na de goedkeuring van het structuurplan absolute prioriteit krijgen.

Met dit RUP kan de stad:

- *de woonkernen afbakenen (tot op perceelsniveau);*
- in de woonkernen eventuele juridische blokkering door BPA- en gewestplanbestemmingen opheffen door ze om te zetten naar woonbestemming;

- bepalen welke BPA- en gewestplanvoorschriften binnen de woonkern van kracht blijven;
- binnen de woonkernen, in voorkomend geval een multifunctioneel centrum, woonontwikkelingsgebieden en woonherwaarderingsgebieden afbakenen;
- de te realiseren structuren vastleggen (doortochten, fietsverbindingen, groen, ...);
- algemene inrichtingsvoorschriften voor de woonkernen vastleggen;
- de modaliteiten bepalen waarbinnen de voorschriften voor sommige gebieden via een gebiedsgericht RUP* verder verfijnd moeten worden;
 - *de woonfragmenten afbakenen (tot op perceelsniveau);*
- bepalen welke BPA- en gewestplanvoorschriften binnen de woonfragmenten van kracht blijven;
- algemene inrichtingsvoorschriften voor de woonfragmenten vastleggen.

De bouwmogelijkheden buiten de woonkernen en de woonfragmenten worden niet geregeld in het RUP voor de nederzettingsstructuur, maar wel in RUPs voor andere deelstructuren (onder andere open ruimte), in gebiedsgerichte RUPs en/of in een verordening.

- *de woonherwaarderingsgebieden afbakenen*

B Gebiedsgerichte uitvoeringsplannen voor woonkernen en woonfragmenten

De stad kan, voor (delen van) woonkernen en woonfragmenten, zoals bijvoorbeeld voor woonontwikkelingsge-

bieden, gebiedsgerichte uitvoeringsplannen opmaken waarin de bestemmings-, inrichtings- en ontwikkelingsvoorschriften verder verfijnd worden.

Met deze RUPs kan de stad:

- aan de ontwikkeling van de woonontwikkelingsgebieden voorwaarden vastkoppelen (fasering, dichtheid, groen, ontsluiting);
- de te volgen procedure voor de realisatie van woonontwikkelingsgebieden vastleggen;
- aan de woonontwikkelingsgebieden de nodige uitvoeringsinstrumenten voor overheidsinitiatief (onteigening, voorkooprecht) koppelen;
- zonodig rooilijnen en herverkavelingen vastleggen.

In gebieden waarvoor een BPA bestaat, treden de voorschriften van de gebiedsgerichte RUPs in de plaats van de BPA-voorschriften.

C Flexibele en doeltreffende voorschriften

Zie hoofdstuk 15: Beleidskader, § 15.2.6

5.8.3 Verordeningen

A Nieuwe algemene bouwvoorschriften

De stad kan bij verordening* nieuwe algemene bouwvoorschriften vastleggen. Deze verordening(en) vervangen de bestaande stedelijke bouwreglementen. De voorschriften worden gedifferentieerd naargelang het gaat om woonkernen, multifunctionele centra, woonfragmenten of geïsoleerde woningen. Volgende principes

staan daarbij voorop:

- faciliteren van nieuwe stedelijke woonvormen
- grotere responsabilisering van de bouwheer en de architect: soepelheid
- van een kwantitatieve beschrijving (bouwhoogten en -diepten, ...) naar een kwalitatieve omschrijving

Volgende specifieke thema's dienen met name geregeld te worden:

- samenvoegen, opdelen en omvormen van woningen
- tijdelijke vergunningen voor studentenkamers (bij onderbewoning)
- aanleg van parkeerplaatsen

B Nieuwe algemene verkavelingsvoorschriften

De stad kan bij verordening de algemene voorschriften vastleggen die gelden voor verkavelingen. Daarin wordt aandacht besteed aan volgende elementen:

- zongericht verkavelen
- publieke ruimte, groen en speelruimte
- parkeerproblematiek
- aanbod voor verschillende doelgroepen
- afbouwen van suburbane woontypes; contextgebonden bouwvoorschriften

C Lasten die worden verbonden aan vergunningen

Met een verordening kan de stad op uniforme wijze regelen welke lasten worden verbonden aan stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen. Deze lasten kunnen onder meer betrekking hebben op de aanleg van de publieke ruimte. De stad moet van deze bevoegdheid gebruik maken om bij verkavelingen en grote bouwprojec-

ten die uitgaan van particuliere initiatiefnemers, ook de baten voor de gemeenschap te maximaliseren.

5.8.4 Grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling

De realisatie van woonprojecten is in de eerste plaats een zaak van particuliere initiatiefnemers en sociale huisvestingsmaatschappijen. Om meer greep te krijgen op de verwezenlijking van de kwantitatieve en kwalitatieve taakstelling inzake wonen wenst de stad evenwel een initiërende politiek te voeren op de woningmarkt in Leuven. Zij wil nieuwe projecten faciliteren en de gewenste richting uitsturen, zonder per definitie de realisatie ervan op zich te nemen en zonder onnodig financieel risico te lopen.

140

Met het oog hierop bouwt de stad haar grond- en pandenbeleid* verder uit. Op de gronden in eigendom van de stad, kan zij immers de randvoorwaarden vastleggen waarbinnen een project wordt gerealiseerd: programma, fasering, dichtheid, types, doelgroepen, ... De stad initieert de realisatie in samenwerking met publieke of private partners volgens de meest geschikte formule: door verkoop of erfpacht van de grond, door promotieovereenkomsten of door PPS-projecten.*

Om de schaarse middelen zo effectief mogelijk in te zetten, moet de stad zich daarbij concentreren op een beperkt aantal strategische projecten. Dat zal bij voorkeur gebeuren op sites (in woonontwikkelingsgebieden) die niet spontaan ontwikkeld worden door de markt, maar die een impuls kunnen geven aan de ruimere omgeving. Deze projecten kunnen een gemengd programma heb-

ben, waarin naast woningen ook gemeenschaps- en groenvoorzieningen en bewonersparkings aan bod komen.

De taken van de stad op het vlak van grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling houden in:

- prospectie naar aankoopmogelijkheden van gronden en panden
- afhandeling aankoop, beheer portefeuille
- opstellen van randvoorwaarden (programma, formule e.d.) voor projecten op gronden in eigendom
- initiëren van projectrealisatie (aanbesteding, zoeken van partners, ...)
- coördinerende rol tussen de betrokken stedelijke diensten (ruimtelijke planning, bouwdienst, huisvesting, technische dienst, groendienst, mobiliteitscel, ...) en andere actoren (AROHM*, AGI*, VHM*, sociale huisvestingsmaatschappijen, privé-ontwikkelaars, ...)
- opvolgen en bijsturen van projecten

5.8.5 Vergunningen- en handhavingsbeleid

A Stedenbouwkundige vergunningen en handhaving

Zie hoofdstuk 15: Beleidskader, §15.3.4

B Woningkwaliteitsbewaking

Om de kwaliteit van het woningpatrimonium te bewaken en te optimaliseren, moet de stad haar werking op het vlak van kwaliteitsbewaking verder uitbouwen. In het kader van de Nieuwe Gemeentewet, de Vlaamse Wooncode, het kamerdecreet en het leegstandsdecreet beschikt de stad immers over ruime bevoegdheden om op te treden.

De controle moet betrekking hebben op de verschillende aspecten: leegstand en verwaarlozing, stabiliteit, brandveiligheid, gezondheid, comfort en overbewoning.

De stad wendt daarvoor de bestaande instrumenten actief aan: ongeschikt- en onbewoonbaarverklaringen, conformiteitstesten voor huurwoningen en studentenkamers, renovatiecontracten en eventueel zelfs sociaal beheer, voorkoop- of opeisingsrecht. Alle procedures moeten systematisch worden opgevolgd.

5.8.6 Financiële instrumenten

A Belastingen

Via verscheidene specifieke belastingen kan de stad particuliere eigenaars stimuleren om mee de doelstellingen inzake wonen te helpen realiseren. De meeste van die belastingen hebben dan ook in de eerste plaats een regulerend karakter dat primeert op de financiële opbrengst voor de stad. De algemene beschouwing moet zijn om deze belastingen zonodig te verfijnen en vooral om de inning ervan zo sluitend mogelijk te organiseren. Voor dat laatste is onder meer de opmaak van een register en de uitbouw van het GIS* cruciaal, waardoor gegevensbanken aan elkaar kunnen worden gekoppeld. Het gaat om volgende belastingen:

- *belasting op onbebouwde percelen*

Met het oog op de gewenste nederzettingsstructuur moet het tarief van de belasting op onbebouwde percelen worden gedifferentieerd naargelang het gaat om woonkernen (hoger) of woonfragmenten (lager). Daar buiten zou deze belasting niet van toepassing moeten zijn.

- *belasting op leegstand en verkrotting*

Gelet op de problemen met de inning van de Vlaamse heffing op leegstand en verkrotting en de behandeling van de bezwaarschriften ertegen door het Vlaams Gewest moet de stad overwegen of ze niet beter een eigen belasting heft op leegstand en verkrotting.

- *belasting op het inhuren van kamers en woningen aan niet-inwoners*

Door het tarief van de belasting op het inhuren van kamers en woningen aan niet-inwoners (studenten en passanten) te differentiëren naargelang het woningtype (bv. hoger voor appartement dan voor kamer), kan een rationele bezetting van het woningpatrimonium worden gestimuleerd.

Thans is de inning van deze belasting op huizen en appartementen nog enkel voor bestaande woningen, omdat enkel via een aangifteplicht gegevens worden verzameld. Actief natrekken is dus noodzakelijk. Dat kan door koppeling van het bevolkingsregister aan een woningregister* (vergelijkbaar met de "kotbank").

B Premies

Zoals belastingen een aantal ongewenste toestanden kunnen ontmoedigen, kunnen premies er omgekeerd toe bijdragen dat particulieren worden aangemoedigd om bepaalde initiatieven te nemen die het beleid wenst. De stad moet daarom de nodige middelen uittrekken om dergelijke premies te kunnen verlenen en de bevolking er op een uitgebreide en toegankelijke manier over te informeren. De premies moeten een zo ruim mogelijk bereik hebben, maar

kunnen afhankelijk worden gemaakt van het inkomen. Er moet werk worden gemaakt van volgende premies:

- *premies voor renovatie en comfortverbetering aan de woning*

Ter aanvulling van de premies die het Vlaams Gewest toekent voor de renovatie en comfortverbetering van woningen, kent ook de stad financiële steun toe. Dat moet worden verdergezet en zo mogelijk zelfs uitgebreid (bv. stabilitéit- en vochtproblemen, centrale verwarming, gevelrenovaties).

- *premies voor duurzaam bouwen*

Om de introductie van duurzame technieken in de bouwpraktijk te versnellen is het wenselijk dat ook financieel te stimuleren. Daarbij kan worden gedacht aan de verhoging van de premies voor het hergebruiken van regenwater, premies voor het plaatsen van zonnepanelen en premies voor groendaken. De stad maakt daarbij maximaal gebruik van de cofinanciering door het Vlaams Gewest in het kader van het milieuconvenant.

- *premies voor inbraakpreventie*

Ten slotte dienen eigenaars te worden aangemoedigd om de nodige technische maatregelen ter preventie van inbraak te nemen. Het bestaande beleid terzake moet worden geconsolideerd.

5.9 RANDVOORWAARDEN

5.9.1 Personeel en organisatie

Voor de uitvoering van het huisvestingsbeleid dat in het

structuurplan wordt voorgesteld, is de medewerking van een groot aantal stadsdiensten nodig: ruimtelijke planning, bouwdienst, projectencel, huisvesting, GIS, financiën, bevolking, ... Een beschrijving van de taken die zij, in uitvoering van het structuurplan, zouden moeten opnemen, wordt gegeven in hoofdstuk 15: Beleidskader, § 15.8.2 (taken en bestaffing stedelijke diensten).

5.9.2 GIS en informatieverstrekking

A GIS

De inschakeling van het GIS is noodzakelijk om tot een efficiënt huisvestingsbeleid te komen. Het betreft onder meer het plannen- en vergunningenregister, de applicatie FTG, het kamer- en woningregister, de inventarissen voor leegstand en verkrotting en de inventaris onbebouwde percelen. Zie hoofdstuk 15: Beleidskader, § 15.8.4 (uitbouw van het GIS).

B Informatieverstrekking

De informatie waarover de stad beschikt staat niet alleen ten dienste van de werking van de stadsdiensten, maar zou ook maximaal toegankelijk moeten zijn voor andere professionele gebruikers (notarissen, architecten e.d.) en de bevolking in het algemeen. Zo zouden potentiële koopers, huurders, bouwers en verbouwers bij de stad op een laagdrempelige wijze aan alle nodige informatie moeten geraken in verband met:

- regelgeving (decreten, gemeentelijke reglementen, ...)
- stedenbouwkundige voorschriften (zie plannenregister)
- vergunningen (vergunningsplicht, procedures, dossiercommissie, ...)

- premies en belastingen (zie financiële instrumenten)
- aanbod van woningen en gronden
- technische informatie (aansluiting nutsvoorzieningen, ...)

Deze informatie moet zoveel mogelijk worden aangeboden via een één-loketsysteem, d.w.z. gecentraliseerd, zo weinig mogelijk verspreid over verschillende diensten, instellingen en overheden. In eerste instantie moet worden gedacht aan een fysiek loket: een woonwinkel, geconcentreerd op één gemakkelijk publiek toegankelijke plaats. Op termijn moet werk worden gemaakt van een virtueel loket via het internet, waarlangs men de meeste informatie kan raadplegen en verrichtingen kan uitvoeren.

5.9.3 Samenwerkingsverbanden

Met volgende sleutelactoren kan de stad overleg plegen over de uitvoering van het hoger uitgestippelde beleid (zie ook hoofdstuk 15, beleidskader: §15.5: samenwerking en overleg):

- met Vlaams Gewest en buurgemeenten over de afbakening van het stedelijk gebied, de taakstelling voor wonen, participatie in de realisatie van de stedelijke woningbehoefte;
- met SBK, Dijledal, De Goede Haard, SVK Spit, Interleuven, OCMW en privé-ontwikkelaars over coördinatie van het huisvestingsbeleid en de woningprogrammatie;
- met het OCMW over overdracht van sommige eigendommen aan de stad en gezamenlijke realisatie van zorgwoningprojecten en sociale huizen;
- met de KU Leuven over het uitwerken van een ge-

meenschappelijk studentenhuisvestingsbeleid, met inbegrip van de realisatie van een kamerregister* ("kotbank" *) en de aanstelling van een projectmanager en stuurgroep voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite.

5.9.4 Beleidsvoorbereidend onderzoek en monitoring*

Een kwaliteitsvol beleid steunt op degelijke kennis. Beleidsvoorbereidend onderzoek moet voor die kennis zorgen. In het kader van de nederzettingsstructuur is er behoefte om volgende thema's nader te onderzoeken:

- *Verkennende stedenbouwkundige plannen voor woonontwikkelingsgebieden*

Parallel aan de opmaak van structuurschetsen, kan de opmaak van verkennende stedenbouwkundige* plannen (zie beleidskader, §15.2.2.E) voor woonontwikkelingsgebieden helpen bij de bepaling van het programma en de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Het ontwerp van deze stedenbouwkundige plannen kan worden toevertrouwd aan de dienst ruimtelijke planning, architecten of stedenbouwkundigen via beperkte opdrachten of wedstrijden en de opleidingen architectuur, onder andere van de K.U. Leuven.

Het initiatief voor de opmaak van een stedenbouwkundig plan kan ook genomen worden door andere belanghebbenden dan de stad, bij voorbeeld grondeigenaars.

- *Nieuwe stedelijke woonvormen en woningtypes*

Voorafgaand aan de opmaak van nieuwe bouw- en verkavelingsvoorschriften is verder onderzoek over nieuwe stedelijke woonvormen en woningtypes wenselijk.

- *Stedelijk ontwikkelingsbedrijf: wenselijkheid en haalbaarheid; eventueel ondernemingsplan*

Met de projectencel wil de stad binnen de stedelijke administratie de nodige knowhow opbouwen om zelf strategische projecten te ontwikkelen. Er zal worden onderzocht of de verzelfstandiging van deze activiteiten in een autonoom gemeentebedrijf (met eigen rechtspersoonlijkheid) tot een efficiëntere ruimtelijke ontwikkeling van de stad kan leiden. Het nieuwe gemeentedecreet zal de stad alleszins dwingen te kiezen welk statuut de bestaande grondregie zal krijgen.

- *Publiekprivate samenwerking (PPS): wenselijkheid en haalbaarheid; eventueel proefproject*

De toepassing van publiekprivate samenwerking botst nog op obstakels. Parallel aan en in samenhang met het beleidskader dat door het Vlaams Gewest wordt uitgewerkt, kan de stad onderzoeken welke mogelijkheden PPS biedt in de Leuvense context. Indien de wenselijkheid en de haalbaarheid blijkt, kan een proefproject worden opgestart om de effectiviteit ook werkelijk te testen.

- *Monitoring*

Voor de toetsing van de effectiviteit van het huisvestingsbeleid is de ontwikkeling van meetinstrumenten noodzakelijk. Zie hoofdstuk 15: Beleidskader, §15.7.3.D.

- *Verdere inhoudelijke onderbouwing van het ruimtelijk beleid*

De stad kan volgende thema's onderzoeken in functie van de verdere inhoudelijke onderbouwing van het ruimtelijk beleid:

- verdere sociale analyse van de nederzettingsstructuur en de migratiepatronen in Leuven, in aanvulling op de woningbehoeftenstudie;
- ruimtelijke analyse op schaal van de woonkernen (en op schaal van de wijken in de binnenstad, Kessel-Lo en Heverlee), in functie van een verdere verfijning en differentiatie van de thematische en gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven (m.i.v. stedenbouwkundige inrichting, inrichting op perceelsniveau, inrichting van de publieke ruimte);
- verdere differentiatie en verfijning van de verwijfsmogelijkheden tussen wonen en economische en centrumfuncties binnen de verschillende woonkernen en multifunctionele gebieden, in functie van het opstellen van bestemmingsvoorschriften, de afbakening van de multifunctionele gebieden en de uitwerking van een centrumversterkend beleid;
- onderzoek naar een begrippenkader, stedenbouwkundige randvoorwaarden en een instrumentarium voor de implantation van bijkomende speelruimte, zowel bij nieuwe woningbouwprojecten als in bestaande woonbuurten. Uitwerking van een richtnorm op maat van Leuven die criteria oplegt voor implantation en spreiding van speelruimte in functie van de verschillende leeftijdscategorieën (kleuters, kinderen, jongeren).

- op basis van de ruimtelijke en sociale analyse van de nederzettingsstructuur: profiling van het type van woonmilieu voor de verschillende woonkernen (opgesplitst per wijk in de drie grotere woonkernen), en koppeling aan de woningtypologie van het te realiseren aanbod;
- analyse van de budgettaire implicaties van wenselijke initiatieven in functie van een actief woonontwikkelingsbeleid;
- inventarisatie van de afwijkingen met het gewestplan; analyse van de budgettaire implicaties van de planschade en een kosten-baten-analyse van de schrapping van bouwmogelijkheden uit het huidige juridische aanbod.



HOOFDSTUK 6

CENTRUMSTRUCTUUR



6 CENTRUMSTRUCTUUR

6.1 INLEIDING

6.1.1 Begripsomschrijving

A Wat zijn centrumfuncties?

Steden vervullen traditioneel een centrumpositie in een ruimere regio. Deze rol vertaalt zich in de aanwezigheid van zogenaamde centrumfuncties. Hiermee worden alle functies bedoeld die niet enkel eigen inwoners aantrekken, maar ook bezoekers van buiten de stad. De term "centrumfuncties" heeft dus zowel betrekking op gemeenschapsvoorzieningen (onderwijs, zorg, cultuur, overheidsdiensten, recreatie...) als op commerciële activiteiten (diensten, handel, horeca, recreatie...). Bij uitbreiding kan ook het toeristisch en cultuurhistorisch patrimonium tot de centrumfuncties gerekend worden, aangezien het ook bezoekers aantrekt. De commerciële activiteiten komen ook aan bod in de economische structuur.

In functie van hun wervingsgebied* worden verschillende niveaus van centrumfuncties onderscheiden: (inter)nationaal: Vlaanderen (en Europa); regionaal: de invloedssfeer van Leuven (ongeveer het oostelijk gedeelte van de provincie); bovenlokaal: het stedelijk gebied, zijnde de stad en (delen van) de buurgemeenten.; lokaal: delen van de stad.

De doelstellingen voor de centrumstructuur in Leuven zullen voor deze verschillende niveaus op een andere manier gedefinieerd worden. Het wervingsgebied van een centrumfunctie heeft ook rechtstreekse ruimtelijke consequenties: het bepaalt de (multimodale) bereikbaarheidsbehoefte en de relatie tot andere functies (nabijheid).

B Wat omvat de centrumstructuur?

De centrumstructuur omvat in essentie de centrumfuncties, de locaties die voor de inplanting van centrumfuncties in aanmerking komen, de infrastructuur die deze centrumfuncties ontsluit en de publieke ruimte.

In de centrumstructuur wordt onderzocht wat Leuven kan betekenen als centrumstad en hoe zij haar positie duurzaam kan versterken. Aan de hand van het gewenste profiel voor Leuven wordt een selectie gemaakt van functies waarop Leuven zich moet toeleggen. Dat is noodzakelijk, want de middelen en de ruimte zijn niet onbeperkt vorhanden. Bovendien speelt zich op regionaal, Vlaams en Europees niveau onvermijdelijk een concurrentiestrijd af, waarbij verschillende steden (meestal ten koste van elkaar) centrumfuncties naar zich toe proberen te trekken. Deze functies brengen immers investeringen met zich mee en versterken de centrumrol van de stad waarin zij gelegen zijn. Kleinere steden moeten zich specialiseren in kwaliteitsproducten of specifieke markt niches*¹ om zich te kunnen inschrijven in een stedelijk netwerk van internationaal belang en om economisch slagaardig te blijven. Zo moet ook Leuven zich, onder meer door een aanbod van centrumfuncties, profileren tegenover Brussel om niet te verworden tot een "slaapstad" van de hoofdstad.

Naast de profielschets, wordt in de centrumstructuur onderzocht welke locaties in Leuven in aanmerking komen voor de inplanting van centrumfuncties. Zowel de draagkracht, de bereikbaarheid als de positie in de globale stedelijke structuur spelen daarbij een rol.

¹ Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, ARHOM: " Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, p.52

Tenslotte wordt nagegaan welke acties kunnen of moeten ondernomen worden, om de gewenste centrumstructuur te realiseren en welke de randvoorwaarden zijn voor de ontwikkeling van de centrumstructuur. Méér dan bij de andere structuren, zal de rol van de stad vooral tot faciliterende en stimulerende initiatieven beperkt blijven. Voor de realisatie van centrumfuncties is de stad immers in belangrijke mate aangewezen op andere overheden en private projecten. Ook de regulering zal eerder beperkt blijven, al was het maar omdat deze centrumfuncties een sterk evolutief karakter hebben en zich daardoor moeilijk in regels laten vatten.

C Wat is de rol van het structuurplan?

150
In verschillende thematische of sectorale beleidsplannen zoals het cultuurbeleidsplan, het centrummanagementsplan, het citymarketingplan, het jeugdruimteplan, de diverse zorgstrategische plannen... worden vanuit de eigen sectorale behoeften uitspraken gedaan over centrumfuncties en bijgevolg over de ruimtelijke evolutie van Leuven. Deze plannen zijn intern consistent. Maar een geïntegreerd ruimtelijk kader waarin de beleidsuitspraken van de verschillende plannen met elkaar geconfronteerd worden en getoetst worden aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor Leuven, ontbrak tot nu toe.

Het structuurplan wil zo'n kader bieden, zonder exhaustief uitspraken te doen over de specialismen van andere beleidsplannen. Dat zou immers te ver leiden. In plaats daarvan wordt een gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor Leuven geschat waarbinnen de consequenties van sectorale beleidskeuzes op de ruimte nagegaan en beoor-

deeld worden. Waar mogelijk formuleert het structuurplan acties die noodzakelijk zijn om de verschillende doelstellingen te realiseren.

6.1.2 Uitgangshouding

A Verantwoordelijkheid en ambitie

De selectie van centrumfuncties gebeurt op basis van de kwaliteiten en de potenties waarover Leuven beschikt en wordt genuanceerd door een onderscheid te maken tussen "verantwoordelijkheid" en "ambitie".

Onder "verantwoordelijkheid" worden een aantal taken verstaan die min of meer tot de plicht van Leuven gerekend worden. Hieronder vallen de basisvoorzieningen, waarvoor de eigen inwoners en/of die van omliggende gemeenten op de stad zijn aangewezen: kinderopvang, lagere en middelbaar onderwijs, jeugdwerking, sociale functies, sportinfrastructuur, ... Ook de handel en de diensten op buurtniveau kunnen hiertoe gerekend worden. Het vergt een voortdurende waakzaamheid om na te gaan of er voldaan wordt aan deze verantwoordelijkheid.

"Ambitie" gaat verder dan verantwoordelijkheid en heeft te maken met het streven om als stad in een bepaalde discipline sterk te zijn. Ambitie is onvermijdelijk aan concurrentie gekoppeld: de potentiële bezoeker van de stad heeft de keuze tussen meerdere alternatieven. Naast de intrinsieke kwaliteit van het aanbod, is ook de waarneming van deze centrumfuncties door hun potentiële gebruikers belangrijk. De centrumfuncties die te maken hebben met de ambities bepalen dus mee de uitstraling en het imago van de stad.

B Leuven, scheppende stad

De rol en de betekenis als centrumstad wordt dus niet enkel bepaald door het aanbod zelf, maar ook door de perceptie ervan. Daarom speelt citymarketing een belangrijke rol in de uitbouw van de centrumstructuur. Imago en uitstraling van de centrumfuncties worden niet tot het werkdomein van het structuurplan gerekend. Daarvoor heeft de stad een citymarketingplan² laten opmaken en een centrummanager aangesteld.

In het citymarketingplan werd het concept "Leuven, scheppende stad" ontwikkeld. Dit concept staat voor het aanwenden van de aanwezige kennis en creativiteit om hoogwaardige en vernieuwende projecten te realiseren, waarbij het streven naar kwaliteit een fundamentele waarde is. De strategie die rond dit concept wordt ontwikkeld, moet Leuven als "merk" en als "product" versterken, waarbij zowel bewoners, bezoekers en bedrijven als doelgroep worden vooropgesteld. In het citymarketingplan werd reeds benadrukt dat alleen werken aan het imago niet volstaat. Tegelijk moet de stad ook effectief ontwikkeld worden, om aan de noden en de verwachtingen van haar gebruikers te beantwoorden. Intussen werd het concept "Leuven, scheppende stad" ook als uitgangspunt gehanteerd bij de opmaak van het cultuurbeleidplan³ dat recent werd goedgekeurd. Daarin wordt de stad gepromoot als een dynamische stad met een rijk verleden, die haar erfgoed op een hedendaagse manier interpreteert en ontsluit.

Het structuurplan, het citymarketingplan en het cultuurbeleidsplan zijn dus eigenlijk complementair.

² Allcom-IMO Leuven : "Citymarketingplan Leuven. Eindrapport", in opdracht van het stadsbestuur, Leuven, 1999.
³ Stad Leuven, Dienst Cultuur: "Cultuurbeleidsplan Leuven", Leuven, 2002

6.2 Doelstellingen en objectieven

Leuven wil met de ontwikkeling van zijn centrumstructuur in essentie drie doelstellingen nastreven.

- Op (inter)nationaal niveau heeft de stad de ambitie om haar rol als kennisstad verder te versterken.
- Op regionaal niveau heeft de stad als provinciehoofdplaats de verantwoordelijkheid om een aantal voorzieningen aan te bieden. Daarnaast wil ze deze rol aanvullen met de ambitie om ook als maatschappelijk en economisch beslissingscentrum te groeien.

Op (boven)lokaal niveau heeft de stad de verantwoordelijkheid om kwaliteitsvolle basisvoorzieningen voor haar eigen bevolking en die van de omliggende gemeenten, aan te bieden.

NIVEAU	UITGANGSHOUING	DOELSTELLING	COMPONENTEN
(inter)national	ambitie	"Leuven, kennisstad"	Universitair onderwijs Onderzoek Kennisoverdracht Gasthuisberg Spin-offs*
regionaal	ambitie verantwoordelijkheid	"Leuven, provinciehoofdplaats"	Cultuur Handel Beslissingscentrum Diensten Hoger onderwijs
(boven)lokaal*	verantwoordelijkheid	"Leuven, zorgzame stad"	Verzorging Lager en middelbaar onderwijs Sociale economie Jeugdwerking Sport en recreatie Kinderopvang

6.2.1 Leuven, kennisstad

De bijzondere troef van Leuven op (inter)nationaal niveau is zonder twijfel de aanwezigheid van de universiteit. Ze bezorgt de stad, in verhouding tot haar omvang, een enorme uitstraling in Vlaanderen en Europa. De stad wordt als het ware met de universiteit vereenzelvigd.

Wil de stad deze troef ook voor de toekomst veilig stellen, dan moet ze ruimte bieden voor de optimale ontwikkeling van de universiteit. Tegelijk is er een kader nodig waarbinnen de verwerving van de universiteit met de stad en een synergie* met andere sectoren* tot stand kan ko-

men. Deze doelstelling vertaalt zich in het beeld "Leuven, kennisstad" en wordt als volgt geconcretiseerd.

A *Ruimtelijke verwerving van de universiteit met de stad*
De universiteit vormt een essentieel onderdeel van de stad. De universitaire functies moeten maximaal in Leuven gecentraliseerd blijven. De ruimtelijke verwerving van de universiteit met het stedelijk weefsel moet, op verschillende schaalniveaus*, verder toenemen.

De universitaire campussen mogen geen geïsoleerde polen vormen, maar moeten maximaal in relatie staan tot

hun omgeving: ze vormen een wezenlijk onderdeel van de stad. Stad en universiteit moeten één ruimtelijk en functioneel geheel vormen. Bij hun verdere uitbouw moet de functionele en landschappelijke integratie ter harte worden genomen. Het universitair patrimonium maakt in belangrijke mate deel uit van de publieke ruimte.

De studentenhuisvesting wordt maximaal geïntegreerd in de woonkernen*. Commerciële en universitaire studentenvoorzieningen worden net zoals andere centrumfuncties in de stad geïntegreerd. De aanwezigheid van de studenten betekent een vergroting van het draagvlak voor centrumfuncties (cultuur, horeca, openbaar vervoer, ...) en draagt bij tot de sociale veiligheid in de stad.

*B Zorgvuldige uitbouw van de universitaire campussen en wetenschapsparken**

De universiteit heeft nood aan voldoende ruimte om de ontwikkelingen op lange termijn het hoofd te bieden. De evoluerende rol van de universiteit leidt tot een verschuiving en een toename van de ruimtebehoefte: een groter aandeel van de hogere cycli, meer onderzoek, meer samenwerking met het bedrijfsleven,...

Op de universitaire campussen en de wetenschapsparken moet hiervoor de nodige ruimte geboden worden. Gezien de algemene schaarste in Leuven, moet ook in de wetenschapsparken en de campussen de beschikbare ruimte oordeelkundig worden aangewend: bouwen in stedelijke dichtheden, weren van oneigenlijke functies, multimodale bereikbaarheid, ...

C Uitbouw van congresfaciliteiten

Congresfaciliteiten zijn noodzakelijk voor de uitwisseling van de kennis die de universiteit en de spin-offbedrijven genereren. Ze bieden bovendien een forum om Leuven als kennisstad te profileren en ondersteunen de rol van Leuven als beslissingscentrum. De stad wil daarom de uitbouw van congresfaciliteiten ondersteunen, mits deze een marktconforme* basis hebben.

De stad pleit ook voor de gezamenlijke oprichting van een convention bureau*, waar alle informatie over congresfaciliteiten in Leuven wordt gecentraliseerd.

D Ontwikkeling van de permanente vorming

Er bestaat een toenemende maatschappelijke en economische behoefte aan vorming en opleiding tijdens en na de beroepsloopbaan. Het reeds bestaande aanbod, de aanwezigheid van de universiteit en de hogescholen en de beschikbaarheid van de nodige infrastructuur maken Leuven bij uitstek geschikt als centrum voor permanente vorming (volwassenenonderwijs, specialisaties, bedrijfsopleidingen). De koppeling aan onderzoeksprogramma's en de samenwerking met spin-offbedrijven maakt het mogelijk vorming van het hoogste niveau aan te bieden.

Voorwaarde voor succes is een uitbreiding en harmonisering van het aanbod alsook een samenhangende presentatie aan potentiële gebruikers (bedrijven, individuen, overheden,...). De stad bepleit daartoe de gezamenlijke oprichting van een gemeenschappelijk centrum voor permanente vorming door de universiteit en de Leuvense hogescholen.

6.2.2 Leuven, provinciehoofdplaats

De keuze voor Leuven als hoofdplaats voor de jonge provincie Vlaams-Brabant betekende onmiskenbaar een versterking van de rol als regionale centrumstad. Leuven heeft de ambitie en de verantwoordelijkheid om zijn rol als provinciehoofdplaats ten volle uit te spelen.

Leuven kan zich als provinciaal centrum manifesteren door zich op te werpen als beslissingscentrum, door zich verder als onderwijsstad te ontwikkelen, door zich toe te leggen op cultuur en door als aantrekkelijke handelsstad naar voor te treden.

A Profilering als maatschappelijk en economisch beslissingscentrum

In het kielzog van de keuze als provinciehoofdplaats volgt de centralisatie van diverse overheden en besturen in Leuven. Ook als economisch beslissingscentrum wordt de rol van Leuven verder versterkt, met als voorlopig hoogtepunt de realisatie van de hoofdkwartieren voor Interbrew en KBC Verzekeringen.

De stad moet er bij de ruimtelijke ontwikkeling zorg voor dragen dat voor de implantation van grootschalige kantoorprogramma's ten behoeve van overheden en bedrijfshoofdkwartieren voldoende ruimte wordt gereserveerd. Onder meer de stationsomgeving en de Vaartkom komen voor deze functies bij uitstek in aanmerking. In de economische structuur § 7.2.4 en § 7.3.1 wordt hier verder op ingegaan en wordt een selectiebeleid uitgewerkt in functie van het gewenste profiel van Leuven.

B Harmonisering en uitbreiding van het aanbod aan hogeschoolopleidingen

Om ook op regionaal niveau als onderwijsstad te functioneren, moet naast het universitair onderwijs een zo volledig mogelijk gamma hogeschoolopleidingen worden aangeboden.

De stad ondersteunt de verdere harmonisering en samenwerking tussen de hogescholen in Leuven, omdat dit zowel het onderwijsaanbod als het ruimtegebruik rationaliseert. Naarmate de onderwijsassociaties groter worden, kunnen zij zich eveneens ruimtelijk organiseren in campussen.

Zo kan men de onderlinge complementariteit en de doorstroming tussen de universiteit en de verschillende hogescholen verbeteren, alsook de bestaande en toekomstige infrastructuur optimaal benutten. De stad pleit voor een intensiere samenwerking tussen de universiteit en de hogescholen.

C Uitbouw van de cultuurinfrastructuur

Leuven beschikt als historische stad over een groot cultuurhistorisch patrimonium. Daarnaast bestaat er reeds een behoorlijk uitgebouwde cultuurinfrastructuur en wordt zowel door de stad als door andere actoren (Stuk, Radiokoor,...) een cultuurprogramma uitgewerkt. Het infrastructureel en programmatorisch aanbod is echter enigszins versnipperd.

Met haar recent goedgekeurde cultuurbeleidsplan wil de stad een coherente visie uitwerken voor het stedelijk cultuurbeleid. Door de nabijheid van Brussel, is het nodig

dat Leuven zich concentreert op een specifiek aanbod. Leuven heeft daarbij de ambitie om erkend te worden als vierde kunststad in Vlaanderen, naast Antwerpen, Gent en Brugge. In het cultuurbeleidsplan zal de cultuurparticipatie, eerder dan de cultuurconsumptie, centraal staan. Daarnaast gaat veel aandacht naar het versterken van het scheppende en dynamische karakter van Leuven. De stad denkt hiervoor onder meer aan het ontwikkelen van een museumsite, een muziekcentrum en een verdere ondersteuning van het kunstencentrum STUK. Tenslotte wil de stad binnen haar cultuurbeleid veel aandacht besteden aan het creëren van ontmoetingsplaatsen.

D *Consolidatie van het handelscentrum*

Twee fenomenen bedreigen binnensteden in hun rol van traditionele handelscentra. Ten eerste is er het uitzwermen van commerciële functies buiten de stad. Commerciële centra op perifere locaties genieten meestal van een zeer goede (zij het eenzijdig auto-afhankelijke) bereikbaarheid en de aanwezigheid van grote parkings vlakbij. Dat biedt hen een groot concurrentieel voordeel tegenover centrale stadsdelen, die veelal te kampen hebben met een moeilijke verkeersdoorstroming. Ongebreidelde wildgroei van winkels buiten de stad zou de stadskern op termijn leegzuigen.

Een tweede fenomeen heeft te maken met de banaliseering van het aanbod in de binnenstad. Kleinschalige en/of speciaalzaken dreigen door ketenwinkels verdrongen te worden, wat het gevaar van monotonie en assortimentsverschraling inhoudt.⁴

Om aan deze bedreigingen te ontsnappen en een waardig alternatief te vormen voor grootschalige winkelcentra op perifere locaties, moet de binnenstad haar rol als handelscentrum voortdurend blijven versterken. Tegenover de goede bereikbaarheid van de perifere handelslocaties moet de binnenstad haar eigen troeven uitspelen, namelijk het goed uitgebouwde en gediversifieerde winkelassortiment, de verweving van kleinhandels- en horecazaken, de kwalitatieve (historische) omkadering en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Volgende principes ondersteunen deze doelstelling:

- *Een divers en kwalitatief aanbod in een aantrekkelijk en compact kader*

Opdat Leuven zich als regionaal centrum kan blijven profileren moet er een brede waaier shopping- en horecafaciliteiten aangeboden worden. De aanwezigheid van kleinschalige speciaalzaken onderscheidt de binnenstad van perifere centra. De verdere uitbreiding van de speciaalzaken moet worden aangemoedigd.

Ook de kwaliteit van de omkadering speelt in het voordeel van de binnenstad: de gezellige autoluwe straten en pleinen – veilig en geanimeerd – worden door bezoekers erg geapprecieerd als verblijfsomgeving. De aanleg van de publieke ruimte zal mee het succes van het kernwinkelgebied* bepalen. De compactheid van dit gebied is een bijzonder sterke troef waar in de toekomst moet verder over gewaakt worden.⁵ Er moet onderzocht worden hoe het handelscentrum verdicht kan worden (eerder dan het uit te breiden).

⁴ Dierckx C.: " Perifere handelontwikkelingen en mobiliteit", Planologisch Nieuws, Jg. 15 nr. 2/1995

⁵ Stad Leuven, Centrummanagement vzw : "Imago – onderzoek voor Groot Leuven als handelscentrum", Leuven, 2002

Bovendien biedt de binnenstad tal van andere (culturele) activiteiten die gecombineerd kunnen worden met een dag winkelen in Leuven. De aanwezigheid van de woonfunctie voorkomt dat winkelstraten 's avonds een verlaten en sociaal onveilige indruk wekken.

- *De (multimodale) ontsluiting van het centrum waarborgen*

Alle inspanningen om het aanbod en de omkadering in de binnenstad te versterken zijn tevergeefs als de bereikbaarheid van het centrum niet gewaarborgd blijft. De circulatie in en om het centrum wordt momenteel als problematisch en chaotisch gepercipieerd. Hieraan kan verholpen worden door duidelijke communicatie omtrent het systeem van randparkeren en het uitwerken van parkeerroutes (samenvallend met de primaire verkeersslussen*) om de centrumparkings* vlot bereikbaar te kunnen houden (en om onnodig zoekverkeer te vermijden). Wandelroutes tussen parkings en het commercieel centrum moeten voldoende attractief zijn. Verder moet er aandacht besteed worden aan een goede bediening vanuit de regio per openbaar vervoer. Ook de onderlinge afstemming van het busvervoer op het gebruik van de parkings kan worden verbeterd, waardoor de bereidheid vergroot om de wagen op enige afstand van het kernwinkelgebied achter te laten.

Deze samenhangende set van doelstellingen wordt verder uitgewerkt in het stadsdeel binnenstad, § 14.6.

- *Complementariteit tussen handelscentrum in de binnenstad en andere stedelijke locaties*

De uitbreiding van het handelsapparaat zal in de toekomst niet volledig opgevangen kunnen worden in de binnenstad. Bepaalde activiteiten horen door hun schaal en verkeersattractie niet meer thuis in het commercieel centrum. Toenemende spanningen tussen perifere locaties en het stadscentrum zijn te verwachten.

Toch moet men het ongebreidelde uitzwermen van commerciële functies langsheen steenwegen tegengaan. Deze handelslinten veroorzaken niet alleen verkeersoverlast; ze beconcurreren bovendien het stadscentrum. Er moet dus ruimte zijn om deze perifere activiteiten in de stedelijke structuur te integreren. Een locatiebeleid moet ertoe leiden dat een complementair in plaats van een concurrentieel aanbod wordt gecreëerd.

6.2.3 Leuven, zorgzame stad

De relatieve welvaart van de stad en haar inwoners, dank zij het hoge gemiddelde opleidingsniveau en de conjunctuur van de Leuvense bedrijven, stelt de stad in staat om voor haar eigen bevolking en onrechtstreeks ook die van de buurgemeenten, degelijke sociale en gemeenschapsvoorzieningen uit te bouwen. De sociale en verzorgende centrumfuncties oriënteren zich dus op het lokale én bovenlokale niveau.

De stad streeft ernaar om als zorgzame stad de levenskwaliteit van alle inwoners te verbeteren en de gemeenschapsvorming te ondersteunen. Leuven kan de aanwezige knowhow in de universiteit, de hogescholen en de

talrijke welzijnsorganisaties benutten bij het realiseren van vernieuwende projecten die inspelen op de sociale behoeften van de verschillende bevolkingsgroepen.

Deze doelstelling kan als volgt gerealiseerd worden.

A Uitbouw van multifunctionele centra in de woonkernen
Het ruimtelijk beleid van de stad is erop gericht de multifunctionele centra in de woonkernen te versterken. Dat komt het wooncomfort in de woonkernen ten goede (zie ook nederzettingsstructuur § 5.2.2.B/C en § 5.3.1.E). In deze centra worden de gemeenschapsfuncties zoveel mogelijk samengebracht. Er wordt ook ruimte geboden aan commerciële functies (handel op buurtniveau, diensten, ...).

B Ruimte voor gemeenschapsvorming

Ter ondersteuning van het stedelijk leven en de gemeenschapsvorming, streeft de stad ernaar om in elke kern de nodige sociaal-culturele infrastructuur ter beschikking te stellen. Zo moet elke woonkern minstens over één ontmoetingscentrum beschikken dat binnen die woonkern gelegen is. Deze infrastructuur is in veel woonkernen reeds aanwezig. In Leuven is tevens behoefte aan een multicultureel ontmoetingscentrum, waar nog een geschikte locatie voor gezocht wordt.

C Ruimte voor onderwijs

Leuven herbergt een groot aantal lagere en middelbare scholen, die zowel door de eigen inwoners als die van de buurgemeenten worden gebruikt. Het oplossen van de ruimteproblemen van sommige scholen (uit alle netten) is een belangrijk thema maar valt buiten het bestek van het structuurplan⁶.

D Ruimte voor sociaal-economische activiteiten en zorgfuncties*

De stad wil de sociale tewerkstelling stimuleren. Daarvoor wil zij ruimte bieden aan de ontwikkeling van de bestaande initiatieven en eventuele nieuwe opstarten. De veilingssite (Bodart) wordt gereserveerd als sociaal-economisch bedrijfencentrum dat in eerste instantie plaats zal bieden aan Spit, Wonen en Werken, Velo en RecuPC. Bij de ontwikkeling van de veilingssite moet onderzocht worden of ook andere (sociale) tewerkstellingsinitiatieven op termijn hier kunnen worden ondergebracht.

De stad onderzoekt ook de oprichting van een incubatiecentrum*, waarin opstartende bedrijfjes een beperkte atelier- of kantoorruimte kunnen huren.

Voorts moet nog ruimte geboden worden voor welzijnswerk (oprichting sociaal huis), sport en recreatie, jeugdwerking en verzorgingsinstellingen. Het noodzakelijke behoeftonderzoek voor deze functies valt echter buiten het bestek van het structuurplan.

6.3 GEWENSTE CENTRUMSTRUCTUUR

6.3.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste centrumstructuur

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk beleid vertaald zullen worden. Deze concepten vormen een verdere thematische uitwerking van de algemene ruimtelijke

⁶ De stad gaat in dit structuurplan niet op zoek naar specifieke oplossingen voor de ruimteproblemen van scholen, maar stelt wel een beleidskader voor om centrumfuncties op buurtniveau optimaal te verweven met de omgeving. Dit wil zeggen dat toekomstige ruimtebehoeften volgens dit afwegingskader zullen behandeld worden. (zie ook § 6.5.1: Implementatie van het locatiebeleid)

concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven §3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste centrumstructuur en zijn terug te vinden op figuur 2.10: ruimtelijke concepten en gewenste centrumstructuur voor Leuven.

A *De bezoekersgerichte ruit als concentratiegebied voor centrumfuncties in de binnenstad*

Het concept "de binnenstad als motor voor stedelijke ontwikkeling" voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (§ 3.2.3) streeft een evenwicht na tussen de woonfunctie en de bezoekersgerichte functies in de binnenstad. Op bepaalde plaatsen wordt een intensieve menging van functies nagestreefd. Op plaatsen waar de overlast vanwege centrumfuncties op de woonfunctie te groot is, worden beperkingen aan de centrumfunctie opgelegd.

De bezoekersgerichte ruit geeft indicatief aan binnen welke zone in de binnenstad naar een intensievere functiemenging gestreefd wordt. De hoekpunten van de ruit worden gevormd door de ziekenhuissite, de stationsomgeving, de Vaartkom en de nog te ontwikkelen Tervurensevest.

De bezoekersgerichte ruit omspant zodoende de middeleeuwse kern. In dit gebied is vandaag reeds een hoge concentratie aan bezoekersgerichte functies aanwezig. Het zal verder versterkt worden als kader voor centrumfuncties. De woonfunctie richt zich op specifieke doelgroep-

pen die de nabijheid van deze centrumfuncties en de er mee verbonden sfeer waarderen.

De hoekpunten zelf vormen de plaatsen waar de link gelegd wordt met de omliggende gebieden. De stationsomgeving en de Vaartkom zijn bovendien, als nieuwe centra van het stedelijk leven, evidente aanvullingen op de middeleeuwse kern. De keuze van de ziekenhuissite als hoekpunt is er één van strategische aard. De ziekenhuissite kan een tegengewicht vormen voor de stelselmatige verschuiving van het zwaartepunt van het stedelijk leven in zuidoostelijke richting (vooral onder invloed van de handel, de universitaire functies en het station). Een doorzachte ontwikkeling van de ziekenhuissite* kan de bendenstad* van een teloorgang behoeden.

Vanuit de middeleeuwse kern vertrekken verschillende assen naar de hoekpunten. Deze assen worden uitgebouwd als aangename wandelroutes. De as Bondgenotenlaan-Diestsestraat is reeds sterk ontwikkeld. De assen Dijle-Naamsestraat en Dijle-Vaartstraat moeten nog aan belang winnen.

B *Commerciële functies concentreren in een compact kernwinkelgebied*

Commerciële functies (handel, horeca, commerciële diensten) worden binnen de bezoekersgerichte ruit thematisch geconcentreerd in drie gebieden: de grotere ketenwinkels in het gebied Diestsestraat/Bondgenotenlaan, de horeca in het gebied Hogeschoolplein/Naamsestraat/Oude Markt en de kleinere speciaalzaken in het gebied Brusselsestraat/Mechelsestraat. De Tiensestraat, de Parijs-

straat en het Margarethaplein kennen als scharnier tussen twee gebieden een gemengde invulling. Samen vormen deze gebieden het kernwinkelgebied.

Deze concentratie bouwt verder op een tendens die zich reeds voordoet. Het ruimtelijk concentreren van commerciële functies heeft als voordeel dat er een intense maar in de ruimte beperkte passage ontstaat. Dat is positief voor de commerciële functies zelf, maar ook voor de inwoners van de binnenstad, omdat zo de rust in de meeste woonwijken maximaal behouden blijft. Bovendien ontstaat zodoende een compact winkelgebied dat optimaal kan afgestemd worden op de bezoekersstromen (inrichting publieke ruimte, verkeerscirculatie, bediening openbaar vervoer...).

C De vestenlocaties als motor voor een gemengde stedelijke ontwikkeling

Het concept voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven "de vesten als stedelijke boulevard" (§ 3.2.4) schuift de vesten naar voor als locatie voor de inplanting van tal van stedelijke functies en als schakel tussen de binnenstad en de deelgemeenten. In het bijzonder kunnen functies die de schaal van de binnenstad overstijgen, maar er toch mee gerelateerd zijn, hier een plaats krijgen.

De vesten komen echter niet over hun volledige lengte in aanmerking voor de inplanting van grootschalige functies. In de centrumstructuur worden daarom in het bijzonder vier locaties geselecteerd als ontwikkelingspool, namelijk de Vaartkom, de stationsomgeving, de Philipssite en parking Bodart/Tervuursevest.

De beschikbare ruimte, de potentieel goede bereikbaarheid en de representatieve ligging maken van deze vier plaatsen de trekkers voor de stedelijke ontwikkeling van de vesten én de plekken waar de link tussen de binnenstad en de rest van de stad ruimtelijk wordt ingevuld.

D Grootschalige detailhandel concentreren op vier strategische locaties

Zoals eerder aangehaald, moet omzichtig worden omgesprongen met de inplanting van grootschalige detailhandelszaken. Enerzijds vergroten ze het commerciële aanbod waardoor ze Leuven aantrekkelijker maken als centrumstad en als woonstad. Anderzijds kunnen ze een concurrentie vormen voor het eigen (binnenstedelijke) kleinhandelsapparaat en verkeersoverlast veroorzaken voor de omliggende (woon)buurten. De inplanting en de kwantiteit van de grootschalige detailhandel moet dan ook in een sturend beleid opgenomen worden opdat de nadelige aspecten tot een minimum beperkt blijven.

In deze centrumstructuur worden daarom (slechts) vier locaties aangegeven die in aanmerking komen voor de inplanting van bijkomende grootschalige detailhandel. Enerzijds gaat het om twee bestaande steenweglocaties (Brusselsesteenweg en Tiensesteenweg), anderzijds gaat het om twee locaties (Vaartzone en Vaartkom) waar grootschalige kleinhandel wordt ingezet als katalysator* voor stedelijke ontwikkeling.

Deze locaties moeten qua aanbod complementair met de binnenstad uitgebouwd worden.

E Hoger en universitair onderwijs concentreren op campussen

Het universitair onderwijs is momenteel al vrij sterk geconcentreerd in enkele campussen. Omwille van ruimtelijke en functionele overwegingen (interne organisatie, bediening openbaar vervoer, overlast voor omgeving...) wordt een verdere concentratie van het universitair en het hoger onderwijs in verschillende campussen, verspreid over de stad, als sturend ruimtelijk concept naar voor geschoven.

F Versterking van centra in de woonkernen

In de verschillende woonkernen worden de voorzieningen en centrumfuncties zoveel mogelijk gebundeld in multifunctionele centra. In deze centra wordt een mix van activiteiten nagestreefd die functioneren op niveau van de woonkern. Elke woonkern beschikt zodoende over een eigen voorzieningenaanbod. Door een ruimtelijke concentratie kan het centrum optimaal ingericht worden (publieke ruimte, bediening openbaar vervoer...) en blijft de hinder op de omliggende woonwijken beperkt.

G Vier groene regionale recreatiegebieden

Vier gebieden vormen de hoekstenen van de Leuvense recreatie in de open ruimte. Het gaat om Heverleebos, het provinciedomein Kessel-Lo, het sportcentrum Kessel-Lo en het kasteelpark Arenberg. Deze vier gebieden hebben elk hun eigen karakter. Het provinciedomein en het sportcentrum zijn gebieden die zich op vlak van inrichting en gebruik nadrukkelijk op recreatie toeleggen. Het Heverleebos en het kasteelpark Arenberg zijn gebieden met passief recreatieve mogelijkheden (omwille van het aanwezige

groen), maar met een ander "hoofdgebruik" (respectievelijk bosbeheer en universiteitscampus). Zachte recreatie (fietsen/wandelen) is hier mogelijk binnen de randvoorwaarden gesteld door dit hoofdgebruik, en mits de eigenaar van het gebied hiermee instemt. Door het complementaire aanbod van deze vier gebieden beschikt Leuven over een breed gamma aan "groene" recreatiemogelijkheden met een wervingsgebied dat de gemeentegrenzen overschrijdt.

Deze gebieden zullen in deze deelstructuur, maar ook in de openruimtestructuur als recreatiegebied uitgebouwd worden. Zodoende versterken ze de centrumpositie van Leuven in de regio. Het aanbod in deze gebieden wordt aangevuld met tal van kleine recreatieve functies die hun publiek eerder rekruteren op stads- of buurtniveau.

H Twee goed ontsloten, regionale centrumlocaties buiten de binnenstad

De Remysite en de omgeving van de Brabanthal kunnen wegens hun potentieel goede, multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de beschikbare ruimte uitgebouwd worden ten behoeve van centrumfuncties. De mogelijkheden op de beide sites worden afhankelijk gesteld van de draagkracht van de omgeving.

Door hun ligging vlakbij de woonkern van Wijgmaal, zullen de centrumfuncties op de Remysite een toegevoegde waarde voor het wonen moeten bieden. De relatief geïsoleerde ligging op het bedrijfenterrein van Haasrode maakt de omgeving van de Brabanthal selectief geschikt voor grootschalige centrumfuncties. Deze overschrijden de draagkracht van een klassieke verstedelijkte omge-

ving, zoals de binnenstad of een andere woonkern, maar hun aanwezigheid in de stad is toch wenselijk.

6.3.2 Elementen van de gewenste centrumstructuur⁷

- de bezoekersgerichte ruit met de assen naar de vier hoekpunten
- het kernwinkelgebied
- de vesten met de ontwikkelingspolen
- de locaties voor grootschalige detailhandel
- onderwijscampussen
- de woonkernen en hun centra
- de groene recreatiegebieden
- Brabanthal en Remy als locaties voor centrumfuncties buiten de binnenstad.
- de verkeers- en parkeerinfrastructuur

6.4 CATEGORISERING

6.4.1 Inleiding

Net zoals voor de economische structuur wordt voor de centrumstructuur een locatiebeleid voerd dat gebaseerd is op een categorisering van de verschillende gebieden volgens hun karakteristieken. Waar de centrumfuncties in functie van de doelstellingen werden gegroepeerd naargelang hun wervingsgebied (internationaal, regionaal, lokaal), worden ze in de categorisering bijkomend samengenomen volgens de rol die ze in de stedelijke structuur spelen, de bereikbaarheid en de impact op de (woon)omgeving. Per categorie wordt een specifiek beleid uitgewerkt.

De verschillende categorieën staan als volgt in relatie tot de verschillende wervingsgebieden die werden onderscheiden:

- Centrumlocaties op regionaal niveau

Deze gebieden kunnen functies met een (boven)regionaal wervingsgebied opnemen:

- het kernwinkelgebied
- de primaire multifunctionele assen in de binnenstad
- de multifunctionele ontwikkelingspolen
- de onderwijscampussen
- de Brabanthal
- de sites met cultuurhistorische waarde

- Centrumlocaties op stadsniveau

Deze gebieden kunnen functies met een stedelijk wervingsgebied opnemen:

- de secundaire multifunctionele assen in de binnenstad
- de zones voor grootschalige detailhandel
- de regionaalstedelijke recreatiegebieden
- de multifunctionele centra in woonkernen

- Centrumlocaties op buurtniveau

Deze gebieden kunnen functies met een plaatselijk wervingsgebied opnemen, mits die het functionele en morfologische karakter van de omgeving niet aantasten.

- de woonkernen
- de bedrijventerreinen
- de open ruimte

Overlapping tussen de verschillende wervingsgebieden is uiteraard nooit uit te sluiten: functies met een regionale attractie kunnen deel uitmaken van het lokale verzor-

⁷ Wat het locatiebeleid betreft zijn er veel gelijkenissen tussen de centrumstructuur en de economische structuur. Beide stoelen op dezelfde principes. Alleen de functies waarover het gaat, verschillen.

gingsapparaat en lokale functies kunnen zich bevinden in zones die bij voorkeur voor regionale activiteiten gereserveerd worden.

6.4.2 Kernwinkelgebied

A Definitie

Het kernwinkelgebied wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in de binnenstad, met een hoge concentratie aan handels- en horecazaken en commerciële dienstverlening.

B Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.12a)

162

Het kernwinkelgebied omvat de volgende straten in de binnenstad:

Bondgenotenlaan (K1), Diestsestraat (K2), Tiensestraat tot Hooverplein en zijstraten (K3), Naamsestraat tot St. Michielsstraat en zijstraten (K4), Parijsstraat tot Minderbroedersstraat (K5), Brusselsestraat tot Lei (K6), Mechelsestraat tot Vismarkt (K7), Dirk Boutsstraat tot Wandelingenstraat (K8), Wandelingenstraat (K9), Tielemanslaan (K10), Pensstraat (K11), Muntstraat en zijstraten (K12), Vanderkelenstraat (K13), Jan Stasstraat (K14), Vital Decosterstraat tussen Jan Stasstraat en Diestsestraat (K15), Louis Mel-sensstraat (K16), Jodenstraat (K17), De Layensplein (K18), Margarethaplein (K19), Fochplein (K20), Grote Markt (K21), Ladeuzeplein (K22), Hogeschoolplein (K23), Oude Markt en zijstraten (K24), Vismarkt (K25), Hooverplein (K26).

C Ontwikkelingsperspectieven

In het kernwinkelgebied worden drie clusters onderscheiden waarin gelijkaardige functies voorkomen. Deze clustering wordt in grote mate bepaald door het bestaande aanbod in het kernwinkelgebied. De Diestsestraat en de Bondgenotenlaan komen in aanmerking voor grootschalige (keten)winkels; de omgeving van de Muntstraat en de Oude Markt eerder voor horecazaken en de omgeving Brusselsestraat – Mechelsestraat eerder voor gespecialiseerde handelszaken met een kwalitatief hoogstaand assortiment (verdere uitwerking: zie §14.2.2.A). Deze concentratie wordt verder gestimuleerd, zonder ze afdwingbaar te maken. De stad wil daarmee vooral voorkomen dat ketenwinkels op een ongecontroleerde manier over het hele kernwinkelgebied uitzwermen. Dit zou immers tot gevolg hebben dat de verschillende gebieden hun eigenheid verliezen en dat kleinschalige handelszaken overal uit de markt worden geprijsd door ketenwinkels.

In het kernwinkelgebied wordt het wonen ondersteund door wonen boven winkels aan te moedigen, zowel voor permanent wonen als voor studentenhuisvesting. Mits het kernwinkelgebied éenduidig kan afgebakend worden, kunnen specifieke bouwvoorschriften de beoogde concentratie in clusters en de woonfunctie op hogere verdiepingen ondersteunen. Deze bouwvoorschriften moeten in ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen worden uitgewerkt.

De toegankelijkheid van het kernwinkelgebied wordt voor auto's gelimiteerd. Parkeerverkeer wordt via een gele-

dingssysteem naar centrumparkings aan de rand van het kernwinkelgebied geleid (de Bond, Ladeuze, H.Hart, Hertogendal, Minckelers) en naar de randparkings langs de ring. Het kernwinkelgebied wordt met hoogwaardig openbaar vervoer ontsloten: treinstation (Martelarenplein), de busknooppunten Martelarenplein en Fochplein. De nieuw te ontwikkelen centrumbuslijnen* staan mee in voor de verbinding van deze parkings met het kernwinkelgebied. De stadsfietsroutes ontsluiten het kernwinkelgebied en bedienen openbare fietsenparkings. In het kernwinkelgebied wordt de verkeerscirculatie en de inrichting van de openbare ruimte maximaal afgestemd op de verblijfskwaliteit en op de aanwezigheid van voetgangers.

In het stadsdeel binnenstad §14.2 wordt de middeleeuwse stadskern als bezoekergericht centrum binnen de eerste omwalling vanuit een gebiedsgericht perspectief bekeken.

6.4.3 De primaire en secundaire multifunctionele assen in de binnenstad

A Definitie

Een multifunctionele as in de binnenstad wordt gedefinieerd als een traject van één of meer aaneengesloten straten, dat door zijn ligging in het stedelijk weefsel, het straatgabariet, de passage en de reeds aanwezige stedelijke functies, verder kan worden uitgebouwd voor gemengde stedelijke functies: onderwijs, zorginstellingen, kantoren, wonen, horeca, dienstverlening, ...

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen primaire assen en secundaire assen. Op de primaire assen wil de

stad gemengde stedelijke functies stimuleren. Op de secundaire assen wil de stad de stedelijke functies faciliteren. Het onderscheid tussen beide wordt gemaakt via stedenbouwkundige voorschriften, de inrichting van de publieke ruimte en het locatiebeleid.

B Niet-limitatieve selectie (zie figuur 2.12.a)

- Primaire assen

Tiensestraat vanaf Herbert Hooverplein (MP1), Naamsestraat vanaf St.-Michielsstraat (MP2), Brusselsestraat vanaf Lei (MP3), Mechelsestraat vanaf Vismarkt (MP4), Maria-Theresiastraat (MP5), Vesaliusstraat (MP6), Blijde-Inkomststraat (MP7), Kapucijnenvoer (MP8), Vaartstraat (MP9), vesten (tussen J.M. Artoisplein en Kapucijnenvoer) (MP10), Smoldersplein (MP11), Rijsschoolstraat (MP12), Parijsstraat vanaf Minderbroedersstraat (MP13).

- Secundaire assen

Fonteinstraat-Tessenstraat (MS1), Tervuursestraat (MS2), Goudsbloemstraat (MS3), Burchtstraat (MS4), Parkstraat (MS5), Justus Lipsiusstraat (MS6), J.P. Minckelersstraat (MS7), Van den Gheynlaan (MS8), Dirk Boutselaan vanaf Wandelingenstraat (MS9), Brouwersstraat (MS10), Petermannenstraat (MS11), Donkerstraat (MS12), Schapenstraat (MS13), Damiaanplein (MS14), De Beriotstraat (MS15), Minderbroedersstraat (MS16), Vital Decosterstraat (MS17), Koning Leopold I-straat (MS18), Van Waeyenberghlaan – St. Jacobsplein (MS19).

C Ontwikkelingsperspectieven

Rond het kernwinkelgebied worden de centrumfuncties zoveel mogelijk langs de multifunctionele assen doorheen de binnenstad geconcentreerd. Hierdoor blijft de potentiële hinder vanwege deze centrumfuncties op de omliggende woonstraten beperkt. Afhankelijk van de bestaande en de gewenste dynamiek, de ligging in het stedelijk weefsel en het straatgabariet, kunnen randvoorwaarden aan de centrumfuncties opgelegd worden, bijvoorbeeld om de woonkwaliteit te vrijwaren. De inrichting van de publieke ruimte wordt afgestemd op een hoge bezoekersintensiteit en op de trage weggebruiker. Bijzondere aandacht gaat eveneens uit naar het behoud van het patrimonium en het representatieve karakter van nieuwe gebouwen. De verdere uitwerking van deze assen moet in structuurschetsen en rijrichtingplannen gebeuren. Dit valt buiten het bestek van het structuurplan.

Langs de multifunctionele assen zijn diverse centrumfuncties mogelijk: onderwijs, commerciële en publieke diensten, horeca, handel, ... Daarbij is het evenwel niet wenselijk dat de multifunctionele assen die aansluiten op het kernwinkelgebied, de shopping-activiteiten zouden doorzetten. Het is wenselijk langs de assen te focussen op buurondersteunende handel en gespecialiseerde handel.

Verder onderzoek, in voorbereiding van de eventuele opmaak van een RUP, moet uitwijzen welke centrumfuncties langs de respectievelijke assen mogelijk en wenselijk zijn.

In het stadsdeel binnenstad § 14.3 worden de multifunctionele assen verder uitgewerkt in relatie tot de woonfunctie.

6.4.4 Multifunctionele ontwikkelingspolen

A Definitie

Een multifunctionele ontwikkelingspool wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de positie in de stedelijke structuur in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling.

B Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.12)

Vaartkom (MO1), stationsomgeving (MO2), Philipssite (MO3), Bodart (MO4), Remysite (MO5).

C Algemene ontwikkelingsperspectieven

Vier van de vijf multifunctionele ontwikkelingspolen zijn gelegen aan de vesten. De Remysite is gelegen aan de Vaart in Wijgmaal. De vier vestenlocaties komen bij uitstek in aanmerking voor de inplanting van centrumfuncties die een nauwe relatie met de binnenstad onderhouden, maar te groot zijn om in de binnenstad te worden ondergebracht. Bij de ontwikkeling van deze locaties staat complementariteit met de binnenstad dus voorop. Zo zijn handelsfuncties die het kernwinkelgebied beconcurren niet gewenst.

De Remysite komt in aanmerking voor de inplanting van plaatsgebonden economische functies (zie economische structuur, §7.6.6). De centrumfuncties die hier een plaats kunnen krijgen zijn complementair met de economi-

sche ontwikkeling op de site zelf en het aanbod in de kern van Wijgmaal.

Gezien de schaarste aan beschikbare ruimte, moet elk van deze locaties optimaal worden verdicht, met de draagkracht van de omgeving en de verkeersattractie als randvoorwaarden. Binnen elke multifunctionele ontwikkelingspool moet de publieke ruimte als verblijfsruimte worden uitgewerkt. De ontsluiting moet met hoogwaardig openbaar vervoer gebeuren.

Wanneer er behoeft is in Leuven aan een sportstadion met een substantieel grotere capaciteit dan het huidige stadion aan de Tervuursevest, kan een bijkomende multifunctionele ontwikkelingspool worden ontwikkeld, ofwel op het spoorwegplateau, ofwel aan de Brabanthal (mits Haasrode met een spoorhalte van het GEN kan bediend worden). Het noordelijke deel van Haasrode blijft dan ook van ontwikkeling gevrijwaard totdat een haalbaarheidsonderzoek naar een spoorhalte is uitgevoerd.

Om te vermijden dat op de omgeving van de Brabanthal druk ontstaat om deze willekeurig op te vullen met functies die beter elders worden ingeplant, wordt de omgeving van de Brabanthal voorlopig niet als multifunctionele ontwikkelingspool geselecteerd. Slechts in geval van een strategisch belangrijke opportuniteit zal de stad deze optie nemen. Voorlopig wordt de Brabanthal geselecteerd als geïsoleerde attractiepool*.

- Vaartkom

De Vaartkom wordt als een subcentrum - complementair aan het stadscentrum - met een mix van handel, diensten, recreatie, kantoren en wonen. De inplanting van grootschalige detailhandelszaken behoort eveneens tot de mogelijkheden. De toekomstige inrichting van een muziekcentrum (in het entrepotgebouw), de aanwezigheid van de beschermd brouwerij (hoek Burchtstraat - Vaartstraat), de molens Van Orshoven en het nieuwe hoofdkwartier van Interbrew kunnen de katalysators zijn van de nieuwe Vaartkom. De stad kan hier een actieve rol spelen door via een projectmanager te participeren in de aantrekking van nieuwe functies (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.4).

- Stationsomgeving

De stationsomgeving wordt momenteel uitgebouwd tot een maatschappelijk en economisch beslissingscentrum. Aan de kant van Kessel-Lo, tussen de Martelarenlaan en de spoorwegbundel, kan een multifunctionele ontwikkeling gebeuren (met bij voorbeeld een congrescentrum). Deze ontwikkeling moet in zuidelijke richting beperkt blijven tot de Karel Schurmansstraat. Tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan moet de publieke ruimte worden ingericht als publiek park. Zaal Eden is eventueel te herbestemmen als culturele infrastructuur (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- Philipssite

Op de Philipssite wordt momenteel een multifunctioneel project uitgebouwd met kantoren, openbare diensten, sportinfrastructuur.... De publieke ruimte krijgt

een parkaanleg, die aansluit bij de groenstructuur van de vesten. Door de heraanleg van de Parkpoort kan de relatie met de binnenstad worden verbeterd. De F. Lintstraat wordt naar voor geschoven als as voor zacht verkeer tussen de Philipssite en het stadscentrum (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- *Bodart/Tervuursevest*

De publieke ruimte en de randen van de Tervuursevest (tussen Kapucijnenvoer en Naamsepoort) moeten geherwaardeerd worden. De inplanting van een grootschalige centrumfunctie op Bodart is mogelijk. Deze moet een representatief karakter hebben gezien de strategische ligging aan het eind van de Koning Boudewijnlaan. Ook de site Groot Begijnhof – Faculty Club komt in aanmerking voor een multifunctionele ontwikkeling (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- *Remysite*

"Campus Remy" is een reconversieproject vlakbij het station van Wijgmaal, op de door Remy afgestoten industrie gronden. De site biedt ruimte voor kantoorachtige bedrijven, ateliers en centrumfuncties. In afwachting van een betere ontsluiting met openbaar vervoer kan de parking naast het station door de bedrijven gebruikt worden. Zodra het station beter bediend wordt (met treinen en bussen), wordt deze parking omgevormd tot pendelparking. De buitenruimte wordt als publiek toegankelijk park aangelegd.

De centrumfuncties zijn ondersteunend aan de economische functies of aan de woonkern van Wijgmaal.

Concreet gaat het om commerciële ruimten, loketfuncties, ... met een lokaal tot regionaal wervingsgebied. Functies met intensief bezoekersverkeer moeten worden geweerd.

De landschappelijke inpassing in het Vaartlandschap is een belangrijke randvoorwaarde voor projecten op de Remysite. Het behoud en het hergebruik van de Remytoren is essentieel (zie ook stadsdeel noordelijke trechter, § 10.4).

6.4.5 Campussen voor universitair en hoger onderwijs

A Definitie

Een campus voor universitair en hoger onderwijs is een gebied dat op een coherente manier ontwikkeld wordt voor onderwijsfuncties die ruimtelijk, pedagogisch en/of organisatorisch met elkaar verband houden. Een deelcampus wordt gedefinieerd als een samenhangend gebied dat een functioneel onderdeel vormt van een campus, maar ruimtelijk gescheiden is van de andere onderdelen, behorend tot deze campus.

B Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.12)

- campus binnenstad (C1, bestaande uit verschillende deelcampussen)
- campus Arenberg (C2, bestaande uit verschillende deelcampussen)
- campus Gasthuisberg (C3)
- campus Heilig Hart (C4)

Deze selectie is niet-limitatief, omdat niet uitgesloten wordt dat op termijn nieuwe campussen nodig zijn voor programma's, die vandaag nog ongekend zijn. Anderzijds wordt de verdere uitbouw van de sociale hogeschool op Vogelzang niet weerhouden, wegens haar geïsoleerde ligging.

C Algemene ontwikkelingsperspectieven

De universiteit en de hogescholen moeten hun activiteiten maximaal concentreren op de opgesomde onderwijscampussen. De onderlinge ruimtelijke en functionele, pedagogische en/of organisatorische relatie tussen de activiteiten is daarbij de sturende factor. Elke campus wordt maximaal geïntegreerd in zijn omgeving. De publieke toegankelijkheid van de campus is daarbij een essentiële randvoorwaarde.

Voor elk van de campussen moet door de inrichtende macht(en) een inrichtingsplan worden opgesteld om de ruimtelijke ontwikkeling te optimaliseren. In het bijzonder moet met een gepaste inrichting van de publieke ruimte de samenhang tussen de verschillende onderwijsfuncties worden versterkt.

De mogelijkheden van de onderwijscampussen worden afhankelijk gesteld van de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en van het draagvlak van de omgeving.

Om de campussen maximaal te verweven* met de stedelijke omgeving, is het aangewezen ze publiek toegankelijk te stellen, voor zover dit organisatorisch haalbaar is voor de beheerder van de campus. Dit is voor de meeste campus-

sen vandaag reeds het geval. De stad kan met de beheerder van een campus een beheersovereenkomst afsluiten die de toegankelijkheid van de campus en het toezicht regelt.

- Campus binnenstad

Campus binnenstad valt ruimtelijk uiteen in verschillende deelcampussen (niet-limitatief): Sociale Wetenschappen (Van Evenstraat), Economie (Naamsestraat), MTC/PDS (De Beriotstraat), Psychologie (Tiensestraat), De Valk (Tiensestraat), Letteren (Maria Theresiastraat), Groep T/VTI/CLT (Dekenstraat), Redingenhof (Redingenstraat).

Naast de opgesomde campussen is de integratie van onderwijsfuncties in de "bezoekersgerichte ruit" mogelijk.

Deze campus is volledig met het stedelijk weefsel van de binnenstad verweven. Bij de verdere uitbouw van de verschillende faculteiten en hogeschoolafdelingen is de afstemming van de bebouwing op de morfologie van de omgeving de beperkende randvoorwaarde. De kwaliteit en de toegankelijkheid van de buitenruimte en de integratie in het netwerk van publieke ruimten moeten gegarandeerd blijven.

De stad maakt de verdere ontwikkeling op en rond de site van de campus Sociale Wetenschappen (Parkstraat – Van Evenstraat) afhankelijk van de opmaak en de goedkeuring door de gemeenteraad van een inrichtingsplan, dat duidelijkheid verschafft over de lange-termijnontwikkeling van de site met inbegrip van Home Vesalius, het gebouw Farmacie en de woningen op de hoek Parkstraat – Prelatenstraat – Van Evenstraat.

Het bouwblok Dekenstraat – Vesaliusstraat – Tiensestraat – Brabançonnestraat wordt integraal gereserveerd voor inplanting van onderwijsfuncties. De stad maakt verdere ontwikkelingen in het bouwblok afhankelijk van de opmaak en goedkeuring van een inrichtingsplan dat duidelijkheid verschafft over de lange-termijnontwikkeling van het gehele bouwblok. Daarbij horen de beide bestaande schoolcomplexen en alle andere gebouwen langs de Vesaliusstraat, Tiensestraat en de Brabançonnestraat.

- *Campus Arenberg*

Campus Arenberg valt ruimtelijk uiteen in verschillende deelcampussen (niet-limitatief): Arenberg I (langs Mercierlaan), II (langs De Croylaan), III (langs Kapeldreef) en domein FLOK (langs Tervuursevest). De afbakening van de deelcampussen Arenberg II en Arenberg III valt samen met de overeenkomstige zone-ring "openbaar nut" (m.i.v. de reservezone) op het Gewestplan van 1998. De deelcampussen Arenberg I, Studentenwijk Arenberg en FLOK worden opgenomen in het "Kasteelpark Arenberg", geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. Universitaire ontwikkelingen en natuurontwikkeling komen in dit gebied immers in gelijke mate aan bod. De bouwmogelijkheden binnen de zonering "openbaar nut" in het Gewestplan van 1998 zijn daarbij kwantitatief maatgevend, met evenwel de mogelijkheid om deze te herschikken binnen het Kasteelpark Arenberg, in functie van de optimale uitbouw van de deelcampussen en in functie van de natuurwaarde van het gebied. Om de coëxistentie tussen universitaire ontwikkelingen en park te garanderen moet de KU Leuven, voorafgaand

aan nieuwe ontwikkelingen, een inrichtingsplan opmaken voor het Kasteelpark Arenberg. Daarin worden minstens de zones aangeduid die voor bebouwing in aanmerking komen, worden noodzakelijke maatregelen opgegeven voor integratie van de bebouwing en worden de maatregelen voor natuurgericht beheer vastgelegd. (zie ook §4.6.5.A "Kasteelpark Arenberg (I3)").

De stad ondersteunt het voornemen van de universiteit om alle departementen van de groep exacte wetenschappen te concentreren op campus Arenberg. Bijkomende functies die niet rechtstreeks met onderwijs, onderzoek en maatschappelijke dienstverlening te maken hebben zijn op deze campus niet aangewezen. Die nemen immers méér open ruimte in dan strikt nodig is voor de onderwijs- en onderzoeksfuncties; ze zijn bovendien landschappelijk moeilijk integreerbaar in de Dijlevallei.

De beheersing van het autoverkeer en de landschappelijke inpassing in de Dijlevallei zijn de voornaamste randvoorwaarden. Het publieke karakter van de hele Dijlevallei moet ten allen tijde gegarandeerd blijven. In stadsdeel zuidelijk plateau, § 12.2 worden de ontwikkelingsperspectieven voor de zuidelijke Dijlevallei (en campus Arenberg) verder uitgewerkt.

- *Campus Gasthuisberg*

Samen met de concentratie van ziekenhuisactiviteiten, worden op Gasthuisberg ook de medische faculteit en de onderzoekslabo's samengebracht. Daarnaast wordt op de site ook ruimte gereserveerd voor de biomédicale en labo-opleidingen van de hogescholen. In het kader van

de hervormingen in het hoger onderwijs is het van groot belang de verschillende universitaire en niet-universitaire onderwijsinstellingen als een ruimtelijk en functioneel geheel te concipiëren.

Om de beschikbare strategische grondreserves rond Gasthuisberg zo oordeelkundig mogelijk te gebruiken, moeten nieuwe ontwikkelingen verband houden met biomedische activiteiten, hulpdiensten en aanverwante pakketten, en dit zowel voor het domein van de patiëntenzorg, de opleiding en het onderzoek. Het inrichtingsplan voor Gasthuisberg, dat aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, legt het kader vast waarbinnen dit verband zal worden geëvalueerd. In stadsdeel westelijk heuvellandschap, § 13.4 worden de ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimte Gasthuisberg verder uitgewerkt.

- Campus Heilig Hart

De projecten op de site van het H.Hartinstituut en de Katholieke Hogeschool Leuven (KHL) leggen een zware verkeersdruk op de woonkern van Heverlee, bovenop het doorgaand verkeer en de eigen verkeersproductie van de dicht bebouwde wijken. Het ontsluitingssysteem is ontoereikend om een verdere substantiële groei van deze onderwijscampus op te vangen. In ieder geval is een inperking van de attractie van autoverkeer (zowel van personeel als van studenten) noodzakelijk.

Mocht binnen de huidige of toekomstige onderwijsassociatie, om ruimtelijke en organisatorische redenen de verdere ontwikkeling van deze campus wenselijk zijn,

dan zijn drastische aanpassingen aan het verkeerssysteem van Heverlee nodig.

In de verkeersstructuur wordt voorgesteld dit op te lossen met een reeks samenhangende maatregelen, met als voornaamste nodige voorwaarde de realisatie van een omleidingsweg ten zuiden van Heverlee. Deze verbindt de Naamsesteenweg met de Meerdealboslaan en ontlast daardoor het bewoonde deel van de Hertogstraat. Gekoppeld aan de realisatie van de omleidingsweg, zal het doorgaand verkeer uit deze straat worden geweerd. Op termijn kan deze straat een verblijfsgeoriënteerde inrichting krijgen. De nieuwe omleidingsweg kan tevens de ontbrekende infrastructuurschakel voor een tangentiële buslijn door de woonkern Heverlee vormen. De campus H.Hart krijgt hiermee een bijkomende ontsluitingsmogelijkheid voor bussen en auto's. Door de inrichting van de Naamsesteenweg als doortocht verbetert de bereikbaarheid van de campus vanaf het station Heverlee. Het autoluw maken van de Groenstraat biedt tenslotte de mogelijkheid om deze straat uit te bouwen tot fietsroute (zie ook verkeersstructuur § 8.6 en stadsdeel zuidelijk plateau § 12.3). Voorafgaand aan belangrijke uitbreidingen van de campus, moet een inrichtingsplan voor de hele campus (H.Hartinstituut én KHL) worden opgemaakt, waarbij maximaal rekening gehouden wordt met de landschappelijke inpassing van de bebouwing en met eventuele optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid van de campus.

6.4.6 Geïsoleerde attractiepolen

A Definitie

Een geïsoleerde attractiepool maakt geen deel uit van een ruimtelijk samenhangend geheel van inplantinglocaties voor centrumfuncties maar herbergt toch een centrumfunctie met een groot verkeersgenererend vermogen. De geïsoleerde attractiepolen zijn hoofdzakelijk op de autobereikbaarheid georiënteerd.

B Niet-limitatieve selectie

- Brabanthal
- Sociale hogeschool (Vogelzang)

C Ontwikkelingsperspectieven

Meer geïsoleerde attractiepolen ten behoeve van centrumfuncties zijn niet wenselijk. De ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer van de bestaande geïsoleerde attractiepolen moet worden verbeterd om het huidige functioneren te optimaliseren.

Wanneer er behoefte is in Leuven aan een sportstadion met een substantieel grotere capaciteit dan het huidige stadion aan de Tervuursevest, dan moet dit op een andere plaats worden aangelegd. Op voorwaarde dat de omgeving van de Brabanthal met een spoorhalte van het GEN kan bediend worden, komt deze site hiervoor en voor vergelijkbare functies, in aanmerking. Deze wordt dan "opgewaardeerd" tot multifunctionele ontwikkelingspool. De site blijft onbebouwd totdat een haalbaarheidsonderzoek voor een spoorhalte is uitgevoerd.

6.4.7 De sites met cultuurhistorische waarde

A Definitie

In deze categorie horen sites thuis die een grote culturele, historische en/of esthetische waarde hebben.

B Niet-limitatieve selectie

- Middeleeuwse kern
- Groot Begijnhof
- St.-Geertrui / Klein Begijnhof
- Abdij van Park
- Abdij van Vlierbeek
- Kasteelpark Arenberg

C Ontwikkelingsperspectieven

Door hun cultuurhistorische waarde hebben deze gebieden een bovenlokale uitstraling. Ze nemen dan ook een belangrijke plaats in binnen de toeristisch-recreatieve structuur van Leuven. In een aantal gevallen dringt een herbestemming van het patrimonium zich echter op. De integratie van andere centrumfuncties op of rond de site moet dan ook mogelijk zijn, op voorwaarde dat dit geen afbreuk doet aan haar cultuurhistorische waarde, de publieke toegankelijkheid gegarandeerd blijft en de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden.

Voor elk van deze sites moeten de uitbreidings- en herbestemmingsmogelijkheden afzonderlijk worden afgewogen.

Deze ontwikkelingsperspectieven zijn aanvullend op de ontwikkelingsperspectieven, die gekoppeld zijn aan de

selectie van deze gebieden als historisch waardevol landschappelijk element (zie landschapsstructuur § 9.5.2).

6.4.8 De regionaalstedelijke recreatiegebieden

A Definitie

Een regionaalstedelijk recreatiegebied is een gebied dat dankzij de huidige inrichting potentieel recreatieve mogelijkheden heeft. De stad zal per gebied een aangepast beleid voeren om deze mogelijkheden te behouden of verder te ontwikkelen. Zodoende kunnen deze gebieden een trekkersrol vervullen binnen een regionaalstedelijk wervingsgebied.

B Niet-limitatieve selectie

- Provinciedomein Kessel-lo
- Heverleebos
- Sportcentrum Kessel-Lo
- Kasteelpark Arenberg

C Ontwikkelingsperspectieven

Een belangrijke beschouwing is deze gebieden bereikbaar te maken (of te houden) vanuit de regio en ze toegankelijk te maken (of te houden). Een goede bereikbaarheid per fiets en met het openbaar vervoer is alleszins noodzakelijk. De bereikbaarheid per auto wordt gelimiteerd door de capaciteit van de beschikbare tovoerwegen. Bij gebieden met een grote bezoekersintensiteit (Boudewijn-stadion, Provinciedomein) mag de parkeerdruk niet worden afgewenteld op de omgeving.

De concrete inrichting van de gebieden is afhankelijk van de individuele mogelijkheden. Deze zijn functie van

de eigendomssituatie, de natuurwaarden, de claims vanuit een ander ruimtegebruik.... Waar de stad zelf geen eigenaar is, zal middels beheersovereenkomsten getracht worden het recreatief (mede)gebruik te stimuleren. In ieder geval moet het eigen karakter van de gebieden zoveel mogelijk gevrijwaard blijven.

6.4.9 Grootschalige detailhandelzones

A Definitie

Een zone voor grootschalige detailhandel is een gebied waar grootschalige detailhandelszaken (supermarkten, meubelverkoop, autoverkoop...) zich kunnen vestigen, mits ze voldoen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden die voor het gebied in kwestie zijn uitgewerkt.

B Limitatieve selectie

(zie figuur 2.12)

Vaartkom (D1), Tiensesteenweg (ten oosten van de Molstraat) (D2), Kolonel Begaultlaan (D3), Aarschotsesteenweg (ten zuiden van de E314) (D4).

Leuven ondersteunt ook de selectie van de Brusselsesteenweg ten westen van de E314 (grondgebied Herent) als grootschalige detailhandelszone.

C Ontwikkelingsperspectieven

De grootschalige detailhandel beantwoordt onmiskenbaar aan een maatschappelijke behoefte. Het is dus niet opportuun en bovendien niet haalbaar om geen mogelijkheden voor grootschalige detailhandel te voorzien: dit zou enkel een verschuiving naar de buurgemeenten veroorzaken.

Daarom worden een beperkt aantal locaties in (of aan de rand van) Leuven aangegeven waar deze functies kunnen ingeplant worden. Er moeten echter specifieke stedenbouwkundige voorschriften worden uitgewerkt om de negatieve impact op de omgeving te minimaliseren en de landschappelijke kwaliteit te vrijwaren. Een aanvullende afstemming op het aanbod in de binnenstad is noodzakelijk (verdere uitwerking in economische structuur § 7.6.8).

6.4.10 Multifunctionele centra rond de binnenstad

A Definitie

Een multifunctioneel centrum wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in een woonkern buiten de binnenstad dat, wegens de positie binnen de woonkern en van de reeds aanwezige functies, in aanmerking komt voor een multifunctionele ontwikkeling volgens de draagkracht van de woonkern.

B Niet-limitatieve selectie

- Wijgmaal: Gebr. Tassetstraat – Sint-Hadrianusstraat (MC1)
- Wilsele-Putkapel: Aarschotsesteenweg (tussen de kerk en de Weggevoerdenstraat) (MC2)
- Beneden-Kessel: Wilselsteenweg (MC3)
- Kessel-Lo: driehoek De Becker-Remyplein – Kop van Kessel-Lo – Centrale Werkplaatsen (MC4), Tiensesteenweg (tussen Tiensepoort en Grensstraat) (MC5)
- Korbeek-Lo: Tiensesteenweg (tussen Tiensepoort en Grensstraat) (MC5)

- Heverlee: driehoek deelgemeentehuis – Naamsepoort – station (MC6)
- Terbank: Celestijnenlaan – Tervuursesteenweg (tussen Tervuурsepoort en Celestijnenlaan) (MC7)

Voor Eghenoven en Wilsele-Dorp worden geen multifunctionele centra geselecteerd, gezien de beperkte omvang van deze woonkernen.

C Ontwikkelingsperspectieven

De ontwikkelingsperspectieven voor de multifunctionele centra worden uitgewerkt in de nederzettingsstructuur § 5.4.2: multifunctionele centra.

6.4.11 Woonkern

A Definitie

Een woonkern wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat beleidmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. Binnen een woonkern wordt een beleid gevoerd dat gericht is op een versterking van de woonkwaliteit en een verhoging van het woningaanbod.

B Limitatieve selectie

Binnenstad, Heverlee, Kessel-Lo, Beneden-Kessel, Terbank, Wijgmaal, Wilsele-Putkapel, Wilsele-Dorp, Korbeek-Lo, Eghenoven.

C Ontwikkelingsperspectieven

Binnen een woonkern streeft de stad naar een kwaliteitsvol voorzieningenniveau, afhankelijk van de om-

vang en de woningdichtheid* van de woonkern, alsook naar kwaliteitsvolle publieke en groene ruimte. De bouw- en inrichtingsvoorschriften staan in functie van de optimale ontwikkeling van de woonfunctie, waaronder een verdichting in functie van de draagkracht van de woonkern.

Niet-woonfuncties die de woonfunctie ondersteunen, worden bij voorkeur in de woonkern geïntegreerd. Andere niet-woonfuncties zijn toegelaten, mits ze morfologisch en functioneel verenigbaar zijn met de woonfunctie en met de onmiddellijke omgeving en mits ze om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daar toe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd. Bestaande niet-woonfuncties die niet (meer) aan deze voorwaarden voldoen, worden beschouwd als geïsoleerde functies. De ontwikkelingsperspectieven worden verder uitgewerkt in de nederzettingsstructuur, § 5.4.1.

6.4.12 Bedrijventerreinen

A Definitie

Een bedrijventerrein wordt gedefinieerd als een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar de bouwvoorschriften, de inrichting van de publieke ruimte en de infrastructuur zijn gericht op een optimale ontwikkeling. In functie van de ligging, de omgevingsfactoren en de reeds aanwezige bedrijven kunnen vestigingsvoorwaarden* worden gesteld aan te localiseren bedrijven.

B Limitatieve selectie

(zie figuur 2.12)

Researchpark Haasrode (BT1), ambachtenzone Haasrode/Parkveld (BT2), wetenschapspark Arenberg (BT3), wetenschapspark Termunckveld (BT4), Vaartzone (Leuven-Noord) (BT5), spoorwegplateau (Leuven-Noord) (BT6), milieupark (Leuven-Noord) (BT7), veilingsite (BT8).

C Ontwikkelingsperspectieven

Centrumfuncties zijn in bedrijventerreinen mogelijk in hoofdbestemming, mits ze in hoofdzaak op de ondersteuning van de aanwezige bedrijven en/of op hun personeel gericht zijn: handel op buurtniveau, horeca, commerciële diensten, ... (verdere uitwerking in economische structuur § 7.6.2).

6.4.13 De open ruimte

A Definitie

De open ruimte is de ruimte die in grote mate vrij is van bebouwing en van infrastructuren. Ze wordt afgebakend in de openruimtestructuur § 4.5.

B Niet-limitatieve selectie

Zie openruimtestructuur, § 4.5.

C Ontwikkelingsperspectieven

De ontwikkelingsperspectieven voor openruimtegebieden zijn afhankelijk van de hoofdfunctie die aan het gebied wordt toegewezen en van de natuurwaarde van het gebied. Ze worden in de openruimtestructuur uiteengezet.

Centrumfuncties zijn in de open ruimte slechts mogelijk mits ze het optimaal gebruik van de open ruimte onder-

steunen, goed inpasbaar zijn in de omgeving en een beperkte verkeersattractie hebben.

In het bijzonder wordt verwiesen naar de openruimtegebieden met recreatie in open lucht als hoofdfunctie.

6.4.14 Geïsoleerde centrumfuncties

A Definitie

Elke bestaande vestiging van een centrumfunctie, die niet in overeenstemming is met de locatievooraarden voor het gebied waarin deze gelegen is, wordt als geïsoleerde centrumfunctie gedefinieerd. De locatievooraarden voor centrumfuncties worden afgeleid uit de gewenste centrumstructuur, of uit de deelstructuur waartoe het gebied gerekend wordt.

Een geïsoleerde centrumfunctie die omwille van de hinder op of de problematische ruimtelijke inpassing in de omgeving, niet kan worden bestendigd, wordt als een storende centrumfunctie gedefinieerd.

B Niet-limitatieve selectie

De selectie van de geïsoleerde en storende centrumfuncties valt buiten het bestek van een structuurplan. Deze inventarisatie zal gebeuren ter voorbereiding van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan* voor de centrumstructuur.

C Ontwikkelingsperspectieven

Geïsoleerde centrumfuncties waarvan de infrastructuur en de bedrijfsvoering de goede ontwikkeling van

de hoofdbestemming van de omgeving niet onmogelijk maken, kunnen in principe zonder beperking in de tijd bestendigd worden. Dit betekent dat ze kunnen worden behouden, zolang de hinder voor de omgeving niet verder toeneemt. Structurele uitbreiding van de centrumfunctie is niet mogelijk.

In een ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen voorwaarden worden opgelegd aan het behoud van de centrumfunctie, bij voorbeeld om de impact op de omgeving te reduceren en de ruimtelijke inpassing te verbeteren.

Geïsoleerde centrumfuncties die gelegen zijn op een herontwikkelingslocatie, kunnen in afwachting van de herontwikkeling op de site bestendigd worden. Wanneer de herontwikkeling van het gebied conform de gewenste ruimtelijke structuur wordt opgestart, moet de centrumfunctie echter gerelocaliseerd worden. Met herontwikkelingslocatie wordt bedoeld: een site waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. Aangezien het structuurplan zelf geen verordenende kracht heeft, moet de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in ieder geval in een RUP worden vastgelegd om een impact te kunnen hebben op de bestendiging van de geïsoleerde centrumfunctie.

De stad kan aan het behoud van een geïsoleerde centrumfunctie op een herontwikkelingslocatie via een RUP

een beperking in de tijd opleggen. De stad kan evenwel ook bepalen dat de herontwikkeling van de betreffende site pas wordt opgestart nadat de huidige bedrijfsvoering spontaan wordt stopgezet. In dat geval heeft de selectie van de site als herontwikkelingslocatie het karakter van een nabestemming.

Storende functies kunnen niet onbeperkt worden bevestigd. De stad kan, om de herlocalisatie van een geïsoleerde centrumfunctie op een herontwikkelingslocatie of van een storende functie te versnellen, terreinen reserveren waar deze functie in beter omstandigheden kan worden ondergebracht. De stad kan ook de inrichters van deze centrumfunctie ondersteunen in het zoeken naar een geschiktere locatie, en aandacht besteden aan de financiële en sociale gevolgen van de herlocalisatie. Er kunnen geen nieuwe geïsoleerde of storende centrumfuncties worden gerealiseerd.

6.5 ACTIEPROGRAMMA

6.5.1 Implementatie van het locatiebeleid

A Bouwstenen van het locatiebeleid

Het doel van locatiebeleid bestaat erin een centrumfunctie toe te wijzen aan de best mogelijke locatie (en vice versa). Dat gebeurt door een afweging tussen de kenmerken en vestigingsvooraarden van de functie en de eigenschappen en draagkracht van de locatie. Het locatiebeleid heeft een aantal evidente voordelen. Door een locatiebeleid worden de potenties van elke plek optimaal benut. Ook wor-

den ongeschikte locaties gevrijwaard van een oneigenlijk gebruik. Tenslotte ontstaat een synergetisch effect door de onderlinge relaties tussen de centrumfuncties.

Door het uitgesproken veranderlijk karakter van centrumfuncties, is het onmogelijk om hun inplanting aan dwingende morfologische en functionele randvoorwaarden te onderwerpen. Een locatiebeleid voor centrumfuncties zal dus in de eerste plaats een overlegstrategie zijn, waarin de stad de inplanting van private en publieke centrumfuncties tracht te sturen op basis van de gewenste centrumstructuur. De stad voert dus een aanravings- en sensibiliseringsbeleid voor kandidaat-investeerders in centrumfuncties. De centrummanager speelt hierin een belangrijke rol.

Deze overlegstrategie zal in de mate van het mogelijke ondersteund worden door een vergunningenbeleid, gebaseerd op stedenbouwkundige voorschriften voor specifieke locaties. Deze voorschriften hebben tot doel de ongewenste projecten uit te sluiten en een zo groot mogelijke flexibiliteit* in te bouwen voor de andere ontwikkelingen.

Een doelmatig locatiebeleid vereist minstens:

- een visie op de gewenste centrumfuncties in Leuven
- een inventaris en prospectus* van de beschikbare locaties in Leuven en de buurgemeenten
- communicatie over het locatiebeleid
- een aanspreekpunt binnen de stad voor kandidaat-investeerders (private en publieke)
- voldoende personeel om de kandidaat-investeerders te begeleiden

B Behoefteonderzoek voor centrumfuncties

De stad inventariseert de bestaande centrumfuncties en voert in samenwerking met de betrokken actoren een onderzoek uit naar de behoeften aan bijkomende centrumfuncties op de verschillende niveaus (kennisstad – provinciehoofdplaats – zorgzame stad).

De doelstellingen van dit behoefteonderzoek zijn:

- het optimaal aanwenden van de beschikbare middelen
- de reservatie van de noodzakelijke ruimte voor de optimale inplanting van toekomstige centrumfuncties
- het vergroten van de complementariteit van centrumfuncties die door de verschillende initiatiefnemers worden ontwikkeld

6.5.2 Instrumentarium

A Thematisch RUP economische en centrumstructuur

De stad kan in een thematisch ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) de in de centrumstructuur en economische structuur gedefinieerde en geselecteerde gebieden van gemeentelijk belang afbakenen, alsook de voorschriften uitwerken voor de bestemming, de ontwikkeling en het beheer van deze gebieden. In dit RUP kunnen per gebied de vestigingsvoorwaarden beschreven worden waaraan te localiseren functies moeten beantwoorden.

B Gebiedsgerichte RUPs

Voor sommige gebieden kan een gebiedsgericht RUP uitgewerkt worden om de ruimtelijke ontwikkeling te opti-

maliseren. Relevant gebied voor centrumfuncties is onder meer de Tiensesteenweg.

6.5.3 Ondersteuning en promotie

A Bezoekerscentrum

De stad kan een bezoekerscentrum uitbouwen waar informatie over permanente en tijdelijke, commerciële en publieke bezoekersgerichte functies in Leuven en de regio wordt gecentraliseerd: toerisme, hotels, cultuur, congressen, mobiliteit, ...

Dit bezoekerscentrum kan worden geïntegreerd in de te herontwikkelen museumsite. Ook een locatie aan het station zou een goede keuze zijn.

B Centrummanagement

De stad kan het centrummanagement verder uitbouwen, zodat het zijn werkdomein kan uitbreiden met andere centrumfuncties dan handel en horeca: recreatie, hotels, cultuur, publieke voorzieningen, ...

Binnen het centrummanagement kan een gegevensbank uitgebouwd worden voor centrumfuncties: bestaande centrumfuncties, beschikbaar patrimonium, ... Deze gegevensbank vormt de basis voor het locatiebeleid voor centrumfuncties.

*C Centrum voor permanente vorming**

De stad kan de universiteit, de hogescholen en de reeds bestaande organisaties verzoeken om gezamenlijk een

centrum voor permanente vorming op te richten. Dit centrum heeft onder meer als taken: de verschillende vormingsinitiatieven coördineren en op elkaar afstemmen, de uitbreiding van het aanbod initiëren en faciliteren, een coherent beeld creëren over het totale aanbod in Leuven en klantgericht informatie verspreiden onder kandidaat-studenten.

D Convention bureau

De stad kan samen met de K.U. Leuven, Leuven Research en Development (LRD), de grote hogescholen en geïnteresseerde private partners een "convention bureau" oprichten. Dit "convention bureau" centraliseert informatie omtrent congresinfrastructuur en -faciliteiten in het Leuvense: seminarlokalen, hotels, catering, vervoer, ... Het staat in voor de reservatie van de accommodatie en ondersteunt de praktische organisatie van congressen. Het "convention bureau" streeft een spreiding van de congressen na en stemt de data af op andere activiteiten in de stad (festivals, exposities, ...). Om die reden is een nauwe samenwerking met het bezoekerscentrum vereist.

E Sociaal Huis

De stad kan in samenwerking met het OCMW een sociaal huis oprichten, waar de welzijnsactiviteiten van de stad, het OCMW en andere organisaties (sociale huisvesting, thuiszorg,...) in een gezamenlijk aanbod worden gepresenteerd. Met het sociaal huis wordt de drempel verlaagd voor de zorgzoeker en het aanbod overzichtelijker gemaakt.

Verder onderzoek is nodig om het samenwerkingsverband te definiëren en de ruimtebehoefte te bepalen. Ook

moet worden nagegaan of het sociaal huis beter centraal (in de binnenstad) dan wel gedecentraliseerd (in de woonkernen) wordt aangeboden.

6.5.4 Uitbouw centrumvoorzieningen

A Culturele infrastructuur

- Erfgoeddepot*

De stad overweegt de bouw van een museumdepot, om het erfgoed van de stad onder betere condities te kunnen conserveren en plaats te maken op de museumsite. Via een locatieonderzoek zal de meest geschikte locatie uitgekozen worden. Beschikbaarheid van de locatie, kostprijs, katalyserend vermogen en impact op de omgeving zijn daarbij criteria.

- Museumsite

De stad herontwikkelt de museumsite in de Vanderkelenstraat, waarbij de voormalige academie en de voormalige bibliotheek in de museumfunctie geïntegreerd worden. Gezien de zware financiële last, zal dit project gefaseerd in de tijd moeten worden uitgevoerd.

- Muziekcentrum

De stad zoekt publieke en private co-investeerders om het entrepotgebouw in de Vaartkom te verbouwen tot muziekcentrum.

- Regionale volkshogeschool

In het cultuurbeleidsplan is er sprake van de oprichting van een Regionale Volkshogeschool, die het aanbod aan culturele en sociale vormingsinitiatieven wil overkoepelen.

len en coördineren en waarvoor nieuwe infrastructuur nodig is (kantoren, seminarielokalen, ...). Hiervoor moet een geschikte locatie worden gevonden, bij voorkeur in de binnenstad. Deze problematiek moet op korte termijn worden aangepakt.

- *Concertzaal*

Er bestaat een latente vraag naar een hoogwaardige concertzaal voor klassieke muziek. Het is zeker geen prioriteit voor de stad (museumsite en muziekcentrum staan hoger op de agenda). De stad sluit evenwel niet uit dat via externe financiering een concertzaal wordt gerealiseerd. De ziekenhuissite* St.-Pieter / St.-Rafaël en de Vaartkom (Enclave of blok 1) zijn op het eerste zicht hiervoor de meest geschikte locaties. Er kan worden overwogen om hiervoor reeds een geschikte ruimte te reserveren. Er kan verder worden onderzocht hoe deze concertzaal kan worden gecombineerd met een eventueel centrum voor hedendaagse muziek.

- *Zaal Eden*

In de brandveiligheid, de akoestiek en de infrastructuur moet zwaar worden geïnvesteerd. De zaal is eigendom van de stad en wordt op dit moment door het VRT-Radiokoor en -orkest gebruikt. Voorafgaand aan investeringen moet worden nagegaan welke de functie is van zaal Eden in de cultuurinfrastructuur van de stad.

- *Centrale Werkplaatsen*

De hallen 4, 5 en 9 van de Centrale Werkplaatsen werden beschermd als monument. Behalve een invulling als ontmoetingscentrum voor Kessel-Lo, werden nog geen nieuwe

functies gevonden. Gezien hun grote cultuurhistorische waarde, zou een culturele herbestemming wenselijk zijn.

- *Publieke ruimte*

De inrichting van de publieke ruimte en in het bijzonder de kunst in de publieke ruimte, vormt een belangrijk onderdeel van de cultuurinfrastructuur in de stad. De stad heeft een beoordelingscommissie voor kunst in de publieke ruimte in het leven geroepen. Dit thema wordt uitgewerkt in de landschapsstructuur.

- B *Sociale infrastructuur*

- *Ontmoetingscentrum Heverlee (site deelgemeentehuis Heverlee)*

De stad kan een ontmoetingscentrum realiseren op de site van deelgemeentehuis van Heverlee in een gemengde ontwikkeling (jeugdatelier, buurtparking, kinderkribbe, woningen,...).

- *Ontmoetingscentrum Kessel-Lo (Centrale Werkplaatsen)*

De stad verbouwt één van de beschermden hallen op de Centrale Werkplaatsen tot ontmoetingscentrum voor de deelgemeente Kessel-Lo, ter vervanging van feestzaal 't Bad.

- *Ontmoetingscentrum Korbeek-Lo (Oudebaan)*

De stad zoekt een geschikte locatie langs de Oudebaan voor de bouw van een ontmoetingscentrum voor de deelgemeente Korbeek-Lo, ter vervanging van het bestaande ontmoetingscentrum De Mol (Tiensesteenweg).

De stad overlegt met de gemeente Bierbeek om dit ontmoetingscentrum in een gemeenschappelijk initiatief te realiseren.

- *Multicultureel ontmoetingscentrum*

Er bestaat volgens het cultuurbeleidsplan een behoefte aan een multicultureel ontmoetingscentrum. Hiervoor is nog geen geschikte ruimte gevonden.

- *Sociaal Huis*

Zie paragraaf 6.5.3 (ondersteuning en promotie)

- *Kinderdagverblijven*

Er is een groot tekort aan kinderdagverblijven in Leuven. Nieuwe kinderdagverblijven worden zoveel mogelijk gespreid over de woonkernen ingeplant. De locatiekeuze valt buiten het bestek van het structuurplan.

- *Jeugdhuizen, jeugdlokalen, speelruimte in open lucht*

Een aanbod aan hoogwaardige infrastructuur voor de jeugd betekent een versterking van de woonkwaliteit. Hiervoor worden in het Jeugdruimteplan voorstellen gedaan. De programmatiorische verfijning en de locatiekeuze vallen buiten het bestek van het structuurplan.

C Uitbouw recreatie-infrastructuur

- *Sportcomplex Philips*

De stad bouwt een sportcomplex (sportzaal met tribune, oefenzalen, zwembad) op de Philipssite, in overeenstemming met het masterplan. Gezien de strategische ligging en de goede multimodale bereikbaarheid zal dit sportcomplex de hele stad als wervingsgebied kunnen bereiken.

- *Renovatie Bouwijnstadion*

Het sportcentrum Kessel-lo wordt geselecteerd als regionaal recreatiegebied. De renovatie van het Bouwijnstadion is nodig om deze rol te kunnen waarmaken.

- *Renovatie Stadion Leuven*

Het stadion van Leuven langs de Tervuursevest is dringend aan renovatie toe. Het behoud van het stadion op deze plaats is mogelijk, mits de bestaande capaciteit niet drastisch wordt uitgebreid. Zo blijft de verkeersattractie beperkt. Wanneer Leuven behoefte zou hebben aan een sportstadion met een grotere capaciteit, dan moet een andere inplantingplaats worden gezocht. Het spoorwegplateau en de omgeving van de Brabanthal (mits Haasrode op termijn via een spoorhalte bediend kan worden) behoren daarbij tot de mogelijkheden.

D Uitbouw sociaal-economische infrastructuur

- *Ontwikkeling van de veilingsite tot sociaal bedrijfencentrum*

Zie economische structuur, § 7.6.2.I (bedrijventerreinen) en § 7.7.6.C (uitbouw economische ruimte).

- *Incubatiecentrum*

Zie economische structuur, § 7.7.6.H (uitbouw economische ruimte).

- *Werkwinkel*

Zie economische structuur, § 7.7.5 (ondersteuning en promotie)

6.5.5 Overleg

A Ondersteuning en promotie

De stad kan samenwerkingsovereenkomsten sluiten met de betrokken actoren om te participeren in (zie hoger):

- het behoefteonderzoek voor centrumfuncties
- de uitbouw van een bezoekerscentrum
- de uitbouw van het centrummanagement
- de oprichting van een "convention bureau"
- de oprichting van een sociaal huis

B Overleg met de KU Leuven en de hogescholen

- *Opmaak van beleidsplannen*
- De stad verzoekt de KU Leuven om een ruimtelijk-strategisch plan op te maken voor haar langetermijn-ontwikkeling. Dit plan moet verder uitgewerkt worden in inrichtingsplannen voor elk van de campussen en de wetenschapsparken. Daarin worden minstens de ruimtelijke ontwikkeling, de publieke ruimte, de ontsluiting en interne circulatie voor alle vervoermodi, de fasering en de vestigingsvooraarden vastgelegd. Het strategisch plan doet ook een uitspraak over de inpassing van universitaire functies buiten de campussen en de wetenschapsparken, waaronder nieuwe studentenhuisvesting.
- De stad verzoekt de verschillende bestaande en toekomstige onderwijsassociaties om de ruimtelijke consequenties van hun bestuurlijke reorganisatie te onderzoeken. De langetermijnontwikkeling moet worden vastgelegd in een ruimtelijk-strategisch plan. Voor de verschillende campussen moet een inrichtingsplan worden opgesteld.

- Behoefteonderzoek congresinfrastructuur

De stad verzoekt de KU Leuven en LRD om een kwalitatieve en kwantitatieve behoeftestudie op te maken over congresinfrastructuur in Leuven.

De stad inventariseert daarnaast, in samenwerking met de KU Leuven en LRD, de in Leuven aanwezige (potentiële) infrastructuur voor het houden van congressen. Ze onderzoekt hoe deze infrastructuur kan worden geoptimaliseerd en welke lacunes het aanbod vertoont.

6.5.6 Maatregelen in andere beleidsdomeinen

- Stedelijk mobiliteitsbeleid

Bereikbaarheid is voor alle centrumfuncties een zeer belangrijke vestigingsvoorraarde. Een beleid inzake centrumfuncties is noodzakelijkerwijze gekoppeld aan een mobiliteitsbeleid: bereikbaarheid per auto, parkeerbeleid, uitbouw van openbaar vervoer, bereikbaarheid per fiets, ...

De bereikbaarheid van de centrumfuncties zal tegelijk met de verkeersleefbaarheid van de woonomgeving moeten gegarandeerd worden. Het mobiliteitsbeleid moet met beide aspecten rekening houden.

Het mobiliteitsbeleid wordt aangezet in de verkeersstructuur.

- Locatiebeleid voor economische functies

Aan de centrumfuncties is per definitie een economisch luik gekoppeld: commerciële centrumfuncties zijn in es-

sentie een economische activiteit en moeten binnen een marktconforme logica passen. Ook openbare centrumfuncties betekenen tewerkstelling.

Het locatiebeleid voor centrumfuncties zal daarom het locatiebeleid voor economische functies moeten aanvullen. Dit wordt verder uitgewerkt in de economische structuur.

- *Uitwerken van een stedelijk beleid inzake publieke ruimte*

Centrumfuncties en publieke ruimte zijn in vele opzichten aan elkaar gekoppeld.

- De attractiviteit van het kernwinkelgebied hangt niet alleen af van het commercieel aanbod, maar ook van het kader waarin dit aanbod zich situeert. De (verblijfs)kwaliteit van de publieke ruimte zal daarin een belangrijke rol spelen.
- De centrumfuncties hebben een min of meer publiek karakter en zijn daarom onlosmakelijk verbonden met de publieke ruimte. Vaak zijn beide functioneel aan elkaar gekoppeld of vallen ze zelfs samen. De centrumfuncties zijn dus het middel bij uitstek om de publieke ruimte op te laden en betekenis te geven.
- Nieuwe publieke ruimten vormen vaak een onderdeel van een private ontwikkeling en worden in hun conceptie en aanleg bedacht vanuit één gewenst gebruik en in functie van één specifieke doelgroep (bij voorbeeld publieke ruimte in shoppingscentra). Dit leidt niet alleen tot sociale segregatie, maar ook tot een verarming van de publieke ruimte.

- Het commercieel karakter van sommige centrumfuncties dreigt de publieke ruimte te overheersen en één soort gebruik op te dringen, wat leidt tot een impliciete privatisering van deze ruimte. De mate waarin deze commerciële centrumfuncties in vele steden dezelfde zijn, maakt de publieke ruimte ook steeds meer isotroop. Dit leidt tot een banalisering van de publieke ruimte.

Het ruimtelijk beleid voor de inplanting en de uitbouw van centrumfuncties is daarom noodzakelijkerwijze gekoppeld aan het stedelijk beleid inzake publieke ruimte. Dit wordt verder uitgewerkt in de landschapsstructuur (hoofdstuk 9).

6.5.7 Beleidsvoorbereidend onderzoek

- verdere differentiatie en verfijning van de mogelijkheden om wonen en economische en centrumfuncties te verweven binnen de verschillende woonkernen en multifunctionele gebieden, in functie van de opstelling van bestemmingsvoorschriften, de afbakening van de multifunctionele gebieden en de uitwerking van een centrumversterkend beleid
- kwantitatieve onderbouwing van vraag en aanbod naar de sociale economie



HOOFDSTUK 7

ECONOMISCHE STRUCTUUR



7 ECONOMISCHE STRUCTUUR

7.1 INLEIDING

7.1.1 Begripsomschrijving

De economische structuur is opgebouwd uit structuur-bepalende elementen. Ze bepalen de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke componenten die betrekking hebben op economische functies. Onder de noemer economische functies worden in essentie alle functies verstaan die werkgelegenheid verschaffen.

7.1.2 Uitgangshouding

A De omvang van de economische ruimte heeft haar limiet bereikt

Met de laatste wijziging van het gewestplan* is de juridisch vastgelegde economische ruimte in Leuven tot haar maximale omvang uitgebreid¹. Als Leuven zijn compacte stedelijke structuur* wil behouden, zoals in de algemene visie werd vooropgesteld, dan is verdere toename niet mogelijk zonder de open ruimte aan te tasten. De omvang van de economische ruimte heeft dus haar limiet bereikt. Bijkomende vloeroppervlakte kan gecreëerd worden door de nog beschikbare ruimte optimaal te benutten (verdichting) en door verouderde bedrijventerreinen te herontwikkelen (reconversie).

De beschikbare ruimte optimaal benutten (morfologisch en functioneel) dwingt de stad tot selectieve keuzes in het ruimtelijk-economisch beleid.

B Leuven kiest voor een sturend economisch beleid

De vaststelling dat de vraag naar economische ruimte het aanbod overtreft, biedt de stad de mogelijkheid om

een sturend economisch beleid uit te werken in Leuven. Het nog resterende aanbod moet op die manier optimaal benut worden. Het sturend economisch beleid bestaat enerzijds uit een selectiebeleid in functie van het gewenste economische profiel van Leuven (bij het toelaten van bedrijven in Leuven) en anderzijds uit een locatiebeleid op basis van de differentiatie van de ruimte (de optimale inplanting van bedrijven in Leuven).

C De economische ontwikkeling van Leuven plaatsen in een regionaal perspectief

Het economische profiel dat Leuven voor zichzelf formuleert gaat uit van de sterken van de stad en van de overtuiging dat Leuven, net als elke andere gemeente, een specifieke bijdrage kan leveren aan de economische ontwikkeling van de hele regio. De standpunten die in deze deelstructuur worden ingenomen hebben dan ook niet tot doel problemen af te wentelen op de omliggende gemeenten, maar wel om een duidelijke rol voor Leuven binnen de regio te definiëren. Verder overleg op regionaal niveau is noodzakelijk om deze eigen visie af te stemmen op de visies van de andere gemeenten.

7.2 DOELSTELLINGEN EN OBJECTIEVEN

7.2.1 Een gedifferentieerd werkgelegenheidsaanbod als voorwaarde voor een gedifferentieerde bevolkings samenstelling

Het behoud van een evenwichtige bevolkings samenstelling is één van de doelstellingen van de nederzettings-

¹ De Raad van State heeft de gewestplanwijziging geschorst waarbij Parkveld de bestemming van ambachtenzone kreeg. De stad stelt voor om Parkveld opnieuw als ambachtenzone te bestemmen.

structuur (zie nederzettingsstructuur § 5.2.4). Aangezien de nabijheid van de werkplek een gegeven is dat in belangrijke mate de keuze van de woonplaats bepaalt, vormt een gedifferentieerd werkgelegenheidsaanbod een belangrijke randvoorwaarde om te komen tot een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling. Met volgende objectieven wil Leuven werken aan een gedifferentieerd werkgelegenheidsaanbod.

A Verder uitbouwen van de sterke sectoren

De tertiaire* en de quartaire* sector zijn in Leuven sterker vertegenwoordigd dan de andere economische sectoren (zie informatief gedeelte, analyse economische structuur, § 10.2.2). Deze sectoren worden verder uitgebouwd, omdat ze inspelen op de specifieke arbeidsmarkt van Leuven, namelijk de jonge, pas afgestudeerde en hoog opgeleide bevolking.

B Regionale afstemming van de secundaire sector

De secundaire sector is in Leuven minder sterk vertegenwoordigd. Hier opteert de stad voor een ondersteuningsbeleid van de bestaande Leuvense vestigingen. Voor een uitbreiding van het aanbod doet de stad, naast een beperkte eigen reserve, een beroep op de buurgemeenten en andere stedelijke gebieden in de regio zoals Aarschot en Tienen.

C Uitbouw van een sociale economie

De oververtegenwoordiging van de tertiaire en quartaire sector in het Leuvense werkgelegenheidsaanbod, maakt het voor laaggeschoolde inwoners moeilijk een geschikte job te vinden. De stad wil hier inspanningen leveren om ook voor deze doelgroep een bijkomend aanbod te voorzien binnen de eigen gemeentegrenzen.

7.2.2 De economische meerwaarde van de universiteit optimaal benutten

A Ruimte voor hoogtechnologische spin-offs* van de universiteit

Dankzij de aanwezigheid van de universiteit slaagt Leuven erin hoogtechnologische bedrijven aan te trekken. Deze bedrijven genereren een hoge toegevoegde waarde en versterken het imago van de stad én van de universiteit. Omdat de vraag naar ruimte vanwege hoogtechnologische spin-off bedrijven blijft stijgen, reserveert de stad een groot deel van haar economische reserve voor dit soort bedrijven. Om de uitwisseling van personen, informatie en goederen te optimaliseren, worden deze reserves ingeplant in de omgeving van de universitaire campussen.

B De universiteit als werkgever

De universiteit is niet enkel een belangrijke troef voor het economische vestigingsmilieu van Leuven, ze is zelf een belangrijke werkgever. De stad wil voor de universiteit dan ook voldoende ruimte reserveren opdat ze haar taken naar behoren kan uitvoeren en ze haar concurrentiële positie in het Europese onderwijslandschap kan versterken (zie hoofdstuk 6: centrumstructuur).

7.2.3 Beheersen van de verkeersimpact van economische functies

Het verhogen van het werkgelegenheidsaanbod in Leuven zal ongetwijfeld een belangrijke impact op de mobiliteitsafwikkeling hebben. Zonder sturend beleid dreigt Leuven hierdoor onbereikbaar en verkeersonleef-

baar te worden, zowel voor bezoekers, pendelaars als voor de bewoners zelf.

De stad zal inspanningen moeten leveren om de verkeersimpact van de bijkomende werkgelegenheid te beheersen. Dit doet ze door een locatiebeleid uit te werken waarbij nieuwe bedrijven worden ingeplant op plaatsen die tegemoet komen aan hun mobiliteitsbehoefte. Hierbij worden de verschillende vervoersmodi evenwichtig tegen elkaar afgewogen. Voor bestaande bedrijvenlocaties kunnen alternatieve vervoersmodi ontwikkeld worden.

Van de bedrijven zelf worden ook inspanningen verwacht. Ze moeten maatregelen nemen om hun goederentrafiek en het verplaatsingsgedrag van hun werknemers af te stemmen op een multimodaal verkeersgebruik.

7.2.4 Leuven uitbouwen als maatschappelijk en economisch beslissingscentrum voor de regio

Leuven wil recentelijk verworven statuut van provinciehoofdplaats verder versterken. Naast een globale uitbouw van de centrumfuncties worden vooral bedrijven aangetrokken die als beslissingscentrum fungeren. Het gaat om hoofdkwartieren van grote ondernemingen of om administraties van overheidsinstellingen. Het nieuwe provinciehuis, het Vlaams administratief centrum en de hoofdkwartieren van Interbrew, KBC-Groep en Boerenbond zijn enkele waardevolle beslissingscentra die de positie van Leuven versterken. Deze doelstelling werd verder uitgewerkt in de centrumstructuur, § 6.2.2.

7.2.5 Een duurzaam gebruik van de economische ruimte

- A Optimalisering van bestaande bedrijventerreinen
 - Reconvertie

Een aantal bedrijventerreinen in Leuven zijn na een economische bloeiperiode in een neerwaartse spiraal terechtgekomen. Vandaag worden ze gekenmerkt door een verouderd patrimonium, leegstand en residueel gebruik*. Mits een aantal ingrepen kunnen deze gebieden opnieuw in het economische aanbod opgenomen worden. De overheid kan hiervoor een aantal stimulansen leveren zoals het creëren van een (juridisch) kader voor de reconversie, het actief promoten van de locatie door informatieverbreiding, het hanteren van een globale fasering van het volledige aanbod en door de (her)inrichting van de publieke ruimte*. Niettemin zal de concrete invulling van de terreinen, gezien hun omvang, grotendeels vanuit particulier initiatief moeten gebeuren.

- Verdichting*

Andere bedrijventerreinen in Leuven werden in het verleden aan een te lage dichtheid* ingevuld. Gezien de schaarste aan economische ruimte in Leuven, moet hier gestreefd worden naar een optimaler grondgebruik. Dit veronderstelt een aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften en een consequent volgehouden grond- en vergunningenbeleid.

- B Rationeel gebruik van nieuwe bedrijventerreinen

Nieuwe terreinen moeten vanzelfsprekend zo rationeel mogelijk gebruikt worden. Een ad hoc-ontwikkeling is dan

ook niet aangewezen. Vanaf de allereerste ontwikkelingsfase moet nagedacht worden over de optimale stedenbouwkundige aanleg, de na te streven dichtheid en de (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden*. Vooral deze laatste factor is van cruciaal belang, omdat deze in grote mate de te realiseren capaciteit, de inrichting van het terrein en (via parkeervoorzieningen) zelfs van de individuele gebouwen bepaalt. In een inrichtingsplan moeten de belangrijkste opties vastgelegd worden, voorafgaand aan de ontwikkeling.

C Duurzame bruikbaarheid van de economische infrastructuur

- *Realisatie van polyvalente gebouwen*

Bedrijven zijn steeds minder gebonden aan één bepaalde stad als vestigingsplaats, laat staan aan een bepaald gebouw. Ondanks de korte afschrijvingsperiode van de meeste industriële gebouwen, is de kans groot dat ze tijdens hun levensduur meerdere bedrijven moeten huisvesten.

Om een efficiënt gebruik van grondstoffen en middelen te realiseren, moeten de gebouwen flexibel zijn. Het impliceert dat ze multifunctioneel zijn en intern – met inbegrip van de ondergrondse (parkeer)infrastructuur – verschillende ruimtelijke indelingen kunnen opnemen.

- Duurzaam beheer van bedrijventerreinen

Een duurzaam beheer betekent dat het beheer van een bedrijventerrein erop voorzien is ook op lange termijn een hoogwaardig gebruik van de economische infrastructuur wordt nastreefd. Dit kan onder meer door het bedrijventerrein niet te verkavelen en perceelsgewijs te

verkopen, maar gebouwde bedrijfsruimte te huur aan te bieden. Daarom bepaalt de beheerder het gebruik, en niet het bedrijf dat zijn eigendom doorverkoopt. Dit speelt overigens in op een tendens waarbij bedrijven steeds minder geneigd zijn om de infrastructuur in eigendom te houden.

D Beperken van de hinder op de leefomgeving

De economische ontwikkeling van Leuven mag niet resulteren in een kwaliteitsverlies van de leefomgeving. De hinder van economische functies op andere functies (woonen, recreatie, natuurontwikkeling...) moet minimaal gehouden worden. Het begrip hinder is zeer breed en omvat visuele hinder, geluidsoverlast, geurbinder, verkeershinder, ...

Het principe dat economische functies waar mogelijk met andere stedelijke functies worden verweven*, staat voorop. Vanuit de omgeving kunnen randvoorwaarden opgelegd worden opdat een betere ruimtelijke inpassing van economische functies gerealiseerd wordt. Wanneer dit toch leidt tot een verlies van omgevingskwaliteit, wordt ernaar gestreefd deze functies af te zonderen op speciaal daartoe ingerichte bedrijventerreinen.

E Duurzaam opwekken van energie

Een belangrijk aspect van de duurzame ontwikkeling die het structuurplan nastreeft is het werken aan een duurzaam energiebeleid. Bij nieuwe economische ontwikkelingen in Leuven moet maximaal getracht worden om duurzame energie te gebruiken en om rationeel met energie om te gaan. De inrichting van de economische

ruimte moet daarop maximaal afgestemd worden. De stad wil hiermee bijdragen tot het halen van de doelstellingen van de internationale akkoorden over het terugdringen van broeikasgassen.

De stad Leuven kan het opstarten van projecten voor hernieuwbare energie ondersteunen, toeziend op een realisatie van energiezuinige bedrijventerreinen en een stimulerend beleid voeren voor energievriendelijk bouwen en verbouwen door bedrijven en inwoners. Tegelijk kunnen ook de nodige ruimte en mogelijkheden worden voorzien voor de opwekking van duurzame energie (waterkracht, windturbines, ...).

7.2.6 Stedelijke landbouw in functie van het openruimtebeleid

A Leefbare landbouw

In absolute werkgelegenheidscijfers neemt de landbouw in Leuven een vrij bescheiden plaats in. Dit beeld verandert echter als men kijkt naar het effectieve grondgebruik (zie informatief gedeelte, analyse economische structuur § 10.3.N). De landbouw beheert een groot gedeelte van de open ruimte. Meer nog, een aantal gebieden danken hun uitzicht en hun landschappelijke kwaliteiten aan de landbouwexploitatie.

Door het beheer van de open ruimte levert de landbouw een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit beheer is echter maar mogelijk indien de landbouwexploitatie zelf economisch rendabel blijft. De stad neemt dan ook de maatregelen die binnen haar mo-

gelijkheden liggen, om de landbouw deze garanties te bieden. Op bepaalde plaatsen kan echter omwille van landschappelijke of ecologische overwegingen een aangepast beheer wenselijk zijn. Indien dit de economische rentabiliteit van het gebied in het gedrang brengt, zullen hier de nodige compensaties tegenover moeten staan.

B Verbreding van de activiteiten

In een sterk verstedelijkt gebied als Leuven kan de landbouw naast de traditionele exploitatie ook andere taken op zich nemen die de rentabiliteit kunnen verhogen. De onmiddellijke nabijheid van een specifieke, kapitaalkrachtige afzetmarkt kan een motivatie zijn voor het telen van specifieke gewassen of het gebruik van specifieke teeltwijzen (zoals bijvoorbeeld biolandbouw). Daarnaast kan een activiteitenverbreding in de recreatief-educatieve sfeer onderzocht worden (hoevetoerisme, educatie, ...).

7.3 HET SELECTIE- EN LOCATIEBELEID

7.3.1 Een selectiebeleid in functie van het gewenste economische profiel van Leuven

Een selectiebeleid impliceert het toelaten van nieuwe bedrijven in Leuven op selectieve wijze volgens de behoeften van, en de meerwaarde voor de stad. Dit beleid wordt gebaseerd op de boven geformuleerde doelstellingen en objectieven en het gewenste economische profiel van Leuven. Naarmate een bedrijf beter past binnen het gewenste economische profiel van Leuven, maakt het meer kans om in Leuven een plaats te vinden.

Om de keuze tussen de verschillende bedrijven die zich vandaag en in de toekomst aanbieden, te onderbouwen, is het belangrijk een beleid uit te werken in functie van het gewenste bedrijfsprofiel. Daartoe moeten de bedrijven worden opgedeeld in verschillende groepen. De vestigingsmotieven van het bedrijf zijn hierbij van doorslaggevend belang, omdat we de selectie van de bedrijven in de eerste plaats willen baseren op hun relatie met Leuven. Het selectiebeleid zal bepalen dat bedrijven met activiteiten die nauwer betrokken zijn op de Leuvense context voorrang krijgen op andere bedrijven. Er worden drie groepen voorgesteld: plaatsgebonden bedrijven, gebiedsspecifieke bedrijven en zwevende bedrijven.

190

A Ruimte voor plaatsgebonden bedrijven

Plaatsgebonden bedrijven zijn bedrijven die op één of andere manier met Leuven verweven zijn. Ze genereren een meerwaarde voor de stad. Deze verwevenheid kan verschillende vormen aannemen.

- *Bedrijven die instaan voor de werkgelegenheid van de Leuvense bevolking*

Deze bedrijven rekruteren een groot deel van hun personeel uit de onmiddellijke omgeving (Leuven en buurgemeenten). Zij staan in voor de werkgelegenheid van de Leuvense bevolking. Dit verhoogt de welvaart van de inwoners, en vermindert de pendelbehoefte.

- *Bedrijven die het voorzieningenniveau van de stad vergroten*

Deze bedrijven genereren (het merendeel van) hun omzet door producten of diensten te leveren aan de stad,

haar bevolking of hier gevestigde bedrijven. Deze bedrijven maken deel uit van de voorzieningen, die de stad nodig heeft om te kunnen functioneren.

Ook bedrijven die een groot deel van hun basisproducten in de onmiddellijke omgeving (Leuven en buurgemeenten) verwerven, behoren tot deze groep. Hun aanwezigheid in Leuven verkleint de transportbehoefte van de basisproducten naar een plaats van verwerking buiten de stad. Afvalverwerkende bedrijven zijn daar een voorbeeld van, voor zover ze hoofdzakelijk het afval van Leuven en de buurgemeenten verwerken.

- *Bedrijven die een specifiek patrimonium in de stad benutten*

Door deze bedrijven is in Leuven een patrimonium opgebouwd waarop de bedrijfsvoering gebaseerd is. Ofwel zorgen deze bedrijven voor het nuttig gebruik van dit patrimonium. Ofwel gebruikt het bedrijf een bepaald patrimonium dat voor Leuven een beeldbepalende* of historische waarde heeft, dat zonder dit bedrijf zonder functie zou blijven.

- *Bedrijven die verbonden zijn met de geschiedenis van Leuven*

Deze bedrijven zijn door hun ontstaans- en groeigeschiedenis zodanig met de stad vergroeid, dat zij intens verweven zijn geraakt met Leuven. Zij maken deel uit van de "mental map" van de Leuvenaars. Het kan zowel om kleine, lokale bedrijfjes gaan als grote ondernemingen zoals bijvoorbeeld Interbrew en divisies uit de KBC-Groep.

² Nabijheid van Brussel of van de luchthaven is op die manier géén criterium voor een gebiedsspecifiek bedrijf, aangezien ook andere bedrijfenterreinen buiten Leuven dit voordeel aanbieden.

B Ruimte voor gebiedsspecifieke bedrijven

Gebiedsspecifieke bedrijven zijn bedrijven die zich in Leuven vestigen wegens de specifieke troeven van Leuven. Het gaat dus om troeven die in geen enkele andere stad in de ruimere regio worden aangetroffen². Door de bedrijvigheid op deze troeven af te stemmen, worden de sterken van de stad maximaal benut en kan Leuven een uniek profiel uitbouwen.

Deze twee unieke troeven van de stad zijn enerzijds de aanwezigheid van de universiteit en anderzijds haar rol als provinciehoofdplaats.

- *Keuze voor kennisgeoriënteerde bedrijven*

Kennisgeoriënteerde bedrijven spelen optimaal in op de aanwezigheid van de universiteit, de beschikbaarheid van een gemiddeld hoogopgeleide beroepsbevolking en de reeds aanwezige innovatieve bedrijven.

- *Versterking van de stad als maatschappelijk en economisch beslissingscentrum*

Sinds de keuze van Leuven als provinciehoofdplaats voor Vlaams-Brabant, hebben zich reeds een aantal belangrijke niet-verhandelbare diensten* in Leuven komen vestigen. De aanwezigheid van een ver uitgebouwd onderwijsnet, Vlaamse, provinciale en gemeentelijke administraties en een bovenregionale zorgsector maken van deze diensten in Leuven de grootste werkgever. Deze toenameende concentratie oefent op andere commerciële en overheidsdiensten een bijzondere aantrekkracht uit. Ook beslissingscentra van bedrijven hebben nood aan een specifiek vestigingsklimaat dat men niet zo

maar elders in de regio vindt. De aanwezigheid van een stedelijk centrum met een positief imago als woon- en bezoekersstad is hier bijkomend van belang.

C Zwevende bedrijven elders binnen de regio opvangen

Zwevende bedrijven hebben geen speciale binding met Leuven. Hun inplanting wordt ingegeven door algemene vestigingscondities die hier worden aangetroffen (ligging aan snelweg, beschikbaarheid van een terrein met bepaalde oppervlakte,...), maar die ook elders in de regio of in Vlaanderen te vinden zijn.

De schaarse economische ruimte wordt voorbehouden voor plaatsgebonden en gebiedsspecifieke bedrijven. Zwevende bedrijven worden bij voorkeur elders in de regio ingeplant, waar vergelijkbare vestigingscondities worden aangetroffen en geen andere economische prioriteiten worden gesteld.

7.3.2 Een locatiebeleid op basis van differentiatie van de ruimte

Een locatiebeleid³ moet garanderen dat het juiste bedrijf op de juiste plaats terechtkomt. Dit komt de stedelijke structuur ten goede: de beschikbare ruimte wordt optimaal benut, conflicterend ruimtegebruik wordt zoveel mogelijk voorkomen, ... Ook de bedrijven zelf hebben voordeel bij deze differentiatie, omdat de aanleg van de economische ruimte optimaal kan worden afgestemd op de specifieke behoeften van de bedrijfscategorie die er is gehuisvest (ontsluiting, voorzieningenniveau, representativiteit,...). Door de nabijheid van verwante of complementaire bedrijven ontstaat bovendien een synergie*.

² Stad Leuven: "Beleidsnota, bestuursperiode 2001-2006", Leuven, 2001, p. 20: "Al de industriezones op het grondgebied van Leuven moeten op een eenduidige wijze aangeboden worden aan kandidaat-inveesterders, d.w.z. dat per bedrijvenzone de bestemming en vestigingsvooraarden dienen vastgelegd te worden om de vraag naar economische terreinen op een stedenbouwkundige verantwoorde wijze te oriënteren. Een samenhangende ruimtelijke planning zal de interne tegenspraak in bestemming van deze gebieden vermijden."

Volgens volgende criteria worden de vestigingskarakteristieken beschreven van de verschillende locaties die deel uitmaken van de economische ruimte.

A Optimale benutting van omgevingsfactoren

De omgevingsfactoren zijn bepalend voor de aard van de economische functies die op een gebied kunnen worden ingeplant: de nabijheid van een universitaire campus, de nabijheid van specifieke infrastructuren, de nabijheid van de binnenstad, het isolement van een locatie t.o.v. andere stedelijke functies, ... Door de economische functies hierop af te stemmen, worden deze omgevingsfactoren optimaal benut.

B Multimodale bereikbaarheid*

De bereikbaarheid van een gebied is bepalend voor de vervoersattractie die op dat gebied mag ontwikkeld worden, en dus voor de omvang en de aard van de economische activiteit. Activiteiten met intensief goederenvervoer moeten op goed over de weg bereikbare plaatsen worden gelokaliseerd, en zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor woonomgevingen. Activiteiten met veel personenverkeer (werknelmers of bezoekers) moeten op multimodaal goed ontsloten locaties gelegen zijn.

C Impact op de (woon)omgeving

De impact van de economische activiteit bepaalt de mate waarin het bedrijf in de (woon)omgeving geïntegreerd kan worden of waarin het op een speciaal daartoe uitgerust terrein moet ingeplant worden. De impact heeft betrekking op verkeersattractie, geluids- en visuele hinder, geuroverlast, schaalbreuk,... De ruimtelijke draagkracht*

van de omgeving bepaalt of een bedrijf al dan niet storend is.

D Landschappelijke inpassing

Een aantal economische locaties in Leuven zijn gelegen op plaatsen met bijzondere landschappelijke troeven (ligging op een zichtlocatie, representatieve plek in de stad...). Deze plaatsen worden voorbehouden voor bedrijven die zich naar de buitenwereld willen profileren. Er wordt van deze bedrijven verwacht dat ze inspanningen leveren voor de stedenbouwkundige implanting en de architecturale vormgeving van hun gebouwen.

E Herlocalisatie* van storende bedrijven

Een bedrijf dat een storende impact heeft op zijn omgeving, moet op termijn gehertlocaliseerd worden. Afhankelijk van de aard van de activiteit, de grootte van het bedrijf en het werkingsgebied (lokaal versus regionaal) zal hiervoor een plaats gezocht worden binnen of buiten de gemeente. Afstemming met de omliggende gemeenten hieromtrent is vanzelfsprekend noodzakelijk.

7.4 GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR

7.4.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste economische structuur

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk beleid vertaald zullen worden. Deze concepten vormen een verdere thematische uitwerking van de algemene

ruimtelijke concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven § 3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste economische structuur (zie figuur 2.11 ruimtelijke concepten en gewenste economische structuur Leuven).

A Economische ontwikkelingen concentreren aan de poorten tot de stad

Leuven is potentieel goed bereikbaar met verschillende vervoersmodi. Dit zorgt ervoor dat de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats is voor tal van regionale functies. Het concept "economische ontwikkelingen concentreren aan de poorten van de stad" selecteert een beperkt aantal regionale toegangen tot de stad en reserveert rond deze poorten voldoende ruimte voor economische functies met minstens een regionaal wervingsgebied*. Op deze manier kan de bereikbaarheid van deze economische functies optimaal georganiseerd worden en blijft de overlast op andere stadsdelen beperkt.

Het concept impliceert echter ook dat de ruimte voor deze economische functies beperkt is. Er moet dus spaarzaam mee omgesprongen worden. Het feit dat het aantal hiervoor geschikte poorten gelimiteerd wordt, impliceert dat een willekeurige spreiding van regionale economische functies over de stad geen optie is.

Elke poort heeft - afhankelijk van de aard van de infrastructuur, de beschikbare ruimte en de ligging binnen de stedelijke context - eigen troeven. De inplanting van een

regionaal bedrijf aan een poort mag niet willekeurig gebeuren, maar wordt afgewogen tegen deze troeven.

Het gaat om volgende koppeling tussen terreinen en poorten:

- Stationsomgeving: spoor- en busstation Martelarenplein
- Vaartzone en spoorgewegplateau: afrit 20 van E314, loskade Vaart, multifunctioneel spoorplatform
- Haasrode: afrit 23 van E40, busbediening, op termijn aangevuld met spoorbediening
- Termunckveld en Arenberg: afrit 16 van E314, aangevuld met bus- of spoorbediening

B De vesten als locatie voor stedelijke ontwikkelingen

Het concept "de vesten als stedelijke boulevard" voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (§ 3.2.4) roept een beeld op van de vesten als een dynamische stedelijke ruimte waar het aangenaam is om te verblijven. Momenteel zijn de vesten echter nog te veel een verkeersruimte. Er dienen een reeks van maatregelen genomen te worden die deze transformatie tot boulevard kunnen bewerkstelligen. Eén van de maatregelen is om de vesten te gebruiken als locatie voor de inplanting van stedelijke functies. Het begrip "stedelijk" houdt in dat er een evenwichtige mix van woningen, centrumfuncties en economische functies wordt nagestreefd. Een bijzondere kwaliteit van de vesten is bovendien dat er ook functies ingeplant kunnen worden die de schaal van de binnenstad overstijgen, maar er toch mee gerelateerd zijn.

Om een overbelasting van de vesten te vermijden, wordt gefocust op vier ontwikkelingspolen, namelijk de Vaartkom, de stationsomgeving, de Philipssite en parking Bodart/Veilingsite. Op deze plaatsen kunnen economische functies mee verweven worden met andere functies. Gezien het representatieve karakter van deze plekken (historisch kader, zichtlocatie langs de vesten, nabijheid van de binnenstad, multimodale bereikbaarheid) kunnen beperkende randvoorwaarden naar functie, stedenbouwkundige inplanting en architectuur opgelegd worden.

C De bezoekersgerichte ruit als concentratiegebied voor stedelijke ontwikkelingen in de binnenstad

De Leuvense binnenstad is een belangrijk vestigingsmilieu voor commerciële centrumfuncties (zie centrumstructuur, § 6.1.1) met een regionale uitstraling. Ze vormt dan ook een essentieel onderdeel van de economische structuur en zal als vestigingsmilieu versterkt worden.

Anderzijds is de binnenstad één van de tien woonkernen binnen Leuven, wat betekent dat ook de woonfunctie ondersteund moet worden. De stedenbouwkundige opgave voor de binnenstad zal er dan ook in bestaan een evenwicht te bewerkstelligen tussen de bezoekersgerichte (commerciële) functies en de woonfunctie. Het principe dat hierbij gehanteerd wordt is dat een intensieve verwerving wordt nagestreefd waardoor beide functies elkaar kunnen versterken. In de bezoekergerichte ruit zullen dan voornamelijk alternatieve woonvormen voor specifieke doelgroepen gerealiseerd worden (zie nederzettingsstructuur, § 5.2.4 en § 5.7). Waar economische func-

ties een hypotheek leggen op de woonkwaliteit, worden er randvoorwaarden aan de eerste opgelegd.

Het concept van de bezoekersgerichte ruit geeft in grote lijnen aan waar een doorgedreven menging nagestreefd wordt. De ruit is een denkbeeldige figuur die ontwikkelingspolen langs de vesten én de ziekenhuissite* via stedelijk "assen" verbindt met het commerciële hart van de binnenstad.

D Stedelijke ontwikkeling in de multifunctionele centra op maat van de kernen

In iedere woonkern wordt het merendeel van de economische functies opgevangen in een voorzieningencentrum. Het gaat om functies die de woonfunctie ondersteunen. Ze passen zich dus aan qua schaal, functie, inplanting en vormgeving aan hun omgeving. Mits een aangepaste aanleg kan zodoende een gebied ontstaan met een eigen dynamiek en identiteit. Het samenbrengen van economische functies in een multifunctioneel centrum beperkt de hinder op de woonomgeving en vergroot de bedieningsmogelijkheden met het openbaar vervoer.

E Multimodaal ontsloten wetenschapsparken vlakbij de universiteit.

Termunckveld en Arenberg worden ontwikkeld als locaties voor hoogtechnologische bedrijvigheid en spin-offs van de universiteit. De locaties zijn potentieel goed bereikbaar en zijn strategisch gelegen in de nabijheid van de universitaire campus Arenberg. Aangezien het om de laatste reserves voor dit soort bedrijven gaat, moet er spaarzaam met de beschikbare ruimte omgesprongen

worden. De eventuele inplanting van windturbines in de omgeving van de wetenschapsparken kadert in deze hoogtechnologische bedrijvigheid.

Beide gebieden worden aangesloten op de Koning Boudewijnlaan. Deze weg ontsluit niet enkel de naastgelegen functies, maar verbindt de binnenstad eveneens met het hoofdwegennet. Omdat de ontwikkeling van de beide wetenschapsparken een vlotte verkeersafwikkeling op de Koning Boudewijnlaan zou kunnen hypothekeren, moet er al in de planningsfase nagedacht worden over de multimodale onsluiting van de beide parken.

F Grootschalige detailhandel concentreren op vier strategische locaties*

Grootschalige detailhandelszaken vergroten het commerciële aanbod waardoor ze Leuven aantrekkelijker maken als centrumstad en als woonstad. Anderzijds kunnen ze een concurrentie vormen voor het eigen (binnenstedelijke) kleinhandelsapparaat en verkeersoverlast veroorzaken voor de omliggende woonbuurten. De inplanting en de kwantiteit van de grootschalige detailhandel moet dan ook in een sturend beleid opgenomen worden opdat deze nadelige aspecten tot een minimum beperkt blijven.

In de economische structuur wordt het aantal locaties dat in aanmerking komt voor de inplanting van grootschalige detailhandelszaken beperkt tot vier. Enerzijds gaat het om twee bestaande steenweglocaties. Aan deze locaties zullen duidelijke grenzen en randvoorwaarden worden opgelegd waarbinnen ze kunnen ontwikkeld worden. Anderzijds gaat het om twee locaties (Vaart en

Vaartkom) waar grootschalige kleinhandel wordt ingezet als katalysator voor stedelijke ontwikkeling.

G Historisch gegroeide bedrijventerreinen herdefiniëren vanuit de context

Leuven beschikt over een aantal bedrijventerreinen die hun oorspronkelijke economische functie verloren hebben (Philips, Centrale Werkplaatsen, Remy, Veiling, Stationsomgeving, Vaartzone, Interbeton). De meeste van deze bedrijventerreinen vormden de bestaansreden voor tal van andere (stedelijke) functies die in de onmiddellijke nabijheid werden ingeplant. Het verdwijnen van de economische functie heeft zowel ruimtelijk als functioneel een blinde vlek in de omgeving achtergelaten.

Bij de reconversie van deze bedrijventerreinen wordt met de dubbele betekenis van deze gebieden rekening gehouden. Enerzijds wordt nagegaan op welke manier de economische troeven van deze gebieden geheraardeerd kunnen worden. Anderzijds wordt bekeken op welke manier deze gebieden een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit en de ontwikkeling van de (woon)omgeving. Het al dan niet (gedeeltelijk) opnemen van deze gebieden in het economische aanbod, wordt dus afgewogen tegen de potentiële meerwaarde van deze gebieden als katalysator voor de stedelijke ontwikkeling.

7.4.2 Elementen van de gewenste economische structuur

- de poorten met daaraan gekoppeld de bedrijventerreinen
- de regionale infrastructuurnetwerken (weg/spoor/water)

- de vesten
- de bezoekersgerichte ruit met zijn verschillende componenten.
- de multifunctionele centra in de afzonderlijke woonkernen
- de wetenschapparken
- historisch gegroeide bedrijfenterreinen
- locaties voor grootschalige detailhandel

sten, labo's versus kantoren, loketfuncties versus winkels, productie versus opslag, ...

Vier essentiële ruimtelijke kenmerken worden weerhouden om de economische activiteit te kwalificeren in functie van een locatiebeleid: het gebouwtype, de schaal, de milieu-impact op de omgeving en de verkeersattractie.⁴

7.5 RUIMTELIJKE KWALIFICATIE VAN DE ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

196

Een locatiebeleid beoogt – door een oordeelkundige inplanting – de maximale afstemming tussen de kenmerken van de bedrijfsvoering en de locatiekarakteristieken. Het vereist dat per locatie voorwaarden worden opgelegd aan de bedrijfsvoering. Hiervoor is een kwalificatie nodig van de economische activiteiten in functie van hun ruimtelijke kenmerken.

Door de grote verscheidenheid aan economische activiteiten en de snelle evolutie van hun ruimtebehoefte, is het zeer moeilijk sluitende inplantingsvooraarden vast te leggen die een breed toepassingsveld hebben en bovendien voor een lange periode bruikbaar zijn.

De klassieke opdeling in economische sectoren is niet langer toepasbaar, omdat deze classificatie niet meer samenvalt met ruimtelijke kenmerken. Bovendien is het onderscheid zeer vaag geworden: kantoren versus dien-

7.5.1 Gebouwtype

A Kantoorachtige* ruimten

Kantoorachtige ruimten zijn ruimten voor economische activiteiten met een grote werkgelegenheidsdichtheid en een beperkt goederenvolume: administratie, diensten, laboratoria, bouw van prototypes, onderzoeksruimten, vrije beroepen, ... De "dode" vloeroppervlakte (berging, parkeren) wordt binnen het gebouw en zoveel mogelijk ondergronds gerealiseerd.

Kantoorachtige ruimten moeten zoveel mogelijk gestapeld worden om de grondinname te beperken. Zij hebben behoefte aan sterk beglaasde gevels. Deze gebouwen zijn daardoor in principe goed integreerbaar in de stedelijke omgeving. De niet-bebouwde ruimte moet omwille van de werkgelegenheidsdichtheid een verblijfskarakter krijgen.

B Werkvloeren

Werkvloeren zijn ruimten voor uitvoerende arbeid. Dat impliceert een lage werkgelegenheidsdichtheid en een groot goederenvolume: ateliers, productie, opslag, ... Een economische activiteit die hoofdzakelijk uit werkvloeren

⁴ De voorgestelde kwalificering van de economische activiteiten bouwt verder op de algemene bepalingen van de BPA's voor de Vaartkom.

bestaat, beschikt (in functie van de bedrijfsvoering) toch over een beperkt aantal kantoorachtige ruimten (onthaal, administratie, personeelsruimten, ...) en eventueel commerciële ruimten (toonzaal).

Werkvloeren zijn meestal moeilijk stapelbaar, wegens de zware nuttige vloerlasten en de behoefte aan grote vrije overspanningen. De gevelopervlakte is groot en relatief weinig beglaasd, wat het gebruik van grootschalige gevelmaterialen aangewezen maakt. Binnen deze randvoorwaarden moet toch naar een specifieke architecturale kwaliteit worden gestreefd. De eventuele integratie in de stedelijke omgeving zal bijkomende eisen opleggen aan de architectuur.

De niet-bebouwde ruimte wordt hoofdzakelijk ingericht in functie van het goederenvervoer. Opslag in open ruimte moet tot een minimum beperkt worden en zodanig worden georganiseerd dat ze de kwaliteit van de publieke ruimte niet hypotheseert.

C Commerciële ruimten

Commerciële ruimten zijn ruimten waarin de bedrijfsvoering wordt opengesteld voor bezoekers. Deze ruimten zijn bestemd voor tentoonstelling en verkoop van goederen, voor loketfuncties, voor horeca en voor recreatie. Bij de commerciële bedrijfsvoering behoort impliciet een beperkte oppervlakte werkvlakken (opslag en behandeling van goederen) en kantoorachtige ruimten (administratie, personeelsvoorzieningen).

Wegens hun bezoekersgerichte karakter moeten deze activiteiten zoveel mogelijk worden geïntegreerd in een ste-

delijke omgeving. Hun publiek karakter moet in de architectuur vertaald worden. Zowel de bebouwde als de niet-bebouwde ruimte moet worden afgestemd op de bezoekersfunctie.

7.5.2 Schaal van de bedrijvigheid

A Grootschalige bedrijven

Grootschalige bedrijven (meer dan ca. 5.000 m² vloeroppervlakte) zijn moeilijk integreerbaar in de gewone stedelijke omgeving. Zij moeten worden ondergebracht op bedrijventerreinen of op locaties in grote multifunctionele gebieden die daar specifiek voor gereserveerd worden.

B Middenschalige bedrijven

Middenschalige bedrijven (tussen ca. 500 en 5.000 m² vloeroppervlakte) hebben een gebouwvolume dat integreerbaar is in een omgeving met sommige andere stedelijke functies. Zij kunnen in multifunctionele en economische gebieden worden geïntegreerd mits de morfologie van de omgeving hierop is afgestemd. Inplanting in woonkernen is in principe niet wenselijk.

C Kleinschalige bedrijven

Kleinschalige bedrijven (tot ca. 500 m² vloeroppervlakte) hebben in principe een gebouwvolume dat goed integreerbaar is in een omgeving met andere stedelijke functies. Hun integratie in multifunctionele gebieden of (naargelang de relatie tot de woonfunctie) in woonkernen is aangewezen, mits de architectuur en de aanleg van de buitenruimte op de omgeving wordt afgestemd.

7.5.3 Milieu-impact op de omgeving

Bij schone activiteiten blijft de hinder (stof, lawaai, geur, rook, trillingen, ...) beperkt tot de ruimte waarin deze activiteiten plaatsvinden. Bij lokaal belastende activiteiten blijft de hinder beperkt tot de site waar de bedrijfsvoering gevestigd is. Bij belastende activiteiten treedt de hinder op tot buiten de site waar de bedrijfsvoering gevestigd is.

7.5.4 Verkeersattractie

A Werknemersverkeer

Werknemersverkeer betreft louter personenverkeer dat (meestal geconcentreerd) in beperkte tijdsvensters toekomt en vertrekt. De capaciteitsbehoefte van dit verkeer wordt gekenmerkt door de toestroom op het piekmoment, en door het gemiddeld aantal werknemers dat gelijktijdig in het bedrijf aanwezig is. Werknemersverkeer kan optimaal met collectief vervoer worden opgevangen.

B Bezoekersverkeer

Bezoekersverkeer betreft personenverkeer dat gespreid over de hele dag toekomt en vertrekt. De capaciteitsbehoefte wordt gekenmerkt door de gemiddelde belasting, de piekbelasting en de rotatie van de bezoekers. Bezoekersverkeer kan met collectief vervoer worden opgevangen, in zoverre de vraag voldoende groot is en geen grote hoeveelheid goederen moeten worden meegenomen.

C Goederenverkeer

Voor goederenverkeer wordt de vervoermodus waarmee de goederen optimaal getransporteerd worden (water -

spoor - weg) onder meer bepaald door het volume dat tegelijk vervoerd moet worden, de vervoersafstand en de gewenste transportsnelheid.

7.6 CATEGORISERING

7.6.1 Inleiding

Een locatiebeleid voor economische functies wil bekomen dat een bedrijf op de daartoe meest geschikte locatie wordt ingeplant. Dit vereist een kwalificering van alle potentiële inplantingslocaties. Daartoe worden deze locaties gegroepeerd in categorieën met gelijkaardige vestigingsvoorwaarden. In het structuurplan wordt de aanzet tot deze categorisering gegeven, in functie van de gewenste economische structuur.

De koppeling van locatiekarakteristieken aan de ruimtelijke kenmerken van bedrijven, resulteert in een aantal vestigingsvoorwaarden, waaraan een bedrijf moet beantwoorden om zich op een bepaalde locatie te kunnen vestigen. Daarbij kunnen, in functie van het selectiebeleid, locaties worden gereserveerd voor specifieke economische doelgroepen.

De afbakening van de gebieden, de verdere verfijning van de vestigingsvoorwaarden en de indeling van de economische activiteiten volgens doelgroep, kunnen uitgewerkt worden in een thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP*). De verdere uitwerking valt buiten het bestek van het structuurplan.

Deze gebieden zijn onder te verdelen in vier groepen: economische gebieden, multifunctionele gebieden, woongebieden en openruimtegebieden.

A Economische gebieden

Dit zijn de gebieden waar de economische functie de enige hoofdbestemming is. Volgende economische gebieden worden onderscheiden:

- Bedrijventerreinen
- Bedrijvenfragmenten

B Multifunctionele gebieden

Dit zijn de gebieden waar de economische ontwikkeling één van de mogelijke hoofdbestemmingen is. Hun positie in de stad vereist dat in deze gebieden meerdere verschillende stedelijke functies ontwikkeld worden, zodat een verweving tot stand komt. Volgende multifunctionele gebieden worden onderscheiden:

- Kernwinkelgebied
- Multifunctionele assen in de binnenstad
- Multifunctionele ontwikkelingspolen
- Multifunctionele centra in de woonkernen
- Grootchalige detailhandelszones
- Campussen voor universitair en hoger onderwijs

C Woongebieden

Dit zijn gebieden waarin de woonfunctie de enige hoofdbestemming is, maar waar onder beperkende voorwaarden ook economische functies zijn toegelaten.

- Woonkernen*
- Woonfragmenten*

D Openruimtegebieden

Dit zijn gebieden gelegen in de open ruimte. Onder beperkende voorwaarden, waaronder het behoud van het open karakter van de omgeving, kunnen economische functies toegelaten worden. In principe voldoet enkel landbouw aan deze voorwaarde.

- Openruimtegebieden met landbouw als hoofdfunctie
- Andere gebieden

7.6.2 Bedrijventerreinen

Een bedrijventerrein wordt gedefinieerd als een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar de bouwvoorschriften, de inrichting van de publieke ruimte en de infrastructuur op een optimale ontwikkeling worden afgestemd. In functie van de ligging, de omgevingsfactoren en de reeds aanwezige bedrijven kunnen vestigingsvoorwaarden worden opgelegd aan de te localiseren bedrijven.

A Limitatieve selectie

De selectie van bedrijventerreinen is limitatief, gezien de keuze voor het behoud van de compacte stedelijke structuur. Volgende gebieden worden limitatief als bedrijventerrein geselecteerd (zie figuur 2.12): researchpark Haasrode (BT1), ambachtenzone Haasrode/Parkveld (BT2), wetenschapspark Arenberg (BT3), wetenschapspark Termunckveld (BT4), Vaartzone (Leuven-Noord) (BT5), spoorwegplateau (Leuven-Noord) (BT6), milieupark (Leuven-Noord) (BT7), veilingsite (BT8).

B Researchpark Haasrode

- Ontwikkelingsperspectieven

Het researchpark Haasrode moet verder verdicht worden. Daartoe is de opmaak van een RUP nodig. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer moet drastisch verbeterd worden. Op korte termijn kan dit gebeuren door de ontwikkeling van de stedelijke snelbuslijnen*. Op lange termijn is de bouw van een spoorhalte op de lijn Leuven – Tienen wenselijk. De ontwikkeling van de terreinen ten noorden van de Technologielaan wordt uitgesteld totdat duidelijkheid bestaat over de mogelijkheid om deze spoorhalte te realiseren. In stadsdeel zuidelijk plateau, § 12.5 worden de ontwikkelingsperspectieven voor het researchpark en de ambachtenzone Haasrode verder uitgewerkt.

200

- Vestigingsvoorwaarden

Op het researchpark is de inplanting van midden- en grootschalige bedrijven mogelijk, zowel werkvloeren als kantoorachtige ruimten, voor lokaal belastende activiteiten. Centrumfuncties, met inbegrip van commerciële ruimten en loketfuncties, zijn niet toegelaten. De reser�atie van terreinen voor uitbreidingen op lange termijn moet zoveel mogelijk ontmoedigd worden. De bedrijfsactiviteit mag lokaal belastend zijn. Parkings behorend bij de kantoorachtige ruimten worden in de gebouwen voorzien. Zodra het researchpark bediend wordt met de stedelijke snelbuslijnen, wordt de parkeernorm opgetrokken van 1 op 50 naar 1 op 75 m².

Als de stad het beheer zal overnemen, stelt zij de opmaak van een bedrijfsvervoerplan* als een verplichte voor-

waarde, met nader te bepalen doelstellingen. De stad onderzoekt hoe zij de naleving van dit plan kan afdwingbaar maken.

C Ambachtenzone Haasrode / Parkveld

- Ontwikkelingsperspectieven

De ambachtenzone Haasrode is volledig volgebouwd met middenschalige bedrijven met een hoge dichtheid. De stad wenst de uitbreiding van de ambachtenzone op Parkveld - waarvoor de gewestplanwijziging recent werd geschorst door de Raad van State - alsnog te realiseren door de opmaak van een gemeentelijk RUP.

De stad verleent bij de uitbreiding van de ambachtenzone op Parkveld voorrang aan de herlocalisatie van bedrijven (al dan niet storend) die gelegen zijn in Leuven.

- Vestigingsvoorwaarden

Parkveld zal worden ontwikkeld voor plaatsgebonden bedrijven: kavels voor middenschalige werkvloeren (met uitsluiting van kantoorachtige en commerciële ruimten), mogelijkheid tot belastende activiteiten (hinder te beperken tot het bedrijfenterrein zelf). Opslag in open lucht wordt niet toegelaten. De onbebouwde ruimte wordt zoveel mogelijk als gemeenschappelijke circulatierruimte ingericht. Activiteiten met intensief bezoekersverkeer worden geweerd.

D Wetenschapspark Arenberg

- Ontwikkelingsperspectieven

Het wetenschapspark Arenberg wordt ontwikkeld volgens het goedgekeurde inrichtingsplan, waarin vier gro-

te gebouwenclusters langs de Koning Boudewijnlaan verschillende bedrijven kunnen huisvesten. Optioneel wordt een achterliggende vijfde cluster gerealiseerd. Een belangrijk deel van de parkeervoorzieningen wordt aangelegd voor gemeenschappelijk gebruik. Deze gemeenschappelijke parking moet op termijn ook als voorstadspark* kunnen fungeren. Het wetenschapspark wordt uitsluitend vanaf de Koning Boudewijnlaan ontsloten via een nieuw kruispunt. Het terrein wordt bediend met stedelijke snelbuslijnen. In stadsdeel zuidelijk plateau, § 12.2 worden de ontwikkelingsperspectieven voor de zuidelijke Dijlevallei (en wetenschapspark Arenberg) verder uitgewerkt.

De stad participeert in het beheerscomité van het wetenschapspark om de selectie van de bedrijven mee te kunnen controleren.

- *Vestigingsvoorwaarden*

Het wetenschapspark Arenberg is bestemd voor onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte bedrijven die samenwerken met de universiteit. Ook diensten die hoofdzakelijk ondersteunend zijn aan deze bedrijven zijn toegestaan, mits het gaat om ofwel klein- en middenschalige kantoorachtige ruimten, ofwel eventueel werkvloeren voor de productie van prototypes. Enkel schone activiteiten zijn toegelaten.

De parkeernorm wordt naar 1 op 75 m² gebracht, in functie van de ontsluiting met openbaar vervoer.

E *Wetenschapspark Termunckveld*

- *Ontwikkelingsperspectieven*

Een haalbaarheidsonderzoek voor een spoorontsluiting in het GEN-netwerk moet aan de ontwikkeling van Termunck voorafgaan. De toegelaten vloeroppervlakte wordt immers afhankelijk gesteld van de mate waarin de site met openbaar vervoer is ontsloten, omdat de toevoercapaciteit van de Koning Boudewijnlaan beperkt is. De stad maakt een RUP op voor de ontwikkeling van Termunckveld.

De stad participeert in het beheerscomité van het wetenschapspark om de selectie van de bedrijven mee te kunnen controleren. De wijze van ontwikkeling moet in functie staan van de controle op het gebruik van de bedrijfsruimten op lange termijn. In het hoofdstuk stadsdeel westelijk heuvellandschap § 13.7, worden de ontwikkelingsperspectieven voor het wetenschapspark Termunckveld verder uitgewerkt.

- *Vestigingsvoorwaarden*

Het wetenschapspark Termunckveld is bestemd voor onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte bedrijven die samenwerken met de universiteit en voor diensten die hoofdzakelijk ondersteunend zijn aan deze bedrijven. Het gaat hierbij om lokaal belastende activiteiten op klein- tot grootschalige kantoorachtige ruimten en werkvloeren.

De parkeernorm wordt naar 1 op 75 m² tot 100 m² gebracht, in functie van de ontsluitingsmogelijkheden met openbaar vervoer.

F Vaartzone (Leuven-Noord)

- Ontwikkelingsperspectieven

De aansluiting van de Aarschotsesteenweg op afrit Vunt van de E314 wordt verbeterd. De Kolonel Begaultlaan wordt eveneens op de afrit Vunt aangesloten. Langs de Dijledreef (Leuven-Noord) kan een verdere groei van de economische activiteit pas gebeuren wanneer de terreinen van de bestaande woningen en het woonwagenterrein integraal in de plannen worden betrokken, aangezien op dat moment de woonkwaliteit onvoldoende wordt. In stadsdeel noordelijke trechter, § 10.2 worden de ontwikkelingsperspectieven voor het projectgebied Leuven-Noord verder uitgewerkt.

- Vestigingsvooraarden

De Vaartzone wordt voorbehouden voor plaatsgebonden bedrijven, type midden- en grootschalige werkloozen en commerciële ruimten. De activiteiten moeten in principe schoon zijn of lokaal belastend. Op sommige locaties kunnen in functie van specifieke omstandigheden (strategische ligging in de Vaartzone, relatie tot de woonfunctie, complementariteit met bestaande bedrijfsvoeringen, plaatsgebonden karakter van de activiteiten,...) belastende activiteiten worden toegestaan, mits gestreefd wordt naar een kwaliteitsvolle ruimtelijke inpassing en een maximale inperking van de hinder. De mogelijkheden voor belastende activiteiten moeten in een RUP worden vastgelegd. Zelfstandige kantoorfuncties zijn in de Vaartzone niet toegelaten. Handelsfuncties betreffen grootschalige, gespecialiseerde detailhandel die complementair is aan de binnenstad (bouwmaterialen, transportmiddelen, ...).

G Spoorwegplateau (Leuven-Noord)

- Ontwikkelingsperspectieven

Het spoorwegplateau zal worden uitgebouwd tot bedrijfenterrein met een eigen aansluiting op de oprit "Vunt" van de E314. De stad pleit voor de reservatie van de nodige terreinen voor de uitbouw van een multifunctioneel spoorplatform.

De mogelijkheid wordt opengehouden om het spoorwegplateau op een alternatieve manier te ontwikkelen, voor grootschalige centrumfuncties die te belastend zijn voor de stedelijke omgeving (zoals bijvoorbeeld een sportstadion).

De stad zal de modaliteiten van de gewenste ontwikkeling op het spoorwegplateau pas definitief vastleggen, nadat de haalbaarheid van een multifunctioneel spoorplatform en van een stedelijk distributie- en overslagcentrum grondig is onderzocht. De ontwikkelingsmogelijkheden van het spoorwegplateau worden afhankelijk gemaakt van de realisatie van dit spoorplatform en het distributiecentrum. Het spoorwegplateau kan bovendien pas ontwikkeld worden indien het beschikt over een rechtstreekse aansluiting op het Vuntcomplex, conform de raamovereenkomst voor Leuven-Noord. De éénmeilaan/Kesseldallaan mag in geen geval gebruikt worden als ontsluitingsweg voor het spoorwegplateau.

In stadsdeel noordelijke trechter, § 10.2 worden de ontwikkelingsperspectieven voor het projectgebied Leuven-Noord verder uitgewerkt.

- *Vestigingsvoorraarden*

De plaatsgebonden bedrijven die op het spoorwegplateau worden gevestigd zijn midden- en grootschalige werkvloeren (zelfstandige kantoren worden uitgesloten), die maximaal gebruik maken van de spoorontsluiting en die bij voorkeur een regionale binding hebben. De voorkeur gaat daarbij uit naar bedrijven die een rol spelen in de regionale en stadsdistributie, al dan niet gegroepeerd rond een stedelijk distributiecentrum. Opslag of overslag van goederen zonder regionale binding is niet aangewezen. Louter producerende bedrijven die geen gebruik maken van de multimodale ontsluitingsmogelijkheden, zijn evenmin aangewezen. Belastende activiteiten zijn toegelaten, mits deze de omliggende woonkernen (Beneden-Kessel, Kessel-Lo, Wilsele-Putkapel, Wilsele-Dorp) niet hinderen.

H Milieupark (Leuven-Noord)

- *Ontwikkelingsperspectieven*

Door zijn geïsoleerde ligging, ingesloten tussen infrastructuren, is het milieupark goed geschikt voor de verwerking van afval (momenteel in gebruik voor de afvalinstallaties van Interleuven, Aquafin en het stedelijke containerpark). Door de hertracing van de Aarschotsesteenweg, wordt de bestaande infrastructuur in de toekomst gebruikt als rechtstreekse ontsluiting naar de E314 en een private verbinding met de loskade langs het kanaal Leuven-Dijle. Het afval zal dan kunnen getransporteerd worden per schip.

De stad is gekant tegen de hertracing van de waterloop Vunt via de westzijde van de spoorlijn naar Mechelen. De

exuberante kostprijs van deze infrastructuurwerken staat niet in verhouding tot de beperkte ecologische meerwaarde die hiermee gerealiseerd wordt.

De ruimte die na realisatie van de infrastructuurwerken vrijkomt tussen de spoorlijn naar Mechelen, het kanaal, het viaduct van de E314 en de spoorlijn naar Brussel, komt in aanmerking voor een uitbreiding van het milieupark (t.b.v. bedrijvigheid in de milieusector, waaronder afvalverwerking uit de Leuvense regio) en voor een inrichting als transportzone (t.b.v. de overslag van goederen via de laad- en loskade langs de Vaart).

In stadsdeel noordelijke trechter, § 10.2 worden de ontwikkelingsperspectieven voor het projectgebied Leuven-Noord verder uitgewerkt.

- *Vestigingsvoorraarden*

Het moet om plaatsgebonden bedrijven gaan met ofwel een transportgerichte activiteit met een betekenisvolle aan- of afvoer via het water, ofwel een milieugerelateerde activiteit zoals de verwerking of de recyclage van afval of andere grondstoffen, uit de Leuvense regio. Andere functies zoals kantoren worden tot het noodzakelijke minimum beperkt in functie van de werkvloeren, die groot- of middenschalig zijn. De activiteiten zijn lokaal belastend: de omliggende woonkernen (Wilsele-Putkapel, Wilsele-Dorp, Beneden-Kessel) mogen geen hinder ondervinden. Ten westen van de spoorlijn naar Mechelen is geen substantiële opslag in open lucht toegelaten, tenzij als aanvulling op de loskade. De gebouwen moeten hier de nodige representativiteit hebben.

I Veilingsite

- Ontwikkelingsperspectieven

De stad wenst de veilingsite te ontwikkelen als sociaal bedrijfencentrum voor onder andere Wonen en Werken, Spit, Velo en RecuPC. Er wordt een intensieve, polyvalente benutting van het terrein vooropgesteld. De bouw van het centrum moet een aanleiding zijn om de publieke ruimte in het hele bouwblok te herwaarderen.

In stadsdeel westelijk heuvellandschap, § 13.5 worden de ontwikkelingsperspectieven voor de veilingsite als onderdeel van de deelruimte Terbank verder uitgewerkt.

- Vestigingsvoorwaarden

Op de veilingsite zijn uitsluitend plaatsgebonden bedrijven uit de sociale economie mogelijk (werkvloeren en kantoorachtige ruimten). De activiteiten mogen lokaal belastend zijn.

7.6.3 Bedrijvenfragmenten

Een bedrijvenfragment wordt gedefinieerd als een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar een (meestal historisch gegroeide) economische activiteit kan in stand worden gehouden of uitgebouwd. De directe omgeving heeft hier echter een andere hoofdfunctie (waaronder wonen, open ruimte) die beperkingen oplegt aan de ontwikkeling van het bedrijvenfragment.

A Niet-limitatieve selectie (zie figuur 2.12)

Volgende gebieden worden als bedrijvenfragment geselecteerd (zie figuur 2.12.): IZ Diestsesteenweg (BF1), am-

bachtenzone Wijgmaalsesteenweg (BF2), KBC-site (Brusselsesteenweg) (BF3).

B Bedrijvenfragment IZ Diestsesteenweg

- Ontwikkelingsperspectieven

Zowel de ligging in de open ruimte, de nabijheid van de woonkern Kessel-Lo en diverse woonfragmenten als de moeilijke bereikbaarheid, beperken de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande industriezone op de Diestsesteenweg. Dit rechtvaardigt de selectie van de industriezone IZ Diestsesteenweg als bedrijvenfragment. Beperkte uitbreidingen van de bestaande bedrijven (Tyco, BWK, Wuyts, ...) op de reservezone ten oosten van het bedrijvenfragment blijven mogelijk. Het aansnijden van deze reservezone wordt slechts toegelaten na de opmaak van een inrichtingsplan waarin ondermeer de integratie van de openruimtecorridor C17 in het bedrijvenfragment en de landschappelijke inpassing van de bedrijfsinfrastructuur wordt uitgewerkt. De vestiging van nieuwe bedrijven is niet wenselijk.

- Vestigingsvoorwaarden

Het bedrijvenfragment is bestemd voor klein- en middenschalige plaatsgebonden werkvloeren met lokaal belastende productie. Activiteiten die intensief goederen- of personenvervoer behoeven, zelfstandige kantoorfuncties en commerciële ruimten zijn uitgesloten.

C Ambachtenzone Wijgmaalsesteenweg

- Ontwikkelingsperspectieven

Deze ambachtenzone kan verder afgewerkt worden door inname van de bestaande bewoonde en tuinbouwperce-

len. Het schrootbedrijf en het autokerkhof worden als storende bedrijven beschouwd omdat zij landschappelijk niet inpasbaar zijn. Zij moeten ofwel hun activiteiten drastisch reorganiseren, ofwel gerelocaliseerd worden.

- *Vestigingsvoorwaarden*

Bestemd voor plaatsgebonden, kleinschalige werkvloeren (lokaal belastende en belastende productie) met uitsluiting van zelfstandige kantoren en commerciële ruimten. De opslag in open lucht wordt maximaal ingeperkt. Een kwalitatieve aanleg van de buitenruimte is nodig voor de integratie in het vaartlandschap. Functies met intensief bezoekersverkeer worden geweerd.

D KBC-site (Brusselsesteenweg)

- *Ontwikkelingsperspectieven*

De KBC-site op de Brusselsesteenweg wordt geselecteerd als bedrijvenfragment omwille van de landschappelijke en ecologische waarde van het aangrenzende openruimtegebied "Kareelveld", omwille van de onaangepaste uitsluiting en het ontbreken van hoogwaardige multimediale ontsluitingsmogelijkheden. Het bestaande kantoorgebouw mag geen precedent vormen voor bijkomende bebouwing op Kareelveld. Verdere substantiële uitbreidingen van het bestaande gebouw zijn niet mogelijk. De opdeling van het complex in kleinere, afzonderlijke bedrijfseenheden is niet wenselijk.

- *Vestigingsvoorwaarden*

Bestemd voor grootschalige bedrijven met kantoorachtige ruimten en schone activiteiten.

7.6.4 Kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in de binnenstad, met een hoge concentratie aan handels- en horecazaken en commerciële dienstverlening.

A *Niet-limitatieve selectie*

Het kernwinkelgebied omvat de volgende straten in de binnenstad (zie figuur 2.12a):

Bondgenotenlaan (K1), Diestsestraat (K2), Tiensestraat tot Hooverplein en zijstraten (K3), Naamsestraat tot St-Michielsstraat en zijstraten (K4), Parijsstraat tot Minderbroedersstraat (K5), Brusselsestraat tot Lei (K6), Mechelsestraat tot Vismarkt (K7), Dirk Boutsalaan tot Wandelingenstraat (K8), Wandelingenstraat (K9), Tielemanslaan (K10), Pensstraat (K11), Munstraat en zijstraten (K12), Vanderkelenstraat (K13), Jan Stasstraat (K14), Vital Decosterstraat tussen Jan Stasstraat en Diestsestraat (K15), Louis Melsensstraat (K16), Jodenstraat (K17), De Layensplein (K18), Margarethaplein (K19), Fochplein (K20), Grote Markt (K21), Ladeuzeplein (K22), Hogeschoolplein (K23), Oude Markt en zijstraten (K24), Vismarkt (K25), Hooverplein (K26).

B *Ontwikkelingsperspectieven*

Binnen het kernwinkelgebied streeft de stad naar de optimale verdere uitbouw van de handels- en horecazaken en de commerciële dienstverlening. De woonfunctie wordt afgestemd op specifieke doelgroepen en woningtypes die inspelen op de specifieke troeven van dit gebied (nabijheid voorzieningen, stedelijke ambiance...). De in-

richting van de publieke ruimte wordt afgestemd op een hoge bezoekersintensiteit en op de zwakke weggebruiker. Bijzondere aandacht gaat eveneens uit naar het behoud van het patrimonium en het representatieve karakter van nieuwe gebouwen.

In het stadsdeel binnenstad § 14.2 wordt de middeleeuwse stadskern als bezoekergericht centrum binnen de eerste omwalling vanuit een gebiedsgericht perspectief bekeken.

C Vestigingsvoorwaarden

Het kernwinkelgebied is geschikt voor klein- en middenschalige commerciële en plaatsgebonden kantoorachtinge ruimten. De attractie van verkeer moet in overeenstemming zijn met het bereikbaarheidsprofiel* van de binnenstad. Verweving met de woonfunctie op hogere verdiepingen is wenselijk. Enkel schone activiteiten zijn toegestaan. Bijzondere aandacht voor de relatie met de publieke ruimte en de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit is vereist.

7.6.5 De primaire en secundaire multifunctionele assen in de binnenstad

Een multifunctionele as in de binnenstad wordt gedefinieerd als een traject van één of meer aaneengesloten straten, dat wegens de ligging in het stedelijk weefsel, het straatgabariet, de passage en de reeds aanwezige stedelijke functies, verder kan worden uitgebouwd voor gemengde stedelijke functies: onderwijs, zorginstellingen, kantoren, wonen, horeca, dienstverlening, ...

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire assen. Op de primaire assen wil de stad de ontwikkeling van gemengde stedelijke functies stimuleren. Op de secundaire assen wil de stad stedelijke functies faciliteren.

A Niet-limitatieve selectie

- Primaire assen (zie figuur 2.12a):

Tiensestraat vanaf Herbert Hooverplein (MP1), Naamsestraat vanaf St.-Michielsstraat (MP2), Brusselsestraat vanaf Lei (MP3), Mechelsestraat vanaf Vismarkt (MP4), Maria Theresiastraat (MP5), Vesaliusstraat (MP6), BlijdeInkomststraat (MP7), Kapucijnenvoer (MP8), Vaartstraat (MP9), Vesten (tussen J.M. Artoisplein en Kapucijnenvoer) (MP10), Smoldersplein (MP11), Rijschoolstraat (MP12), Parijsstraat vanaf Minderbroedersstraat (MP13).

- Secundaire assen (zie figuur 2.12a):

Fonteinstraat-Tessenstraat (MS1), Tervuursestraat (MS2), Goudsbloemstraat (MS3), Burchtstraat (MS4), Parkstraat (MS5), Justus Lipsiusstraat (MS6), J.P. Minckelerstraat (MS7), Van den Gheynlaan (MS8), Dirk Boutselaan vanaf Wandelingenstraat (MS9), Brouwersstraat (MS10), Petermannenstraat (MS11), Donkerstraat (MS12), Schapenstraat (MS13), Damiaanplein (MS14), De Beriotstraat (MS15), Minderbroedersstraat (MS16), Vital Decosterstraat (MS17), Koning Leopold Istraat (MS18), Van Waeyenberghlaan-St. Jacobsplein (MS19).

B Ontwikkelingsperspectieven

De economische functies in de gordel rond de middeleeuwse kern worden zoveel mogelijk langs de multifunc-

tionele assen doorheen het woonweefsel* geconcentreerd. Hierdoor blijft de potentiële hinder vanwege deze economische functies op de omliggende woonstraten beperkt. Afhankelijk van de bestaande en de gewenste dynamiek, de ligging in het stedelijk weefsel en het gabarit, kunnen randvoorwaarden aan de economische functies opgelegd worden, bijvoorbeeld ter vrijwaring van de woonkwaliteit. De inrichting van de publieke ruimte wordt afgestemd op een hoge bezoekersintensiteit en op de zwakke weggebruiker. Bijzondere aandacht gaat eveneens uit naar het behoud van het patrimonium en het representatieve karakter van nieuwe gebouwen.

In het stadsdeel binnenstad § 14.3 worden de multifunctionele assen verder uitgewerkt in de deelruimte "gordel".

C Vestigingsvoorwaarden

Geschikt voor klein- en middenschalige commerciële en plaatsgebonden kantoorachtige ruimten. De attractie van verkeer moet in overeenstemming zijn met het bereikbaarheidsprofiel van de binnenstad. Verweving met de woonfunctie op hogere verdiepingen is wenselijk. Schone activiteiten. Bijzondere aandacht voor de relatie met de publieke ruimte en de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit.

7.6.6 Multifunctionele ontwikkelingspolen

Een multifunctionele ontwikkelingspool wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de positie in het stedelijk weefsel in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling.

A Niet-limitatieve selectie

Volgende gebieden worden als multifunctionele ontwikkelingspool geselecteerd (zie figuur 2.12): Vaartkom (MO1), stationsomgeving (MO2), Philipssite (MO3), Bodart (MO4), Remysite (MO5).

B Vaartkom

- Ontwikkelingsperspectieven

De Vaartkom wordt een multifunctioneel centrum met een mix van handel, diensten, recreatie, kantoren en wonen. De inplanting van grootschalige detailhandelszaken, complementair aan het aanbod in de binnenstad, behoort eveneens tot de mogelijkheden (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.4).

- Vestigingsvoorwaarden

De mogelijkheid van klein- en middenschalige kantoorachtige ruimten, werkvloeren en commerciële ruimten (in een gemengd project) wordt open gelaten in de zes blokken, op de enclave en tussen de Vaartstraat en de Burchtstraat. In het bouwblok Burchtstraat – Sluisstraat bestaat de mogelijkheid tot ontwikkeling van een bedrijfencentrum (kantoorachtige ruimten, werkvloeren, commerciële ruimten) met de voormalige brouwerij op de hoek als representatieve kern. Langs de Kolonel Begaultlaan bestaat de mogelijkheid tot ontwikkeling van grootschalige kantoorfuncties (tussen Dijlelaan en Vaartvest). Enkel schone activiteiten kunnen hier een plaats krijgen.

C Stationsomgeving

- Ontwikkelingsperspectieven

De stationsomgeving wordt momenteel uitgebouwd tot een maatschappelijk en economisch beslissingscentrum.

Aan de kant van Kessel-Lo, tussen de Martelarenlaan en de spoorwegbundel, kan een multifunctionele ontwikkeling gebeuren (met inbegrip van een congrescentrum). Deze moet in zuidelijke richting beperkt blijven tot de Karel Schurmansstraat. Tussen deze straat en de Koning Albertlaan moet de publieke ruimte worden ingericht als publiek park (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- Vestigingsvoorraarden

Op het stationseiland (Martelarenlaan) en op de busstelplaats (Vuurkruisenlaan) kunnen grootschalige kantoorachtige en commerciële ruimten gevestigd worden. De focus ligt op de ontsluiting met het openbaar vervoer. Daarom wordt een parkeernorm toegepast van 1 op 125 m². Enkel schone activiteiten kunnen hier een plaats krijgen.

D Philipssite

- Ontwikkelingsperspectieven

De Philipssite wordt afgewerkt volgens het goedgekeurd masterplan: bouw van een sportcentrum, een kinderkribbe en de tweede fase van het Ubicenter. De buitenruimte wordt aangelegd als een publiek park dat doorloopt tot aan de Parkpoort (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- Vestigingsvoorraarden

De Philipssite is een multifunctionele locatie waar naast centrumfuncties ook grootschalige gebiedsspecifieke bedrijven (kantoren, openbare diensten) en enkele onder-

steunende diensten een plaats kunnen krijgen. De vervoersattractie is multimodaal georiënteerd. Het gaat om schone activiteiten.

E Bodart / Tervuursevest

- Ontwikkelingsperspectieven

De beschikbaarheid aan terreinen, de strategische ligging op het kruispunt van de Boudewijnlaan en de vesten, de goede multimodale bereikbaarheid en de nabijheid van de binnenstad maken Bodart (tussen de veiling en de campus FLOK) goed geschikt voor de uitbouw als vierde vestenlocatie. Voorwaarde voor ontwikkeling is de ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer en de heraanleg van de Tervuursevest.

Aangezien deze site één van de laatste vrijliggende terreinen nabij de binnenstad is, moet ze gereserveerd worden voor centrumfuncties die optimaal op de behoeften van de stad en de geboden locatiekarakteristieken inspelen (zie ook stadsdeel binnenstad, § 14.7).

- Vestigingsvoorraarden

De site komt integraal in aanmerking voor multifunctionele ontwikkeling (met uitsluiting van grootschalige handel). Park en parking Bodart worden daarbij gereserveerd voor midden- of grootschalige centrumfuncties. De vervoersattractie is multimodaal. Het gaat om schone activiteiten.

F Remy

- Ontwikkelingsperspectieven

De campus Remy is een reconversieproject vlakbij het station van Wijgmaal, op de door Remy afgestoten in-

dustrie gronden. De eerste fase wordt gerealiseerd volgens het goedgekeurde inrichtingsplan. In afwachting van een betere ontsluiting met het openbaar vervoer wordt de parking naast het station door de bedrijven gebruikt. Zodra het station beter bediend wordt (met treinen en bussen), wordt deze parking omgevormd tot pendelparking*, waardoor de parkeerratio van 1 parking op 50 m² naar 1 op 75 m² evolueert.

De buitenruimte wordt als publiek toegankelijk park aangelegd.

De Remyfabriek kan haar bestaande industriële activiteit verderzetten, mits de hinder voor de omgeving niet toe neemt ten opzichte van de huidige toestand. Wanneer de huidige bedrijfsexploitatie wordt stopgezet, wordt een einde gesteld aan de industriële bestemming van de Remysite. Nieuwe plannen moeten de site uitbouwen tot een multifunctionele ontwikkelingspool: wonen, schone bedrijvigheid met hoge werkgelegenheidsdichtheid, handel en gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau (zie ook stadsdeel noordelijke trechter, § 10.4).

- *Vestigingsvoorraarden*

De site wordt uitgebouwd met kantoorachtige ruimten en werkvloeren, en gereserveerd voor schone, plaatsgebonden activiteiten. De gebouwen zijn midden- tot grootschalig. Ook commerciële ruimten en loketfuncties zijn mogelijk, mits deze de andere bedrijven of de omliggende woonkernen ondersteunen. Naast economische functies is ook wonen mogelijk, nadat de industriële activiteit is stopgezet. Functies met intensief bezoekersverkeer worden geweerd.

7.6.7 Multifunctionele centra in de woonkernen

Een multifunctioneel centrum wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in een woonkern buiten de binnenstad dat, door zijn positie binnen de woonkern en door de reeds aanwezige functies, in aanmerking komt voor een multifunctionele ontwikkeling volgens de draagkracht van de woonkern.

A Niet-limitatieve selectie

In volgende woonkernen wordt een multifunctioneel centrum geselecteerd (zie figuur 2.12):

- Wijgmaal: Gebr. Tassetstraat – Sint-Hadrianusstraat (MC1)
- Wilsele-Putkapel: Aarschotsesteenweg (tussen de kerk en de Weggevoerdenstraat) (MC2)
- Beneden-Kessel: Wilselsesteenweg (MC3)
- Kessel-Lo: driehoek De Becker-Remyplein – Kop van Kessel-Lo – Centrale Werkplaatsen (MC4), Tiensesteenweg (tussen Tiensepoort en Grensstraat) (MC5)
- Korbeek-Lo: Tiensesteenweg (Tussen Tiensepoort en Grensstraat) (MC6)
- Heverlee: driehoek deelgemeentehuis – Naamsepoort – station (MC6)
- Terbank: Celestijnlaan – Tervuursesteenweg (tussen Tervuursepoort en Celestijnlaan) (MC7)

Voor Egenhoven en Wilsele-Dorp worden geen multifunctionele centra geselecteerd, gezien de beperkte omvang van deze woonkernen.

B Ontwikkelingsperspectieven

Zie nederzettingsstructuur, § 5.4.2: multifunctionele centra.

C Vestigingsvoorraarden

Zie nederzettingsstructuur, § 5.4.2: multifunctionele centra.

7.6.8 Grootschalige detailhandelszones

Een grootschalige detailhandelszone is een gebied waar grootschalige detailhandelszaken zich kunnen vestigen, mits ze voldoen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden die voor het betreffende gebied zijn uitgewerkt.

A Limitatieve selectie

Om de ontwikkeling van de baanwinkels in de hand te houden, is de selectie van grootschalige detailhandelszones limitatief (zie figuur 2.12): Vaartkom (D1), Tiensesteenweg (ten oosten van de Molstraat) (D2), Kolonel Begaultlaan (D3), Aarschotsesteenweg (ten zuiden van de E314) (D4).

Leuven ondersteunt ook de selectie van de Brusselsesteenweg ten westen van de E314 (grondgebied Herent) als grootschalige detailhandelszone.

B Tiensesteenweg (ten oosten van de Molstraat)

- Ontwikkelingsperspectieven

De stad acht een wildgroei van grootschalige detailhandelszaken langs de Tiensesteenweg niet wenselijk. Dit systeem van baanwinkels is echter te sterk gegroeid om het volledig ongedaan te kunnen maken. Daarom wordt

een beperkte zone afgebakend, aansluitend op de gemeente Bierbeek. Daar kunnen deze activiteiten zich ontwikkelen, mits aan de inpassing in de omgeving (vooral t.a.v. de woonkern Korbeek-Lo), de architecturale kwaliteit en de kwaliteit van de buitenruimte voldoende aandacht wordt besteed.

Buiten de afgebakende zone zijn geen nieuwe grootschalige handelsvestigingen meer toegelaten.

In stadsdeel oostelijk heuvellandschap, § 11.4 worden de ontwikkelingsperspectieven voor de grootschalige detailhandelszone onder de deelruimte Korbeek-Lo verder uitgewerkt.

- Vestigingsvoorraarden

Dit gebied wordt voorbehouden voor middenschalige commerciële ruimten, waarin schone activiteiten mogelijk zijn. Gezien de matige toegankelijkheid van het gebied (congestiegevoeligheid van de Tiensesteenweg), worden activiteiten die een grote hoeveelheid bezoekers aantrekken geweerd. Het betekent concreet dat o.a. de distributie in grote supermarkten niet wenselijk is. Wel aangewezen zijn de grootschalige detailhandelszaken. Hun aanbod dient complementair te zijn aan het aanbod in de binnenstad.

C Vaartkom

De selectie van de Vaartkom als zone voor grootschalige detailhandel is aanvullend te interpreteren aan de selectie als multifunctionele ontwikkelingspool (zie hoger § 7.6.6).

De enclave Tussen Twee Waters komt niet in aanmerking als zone voor grootschalige detailhandel.

D Begaultlaan en Aarschotsesteenweg (ten zuiden van de E314)

De selectie van de Kolonel Begaultlaan en de Aarschotsesteenweg (ten zuiden van de E314) als zone voor grootschalige detailhandel is eveneens aanvullend te interpreteren aan de selectie als bedrijventerrein (zie hoger § 7.6.2).

7.6.9 Woonkernen

Een woonkern wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. Binnen een woonkern wordt een beleid gevoerd dat gericht is op een versterking van de woonkwaliteit en een verhoging van het woningaanbod.

A Limitatieve selectie

Wijgmaal, Wilsele-Putkapel, Beneden-Kessel, Kessel-Lo, Korbeek-Lo, Heverlee, Egenhoven, Terbank, Wilsele-Dorp, binnenstad.

B Ontwikkelingsperspectieven

Binnen een woonkern streeft de stad naar een kwaliteitsvol voorzieningenniveau, afhankelijk van de omvang en de woningdichtheid van de woonkern, alsook naar een kwaliteitsvolle publieke en groene ruimte. De bouw- en inrichtingsvoorschriften staan in functie van de optimale ontwikkeling van de woonfunctie, waaronder een verdichting in functie van de draagkracht van de woonkern.

Niet-woonfuncties die de woonfunctie ondersteunen, worden bij voorkeur in de woonkern geïntegreerd. Andere niet-woonfuncties zijn toegelaten, mits ze morfologisch en functioneel verenigbaar zijn met de woonfunctie en met de onmiddellijke omgeving en mits ze om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonerd. Bestaande niet-woonfuncties die niet (meer) aan deze voorwaarden voldoen, worden beschouwd als geïsoleerde functies.

De ontwikkelingsperspectieven worden verder uitgewerkt in de nederzettingsstructuur, § 5.4.1.

C Vestigingsvoorwaarden

Kleinschalige kantoorachtige ruimten, commerciële ruimten en werkvloeren zijn toegelaten voor schone activiteiten. De activiteiten moeten bovendien plaatsgebonden zijn en de woonkern ondersteunen. De verkeersattractie moet beperkt blijven.

7.6.10 Woonfragmenten

Een woonfragment wordt gedefinieerd als een in omvang beperkt gebied dat in de open ruimte gelegen is en een hoge concentratie aan bestaande woningen bevat, waarbij de opvulling van de resterende bouwpercelen de kwaliteit van de open ruimte niet verder reduceert. Het wonen is dus de hoofdbestemming.

De ontwikkelingsperspectieven worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 5 (nederzettingsstructuur).

- A *Niet-limitatieve selectie:*
Zie nederzettingsstructuur, § 5.4.3: woonfragmenten.

B *Ontwikkelingsperspectieven*
Door de geïsoleerde ligging in de open ruimte komt het gebied niet in aanmerking voor intensieve ontwikkeling. De bouwmogelijkheden worden ingeperkt en aan de inrichting van de open ruimte worden voorwaarden opgelegd. In een woonfragment worden niet-woonfuncties in principe niet toegelaten.

7.6.11 Openruimtegebieden

A *Gebieden met landbouw als hoofdfunctie*

Gebieden met landbouw als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die kunnen ingericht en beheerd worden in functie van grondgebonden* landbouwproductie in brede zin (landbouw, tuinbouw, vee teelt) of de bosbouw.

- *Niet-limitatieve selectie:*
Zie openruimtestructuur, § 4.5: selectie van openruimte gebieden

- *Algemene ontwikkelingsperspectieven*
Zie openruimtestructuur, § 4.6: mogelijke acties en be heersmaatregelen voor de openruimtegebieden.

- *Algemene vestigingsvooraarden*
In de open ruimte met landbouw als hoofdfunctie zijn belastende economische activiteiten toegelaten in functie van de grondgebonden landbouwproductie (gewassen-

teelt, veeteelt, boomgaarden, kapbossen, kweekvijvers, ...) en de aan de landbouw verwante activiteiten. Dat alles binnen de beperkingen die de natuurwaarde van het gebied oplegt (zie openruimtestructuur). Handel is niet toegelaten, met uitzondering van verkoop van ter plaatse gewonnen producten. Werkvloeren zijn toegelaten in zoverre zij strikt noodzakelijk zijn voor de productie-activiteit (stallingen voor dieren, opslag en behandeling van producten, grondstoffen en werktuigen, ...) en landschappelijk inpasbaar zijn. De inpasbaarheid van windturbines is afhankelijk van de lokale omstandigheden.

B *Andere openruimtegebieden*

In de andere openruimtegebieden zijn in principe, op be heerslandbouw* na, geen economische activiteiten toegelaten. De inpasbaarheid van windturbines is afhankelijk van de lokale omstandigheden.

7.6.12 Geïsoleerde bedrijven⁵

A *Definitie*

Elke bestaande vestiging van een bedrijf, die niet in overeenstemming is met de locatievooraarden voor het gebied waarin deze gelegen is, wordt als geïsoleerd bedrijf gedefinieerd. De locatievooraarden voor bedrijven wor den afgeleid uit de gewenste economische structuur, of uit de deelstructuur waartoe het gebied gerekend wordt.

Een geïsoleerd bedrijf dat omwille van de hinder op of de problematische ruimtelijke inpassing in de omgeving, niet kan worden bestendigd, wordt als een storend bedrijf gedefinieerd.

⁵ Deze categorie is niet helemaal gelijklopend met de huidige zonevreemde bedrijven. De nieuwe afbakeningen wijken af van het bestaande gewestplan. De instandhouding van deze bedrijven zal bovendien sterker gelimiteerd worden dan in de huidige wetgeving. Er moet tevens nog verder worden onderzocht welke impact deze categorisering op de milieuwetgeving heeft.

B Niet-limitatieve selectie

De selectie van de geïsoleerde en storende bedrijven valt buiten het bestek van een structuurplan. Deze inventarisatie zal gebeuren ter voorbereiding van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de economische structuur.

C Ontwikkelingsperspectieven

Geïsoleerde bedrijven waarvan de infrastructuur en de bedrijfsvoering de goede ontwikkeling van de hoofdbestemming van de omgeving niet onmogelijk maken, kunnen in principe zonder beperking in de tijd bestendigd worden. Dit betekent dat ze op de site kunnen worden behouden, zolang de hinder voor de omgeving niet verder toeneemt. Structurele uitbreiding van het bedrijf is niet mogelijk.

In een ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen voorwaarden worden opgelegd aan de bestendiging van het bedrijf op de site, bij voorbeeld om de impact op de omgeving te reduceren en de ruimtelijke inpassing te verbeteren.

Geïsoleerde bedrijven die gelegen zijn op een herontwikkelingslocatie, kunnen in afwachting van de herontwikkeling op de site bestendigd worden. Wanneer de herontwikkeling van het gebied conform de gewenste ruimtelijke structuur wordt opgestart, moet het bedrijf echter gerelocaliseerd worden.

Met herontwikkelingslocatie wordt bedoeld: een site waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming

is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. Aangezien het structuurplan zelf geen verordenende kracht heeft, moet de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in ieder geval in een RUP worden vastgelegd om een impact te kunnen hebben op de bestendiging van het geïsoleerd bedrijf.

De stad kan aan het behoud van een geïsoleerd bedrijf op een herontwikkelingslocatie via een RUP een beperking in de tijd opleggen. De stad kan evenwel ook bepalen dat de herontwikkeling van de betreffende site pas wordt opgestart nadat de huidige bedrijfsvoering spontaan wordt stopgezet. In dat geval heeft de selectie van de site als herontwikkelingslocatie het karakter van een nabestemming.

Storende bedrijven kunnen niet in stand worden gehouden. De stad kan, om de relocalisatie van een geïsoleerd bedrijf op een herontwikkelingslocatie of van een storend bedrijf te versnellen, terreinen reserveren waar deze functie in beter omstandigheden kan worden ondergebracht. De stad kan ook de inrichters van dit bedrijf ondersteunen in het zoeken naar een geschiktere locatie, en aandacht besteden aan de financiële en sociale gevolgen van de herlocalisatie.

Er kunnen geen nieuwe geïsoleerde of storende bedrijven worden gerealiseerd.

7.6.13 Overzicht vestigingsvoorraarden

	SELECTIE	GEBOUW-TYPE	SCHAAL	IMPACT	VERKEER
Economische gebieden					
BEDRIJVEN-TERREINEN					
Researchpark Haasrode	Zwervende en plaatsgebonden bedrijven	Werkvloeren, Kantoorachtige ruimten	Groot- en middenschalig. Verdichting noodzakelijk	Schone en lokaal belastende activiteiten	Verhoging parkeer- norm zodra betere be- dieling met openbaar vervoer beschikbaar
Ambachtenzone Haasrode - Parkveld	Plaatsgebonden bedrijven	Werkvloeren	Middenschalig	Belastende activiteiten	Geen intensief bezoekersverkeer
Wetenschapspark Arenberg	Gebiedsspeci- fieke bedrijven (relatie KUL)	Kantoorachtige ruimten	Klein- en midden- schalig (Grootschalige gebouwen)	Schone activiteiten	Verhoging parkeer- norm
Wetenschapspark Termunckveld	Gebiedsspeci- fieke bedrijven (relatie KUL)	Werkvloeren, Kantoorachtige ruimten	Groot- tot klein- schalig, Verdichting noodzakelijk	Schone en lokaal belastende activiteiten	Verhoging parkeer- norm, Totaal volume bediening met openbaar vervoer
Vaartzone (Leuven-Noord)	Plaatsgebonden bedrijven	Werkvloeren, Commerciële ruimten	Groot- en middenschalig	Schone en lokaal belastende activiteiten	
Spoorwegplateau (Leuven-Noord)	Plaatsgebonden bedrijven (tran- sportgebonden)	Werkvloeren	Groot- en middenschalig	(Lokaal) belastende activiteiten	Optimaal gebruik van spoorplatform, ontsluiting via Vunt
Milieupark (Leuven-Noord)	Plaatsgebonden bedrijven (milieu- georiënteerd)	Werkvloeren	Groot- en middenschalig	(Lokaal) belastende activiteiten	Optimaal gebruik van loskade, ontsluiting via Vunt
Veilingsite	Plaatsgebonden bedrijven (sociale economie)	Werkvloeren, Kantoorachtige ruimten	Klein- en midden- schalig (Grootschalige gebouwen)	Schone en lokaal belastende activiteiten	Reorganisatie van het bedieningsverkeer in het hele bouwblok is noodzakelijk

BEDRIJVENFRAGMENTEN					
Bedrijvenfragment IZ Diestsesteenweg	Plaatsgebonden bedrijven	Werkvloeren	Klein- en middenschalig	Lokaal belastende activiteiten	Geen intensief goederen- of personenverkeer
Ambachtenzone Wijgmaalse-steenweg	Plaatsgebonden bedrijven	Werkvloeren	Kleinschalig	Belastende activi- teiten, integratie in Vaartlandschap	Geen intensief bezoekersverkeer
KBC-site		Kantoorachtige ruimten	Grootschalig (niet opdeelbaar)	Schone activiteiten	Afstemmen op verbe- terde multimodale bereikbaarheid

	SELECTIE	GEBOUW-TYPE	SCHAAL	IMPACT	VERKEER
Multifunctionele gebieden					
KERNWINKELGEBIED	Plaatsgebonden en gebiedsspeci- fieke bedrijven	Kantoorachtige en commerciële ruimten, Hoog- waardige arch.	Klein- en middenschalig	Schone activiteiten	Bezoekersverkeer conform attractie binnenstad
MULTIFUNCTIONELE ASSEN IN DE BINNENSTAD	Plaatsgebonden en gebiedsspeci- fieke bedrijven	Kantoorachtige en commerciële ruimten, Hoog- waardige arch.	Klein- en middenschalig	Schone activiteiten	Bezoekersverkeer conform attractie binnenstad
MULTI-FUNCTIEONALE ONTWIKKELINGS-POLEN					
Vaartkom	Versterking van de Vaartkom als multifunctioneel centrum	Kantoorachtige ruimten, Com- merciële ruimten Werkvloeren	Klein- en middenschalig	Schone activiteiten	Multimodale vervoersattractie
Stationsomgeving	Gebiedsspecifieke bedrijven (beslis- singsscentrum)	Kantoorachtige ruimten, Com- merciële ruimten	Midden- en grootschalig	Schone activiteiten	Multimodale vervoersattractie
Philipssite	Gebiedsspecifieke bedrijven	Kantoorachtige ruimten	Grootschalig	Schone activiteiten	Multimodale vervoersattractie

Bodart	Gebiedsspecifieke bedrijven	Kantoorachtige ruimten, Commerciële ruimten	Midden- en grootschalig	Schone activiteiten	Multimodale vervoersattractie
Remy	Plaatsgebonden bedrijven	Kantoorachtige ruimten, Werkvloeren	Midden- en grootschalig	Schone activiteiten	Geen intensief bezoekersverkeer
MULTIFUNCTIONELE CENTRA IN DE WOONKERKEN	Plaatsgebonden bedrijven	Kantoorachtige ruimten, Commerciële ruimten	Kleinschalig en middenschalig, mits inpasbaar in omgeving	Schone activiteiten	Geringe vervoersattractie
GROOTSCHALIGE DETAILHANDELSZONES					
Tiensesteenweg	Plaatsgebonden	Commerciële ruimten	Middenschalig	Schone activiteiten	Geen intensief bezoekersverkeer
Vaartkom	Zie hoger (multi-functionele ontwikkelingspool)				
Begaultlaan en Aarschotsesteenweg	Zie hoger (multi-functionele ontwikkelingspool)				
CAMPUSSEN VOOR UNIVERSITAIR EN HOGER ONDERWIJS	Geen economische activiteiten toegelaten				

WOONKERKEN	Plaatsgebonden bedrijven	Kantoorachtige ruimten, Commerciële ruimten, Werkvloeren	Kleinschalig, mits inpasbaar in omgeving	Schone activiteiten	Geringe vervoersattractie
WOONFRAGMENTEN	Geen economische activiteiten toegelaten				

	SELECTIE	GEBOUW-TYPE	SCHAAL	IMPACT	VERKEER
Openruimtegebieden					
GEBIEDEN MET LANDBOUW ALS HOOFDFUNCTIE	Plaatsgebonden bedrijven gekoppeld aan landbouwproductie	Werkvloeren	Klein- en middenschalig, mits inpasbaar in open ruimte	Belastende economische activiteiten	Geringe vervoersattractie
ANDERE OPEN- RUIMTEGEBIEDEN		Geen economische activiteiten toegelaten			

7.7 ACTIEPROGRAMMA

7.7.1 Implementatie van het selectie- en locatiebeleid

Hoeksteen van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling is de implementatie van het voorgestelde selectie- en locatiebeleid. Dit vergt minstens volgende stappen.

A Opvolging van vraag en aanbod en aanscherpen van de profiling

Het selectie- en locatiebeleid is gebaseerd op een profiling van de vraag en het aanbod. De bakens daarvan zijn uitgezet in het structuurplan. De profiling moet echter nog verder worden aangescherpt en later voortdurend worden bijgestuurd. Dit vergt een permanente opvolging van de vraag en het aanbod op de markt van de economische ruimte in de regio. Voor een betere profiling van de vraag dringt verder onderzoek naar de specifieke behoeften van de verschillende sectoren zich op (kantoren, ICT*, transport en opslag, secundaire werkvloeren en diensten).

B Consequent vergunningenbeleid

De uitvoering van het selectie- en locatiebeleid begint bij een consequent beleid inzake stedenbouwkundige en milieuvergunningen. Daartoe moet het noodzakelijke juridisch kader worden gecreëerd (thematische en gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen).

C Aanradingsbeleid

Een belangrijk deel van de ontwikkelingen op de economische ruimte ontsnapt echter aan het vergunningenbeleid. Enerzijds is het hergebruik van bestaande bebouwing (zonder dat de bestemming wijzigt) niet aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen. Anderzijds groeit de markt van economische ruimte die wordt ontwikkeld door gespecialiseerde promotoren en na realisatie te huur wordt aangeboden. Steeds meer bedrijven verkiezen immers om geen eigenaar te zijn van hun bedrijfsruimte.

De stad en de betrokken actoren (GOM*, ...) kunnen een aanradingsbeleid voeren, waarbij de bedrijven die op zoek zijn naar een geschikte locatie hierin begeleid wor-

den door de stad - een vorm van citymanagement -. Om hiertoe te kunnen komen, moeten deze bedrijven hun weg vinden naar de stad - door deze dienstverlening van de stad kenbaar te maken - en moet de stad op de hoogte zijn van het marktaanbod.

D Regionale afstemming

Het stedelijk selectie- en locatiebeleid zal nooit succesvol zijn zonder een regionale afstemming van het economisch beleid tussen de verschillende gemeenten onderling. De concurrentiële omgeving (waarin elke gemeente een eigen aanbod ontwikkelt dat vergelijkbaar is met andere gemeenten en dit aan dezelfde bedrijven aanbiedt) moet evolueren naar een complementaire omgeving (waarin het aanbod en de doelgroepen van de verschillende gemeenten onderling op elkaar zijn afgestemd, zodat alle gemeenten er economisch op vooruitgaan).

Het is wenselijk om deze regionale afstemming van op het provinciaal niveau te initiëren.

7.7.2 Juridisch kader

A Thematisch RUP economische en centrumstructuur

De stad kan in een thematisch RUP voor de economische en centrumstructuur de geselecteerde gebieden afbakenen, en voorschriften uitwerken voor de bestemming, de ontwikkeling en het beheer van deze gebieden. In dit RUP kunnen per gebied de vestigingsvoorwaarden beschreven worden waaraan te localiseren functies moeten beantwoorden.

B Gebiedsgerichte RUPs

Voor sommige gebieden kan een gebiedsgericht RUP uitgewerkt worden om de ruimtelijke ontwikkeling te optimaliseren. Gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn: Tiensesteenweg, Parkveld, researchpark Haasrode, Termunckveld, spoorwegplateau, ambachtenzone Wijgmaalsesteenweg.

7.7.3 Grond- en pandenbeleid

Ook via een actief grond- en pandenbeleid kan de stad sturend optreden in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling: als eigenaar van terreinen kan de stad immers zelf bepalen voor wie deze terreinen bestemd zijn.

7.7.4 Beheer van bedrijfenterreinen

Complementair aan het aanradings- en het grondbeleid kan de stad haar actieve rol versterken door te participeren in het beheer van bedrijfenterreinen. Concreet zal de stad in het beheerscomité voor de wetenschapsparken zetelen. Daarin wordt in overleg met de universiteit bepaald welke bedrijven toegelaten worden tot de wetenschapsparken.

De stad zal de verdichting van het researchpark Haasrode sneller en efficiënter kunnen uitvoeren wanneer zij het beheer van Interleuven zou kunnen overnemen. De stad kan overwegen om daarnaast ook voor Parkveld, voor de Vaartkom en voor het spoorwegplateau een beheersfunctie op te nemen.

7.7.5 Ondersteuning en promotie

Het aanmoedigingsbeleid steunt, zoals gezegd, op een sensibilisering van de kandidaat-investeerders door de

stad. Enerzijds gebeurt dit door een actieve ondersteuning van deze bedrijven, anderzijds door een promotie van het gewenste profiel en van het aanbod van Leuven.

A Prospectus

De stad kan een prospectus* opmaken waarin de beschikbare economische ruimten (zowel bouwterreinen als gebouwen) worden samengebracht en gezamenlijk voorgesteld aan de markt. De stad heeft daarbij niet debedoeling in de plaats te treden van immobiliënmake-laars: ze fungeert enkel als doorgeefluik voor informatie tussen aanbod en vraag.

Voorwaarde voor het succes van deze prospectus is dat deze informatie volledig en accuraat is. Dit vereist de uitbouw van een gegevensbank in het GIS en de permanente opvolging van de prospectus. De kosten kunnen gerekupereerd worden door de consultatie van de prospectus betalend te maken.

Op termijn kan deze prospectus worden uitgebred tot de economische ruimte van de buurgemeenten (op hun vraag), waardoor de regionale afstemming in de praktijk uitvoerbaar wordt.

B Citymanagement

Het aanmoedigingsbeleid en de commercialisering van de prospectus kunnen het werkveld zijn van een citymanagementsteam binnen de stedelijke administratie. Naar het model van het centrummanagement kan de stad andere actoren betrekken bij de organisatie en de financiering van het citymanagement. Voorwaarde is dat deze ac-

toren een voldoende brede representatie zijn van de economische sector en dat het citymanagement zich niet beperkt tot specifieke niches*.

Het centrummanagement zal in dat geval een onderdeel vormen van een breder citymanagement.

C Werkwinkel

De stad Leuven werkt samen met de Vlaamse overheid aan de uitbouw van een "werkwinkel". Dit is een eenheidsloket voor alle informatie over en ondersteuning van werkgelegenheid: VDAB, scholing, diverse tewerkstellingsprogramma's, sociaal bedrijfencentrum, ...

7.7.6 Uitbouw economische ruimte

A Wetenschapspark Arenberg

Het wetenschapspark Arenberg zal in de volgende jaren gefaseerd worden ontwikkeld. De stad zetelt samen met de universiteit in een beheerscomité waarin de uitbouw van het wetenschapspark gecoördineerd wordt. Het Vlaams Gewest voorziet een nieuwe aansluiting op de Koning Boudewijnlaan. De stad bepleit bij De Lijn de bediening van het wetenschapspark met hoogwaardig openbaar vervoer van bij de aanvangsfase, zodat de bus meteen een marktaandeel kan verwerven.

De stad dringt erop aan dat de geplande uitbreiding van IMEC functioneel en ruimtelijk verbonden zou zijn met het wetenschapspark. Zij ijvert ook voor de concentratie van de parkeervoorzieningen in parkeergebouwen.

B Vaartkom

De bouw van de nieuwe corporate zetel voor Interbrew zal de herontwikkeling van de Vaartkom in een stroomversnelling brengen. De stad kan het initiatief nemen om de belanghebbende actoren samen te brengen om de uitbouw van de Vaartkom gecoördineerd te laten verlopen.

Zij kan samen met deze actoren een projectmanager aanstellen die de ontwikkeling van de Vaartkom begeleidt.

C Sociaal bedrijvencentrum

De stad stelt de veilingssite ter beschikking voor de uitbouw op korte termijn van een sociaal bedrijvencentrum, waarin diverse activiteiten in de sector van de sociale economie worden samengebracht.

D Ambachtenzone Parkveld

De stad maakt een RUP op voor de ambachtenzone Parkveld, als uitbreiding van de ambachtenzone Haasrode. Zij neemt ook het initiatief om dit terrein tot ontwikkeling te brengen.

De stad reserveert bij de ontwikkeling van Parkveld de nodige ruimte voor de relocalisatie van bedrijven in Leuven.

E Beheer en verdichting researchpark Haasrode

De stad maakt een RUP op om de verdichting van het researchpark Haasrode juridisch vast te leggen. Ze voert daarnaast een aanmoedigingsbeleid (onder andere tegenover de bestaande bedrijven) om actief in deze verdichting te participeren. De stad ijvert voor de overname van de beheersfunctie voor Haasrode van Interleuven door de stad.

De stad ijvert bij De Lijn (via de stedelijke snelbuslijnen) en bij de NMBS (via het GEN-net en regionale lijnen) voor een betere bediening van Haasrode met het openbaar vervoer.

F Vaartzone (Leuven-Noord)

De stad maakt BPA's op voor de herontwikkeling van de Vaartzone (Leuven-Noord). De NV Zeekanaal bouwt een loskade voor goederenvervoer over het water en installeert een gelijkvloerse brug die de Kolonel Begaultlaan met het Vuntcomplex verbindt. Het Vlaams Gewest staat in voor de verbetering van de ontsluiting (heraanleg Vuntcomplex en Aarschotsesteenweg).

G Spoorwegplateau (Leuven-Noord)

Het Vlaams Gewest maakt een RUP op voor de ontwikkeling van Leuven-Noord. Aanvullend is een RUP nodig voor de ontwikkeling van het spoorwegplateau. Voorwaarde hiervoor is wel de rechtstreekse aansluiting van het plateau op het Vuntcomplex. De stad ijvert voor de uitbouw van een multifunctioneel spoorplatform en de opheffing van de bestaande toegangen tot het plateau vanaf de Eénmeilaan.

H Incubatiecentrum

De stad onderzoekt de mogelijkheden voor de uitbouw van een incubatiecentrum* voor opstartende bedrijven. Zij zoekt hiervoor een geschikte locatie.

7.7.7 Relocatie storende bedrijven

De stad duidt via ruimtelijke uitvoeringsplannen de geïsoleerde en storende bedrijven aan. Voor de storende bedrijven worden de modaliteiten voor de uitdoving of de

relocalisatie van de economische activiteit hierin vastgelegd. De stad reserveert zoveel mogelijk locaties op Parkveld om sommige bedrijven daar te herlocaliseren.

7.7.8 Organisatie

De stad bouwt binnen de stedelijke administratie een samenwerkingsverband uit tussen de dienst economie, de dienst ruimtelijke planning, de bouwdienst, de projectencel, de grondregie en de GIS-cel. Het moet instaan voor de uitbouw van het locatiebeleid, het aanradingsbeleid (citymanagement) en de ontwikkeling van de prospectus.

7.7.9 Overleg met andere actoren

A Afbakeningsproces stedelijk gebied* Leuven*

Binnen het grondgebied Leuven is onvoldoende ruimte beschikbaar om aan de Vlaamse taakstelling* inzake bedrijventerreinen te beantwoorden. In het afbakeningsproces voor het stedelijk gebied Leuven, dat door het Vlaams Gewest wordt gevoerd, zal daarom buiten de grenzen van Leuven naar voldoende ruimte moeten worden gezocht. In het afbakeningsproces zal bekijken worden of deze ruimte binnen de buurgemeenten of binnen andere economische knooppunten in Vlaams-Brabant beschikbaar is. Overleg met de betrokken buurgemeenten en de provincie is wenselijk.

B Overleg met bedrijven

De stad kan aan grote bedrijven een bedrijfsvervoersplan en/of een inrichtingsplan vragen. Deze plannen kunnen als randvoorwaarde opgelegd worden voor de goedkeuring van nieuwe projecten.

C Overleg met Interleuven, GOM en de Kamer van Koophandel

De stad maakt afspraken met Interleuven en andere lokale economische actoren (waaronder GOM Vlaams-Brabant en de Kamer van Koophandel) omtrent het beheer en de promotie van de industrieterreinen op haar grondgebied en de inbreng en de medezeggenschap hierin van de stad.

D Overleg rond het sociaal bedrijfencentrum

De stad bespreekt met de "derden", het Vlaams Gewest en de GOM de eventuele participatie in het nieuw aan te leggen sociaal bedrijfencentrum op de veilingsite.

E Overleg met Interbrew

De stad onderhandelt met Interbrew om te participeren in de aanstelling van een projectmanager voor de Vaartkom, met de bedoeling de ontwikkelingen in de Vaartkom te stimuleren en te coördineren.

F Overleg met het platform Lokale Agenda 21

De stad bespreekt met het platform Lokale Agenda 21 en met de werkgroepen van het platform de projecten waar duurzame ontwikkeling van toepassing kan zijn.

7.7.10 Beleidsvoorbereidend onderzoek.

De stad overweegt volgend beleidsvoorbereidend onderzoek:

- inventarisatie van de storende functies in de woonkernen en de open ruimte, op basis van ruimtelijke analyse en gebiedsspecifieke afwegingen; uitwerking van gedifferentieerde ontwikkelingsperspectie-

ven en herlocalisatiemogelijkheden voor de storende functies;

- onderzoek naar de ruimtebehoeften, het bestaande en het gewenste aanbod voor verschillende economische doelgroepen, met in het bijzonder aandacht voor de endogene economische ontwikkeling; aanscherping van de onderbouwing voor de keuze van kennisindustrie (relatie met secundaire sector, risicospreiding door differentiatie);
- kwantitatieve onderbouwing van vraag en aanbod naar de sociale economie;
- nader onderzoek in de relaties tussen de generieke, economische wetgevingen en het vooropgestelde selectie- en locatiebeleid; uitdieping van het aanrulingsbeleid;



HOOFDSTUK 8

VERKEERSSTRUCTUUR



8 VERKEERSSTRUCTUUR

8.1 Uitgangshouding

A Mobiliteit is een gedeelde verantwoordelijkheid

De overheid, organisaties (werkgevers, scholen, ...) en elk individu dragen samen de verantwoordelijkheid om de mobiliteit op een kwalitatieve en duurzame manier te organiseren.

Van de overheid mag worden verwacht dat zij haar sturende en beheersrol naar behoren opneemt en binnen haar mogelijkheden hoogwaardige infrastructuur en diensten aanbiedt. Van organisaties die een zeker verkeersvolume veroorzaken, mag worden verwacht dat zij de mobiliteit van hun werknemers, scholieren,... efficiënt en in zekere mate collectief helpen te organiseren. Van het individu mag worden verwacht dat hij of zij bij de organisatie van de eigen mobiliteit min of meer rekening houdt met de impact van zijn verplaatsingsgedrag op het collectief belang.

B Introductie van intermodaliteit in het mobiliteits-denken

Intermodaliteit betekent dat een verplaatsing niet noodzakelijk met één vervoermiddel moet gebeuren. De reiziger kan van het ene op het andere vervoermiddel overstappen. Pas als dat wordt aanvaard, hoeft elke plek niet langer met om het even welk vervoermiddel bereikbaar te zijn. Fietsen tot bij de bushalte, met de auto tot het dichtstbijzijnde station, een stuk te voet van de parkeerplaats tot de plek van bestemming worden dan aanvaardbaar. Intermodaliteit vereist strategisch gekozen plaatsen om van het ene transportmiddel op het andere

over te stappen: fietsenstallingen nabij de bushalte, parkeerterreinen nabij het station, wandelroutes vanaf de randparkings.

We gaan er daarbij van uit dat het individu het voor hem meest geschikte vervoermiddel kiest. Daarom moeten de verschillende vervoermiddelen een vergelijkbare kwaliteit hebben. Tegelijk moet het collectief belang, naast het individueel belang meespelen in de keuze van vervoerwijze.

C Plaats en verantwoordelijkheid van Leuven in de verkeersafwikkeling ten opzichte van Brussel

Door de nabijheid van Brussel kan Leuven beschikken over hoogwaardige verkeersinfrastructuur: twee snelwegen, verschillende spoorlijnen, een kopstation* in het GEN*, ... Het biedt Leuven enorme ontsluitingsmogelijkheden*. De keerzijde van de medaille is dat Leuven onvermijdelijk mee de gevolgen ondervindt van de bereikbaarheidsproblemen van Brussel.

Leuven kan dus genieten van de goede ontsluitingsmogelijkheden, maar moet tegelijk tolereren dat het daardoor ook een stuk van de last draagt die de pendel naar de hoofdstad veroorzaakt: files op de snelwegen, verzadiging op de aansluitingen op de snelwegen, de bouw van pendelparkings aan het station, ...

Wél kan Leuven er zich uiteraard voor behoeden dat de verkeersdruk richting Brussel de mobiliteit binnen onze stad hypothecert. Zo kunnen we ervoor kiezen om parallelle routes aan de snelwegen, die als bypass fungeren, niet in stand te houden.

8.2 DOELSTELLINGEN

De stad Leuven streeft in essentie vijf doelstellingen na inzake mobiliteit.

8.2.1 De bereikbaarheid van Leuven waarborgen op lange termijn

De (inter)nationale en regionale bereikbaarheid van en naar Leuven moet behouden blijven, om haar taken, positie en ambities veilig te kunnen stellen. Een goede bereikbaarheid betekent tegelijk ook goede ontsluitingsmogelijkheden voor de Leuvense bevolking.

Gezien haar ligging aan E40 en E314 is de bereikbaarheid van Leuven over de weg zeer goed, maar congestiegevoelig*. Daarom moet de stad op termijn multimodaal bereikbaar* zijn voor personen en goederen. Slechts zo kan de bereikbaarheid ook op lange termijn gegarandeerd blijven.

8.2.2 De verplaatsingsmogelijkheden in Leuven waarborgen op lange termijn

Een goede doorstroming in Leuven garandeert de individuele verplaatsingsmogelijkheid binnen Leuven, zowel voor bewoners als voor bezoekers. "Goede" doorstroming betekent in de eerste plaats gegarandeerd en veilig, "snel" is minder prioritair. Een vermenging van functies verkleint de verplaatsingsafstand en de noodzaak aan (gemotoriseerde) verplaatsingen.

De capaciteit van het lokale wegennet in Leuven is niet onbeperkt. Daarom kan de doorstroming met de wagen enkel gewaarborgd worden als het gebruik van de wagen

wordt teruggedrongen. Het openbaar vervoer legt minder beslag op de ruimte dan de wagen en kan dus over dezelfde infrastructuur méér mensen vervoeren. Ook voor de verplaatsingen binnen Leuven moet de bus een performant alternatief kunnen bieden. De doorstroming van het openbaar vervoer kan echter pas worden gegarandeerd mits de bussen vrije doorgang krijgen.

Verplaatsingen op korte afstand kunnen te voet of met de fiets, mits de openbare ruimte daarvoor wordt ingericht: voldoende brede voetpaden, veilige fietspaden, objectieve en subjectieve veiligheid* voor de zwakke weggebruiker.

8.2.3 Afstemmen van het wegverkeer op de leefbaarheid van de woonomgeving

In de woonkernen* is de kwaliteit van de leefomgeving prioritair. Daarom moeten maatregelen genomen worden om de impact van het verkeer op de leefomgeving te reduceren (zie hoofdstuk 5, nederzettingsstructuur § 5.2.3.B).

Sluipverkeer* doorheen woonbuurten is een belangrijke oorzaak van verkeersonleefbaarheid. Het kan worden tegengegaan door een goede geleiding te voorzien van de verkeersstromen via het meest geschikte tracé en tegelijk een locatiebeleid te voeren ten aanzien van belangrijke verkeersattractoren. Het weren van doorgaand verkeer* heeft in de praktijk een impact op de ontsluitingsmogelijkheden van een woonkern. Er moet dus een evenwicht worden gezocht tussen de leefbaarheid en de bereikbaarheid van een kern.

Ook parkeerdruk vermindert de leefbaarheid van de omgeving. Teveel wagens in het straatbeeld en zoekverkeer worden als storend ervaren. Anderzijds is het aanbieden van voldoende parkeermogelijkheden voor velen een noodzakelijke voorwaarde voor een goede woon- of werkomgeving.

Tenslotte kan door de verbetering van voetgangers- en fietspaden het zacht verkeer als een aantrekkelijk alternatief voor het gemotoriseerd verkeer uitgebouwd worden.

8.2.4 Beperken van schade aan natuur en milieu

Verkeer brengt, afhankelijk van de vervoermodus, onvermijdelijk schade toe aan natuur en milieu en daardoor onrechtstreeks aan de kwaliteit van de woonomgeving. Onder meer de toenemende luchtvervuiling beïnvloedt de leefkwaliteit van de stad. Ook de lichtpollutie en lawaai hebben een negatieve impact op het milieu.

De stad kiest ervoor om binnen haar mogelijkheden de schade aan natuur en milieu te beperken, binnen de andere objectieven die aan de mobiliteit worden gesteld. Dit kan onder meer gebeuren door actief te streven naar een vermindering van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen, door de keuze van de vervoermodus te beïnvloeden (collectief in de plaats van individueel vervoer), door promotie van alternatieve technologieën (schonere brandstof, betere motoren,...) en door een gericht ruimtelijk beleid (locatiebeleid). De stad heeft hier een eerder sensibiliserende dan regulerende rol ten opzichte van individuen, bedrijven en hogere overheden. Schade aan na-

tuur en milieu is immers bij uitstek een bovenlokaal* probleem, dat op een hoger bestuursniveau moet worden aangepakt. De luchtvervuiling stopt niet aan de gemeentegrenzen!

8.2.5 Verdere verbetering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid

Op het grondgebied van Leuven vallen in absolute aantallen weinig ongevallen te betreuren. In ruim 50% van deze gevallen zijn echter zwakke weggebruikers betrokken, wat een onaanvaardbaar hoog aandeel is (bron: statistieken politie Leuven). Daarom horen de stad en de andere bevoegde overheden zich blijvend in te spannen om de verkeersveiligheid verder te verhogen, vooral voor fietsers en voetgangers. Bestaande onveilige situaties moeten zo goed mogelijk worden aangepast. Bij nieuwe infrastructuur moet de verkeersveiligheid van alle weggebruikers een randvoorwaarde in het ontwerp te zijn. De zwakste weggebruikers verdienen daarbij prioritair de aandacht.

Bijzondere aandacht verdienen de schoolomgevingen. De concentratie aan kinderen en verkeersbewegingen, in tijd en in ruimte, verhoogt de kans op ongevallen. Door dat risico worden méér kinderen met de auto naar school gebracht, wat opnieuw een toename van verkeer, onveiligheid en verkeersonleefbaarheid betekent. We kunnen pas uit deze spiraal geraken als de veiligheid en de kwaliteit van de schoolomgeving voldoende groot zijn, zodat kinderen per fiets of met de bus naar school komen.

8.2.6 Zoeken naar het juiste evenwicht

Deze vijf opgesomde doelstellingen moeten tegelijk worden gerealiseerd, maar zijn vaak onderling tegenstrijdig. Er moet bij de uitbouw van de verkeersstructuur dus een evenwicht worden gezocht tussen deze doelstellingen. Enkele voorbeelden:

- Een goede bereikbaarheid per auto kan bijvoorbeeld de doorstroming of de verkeersleefbaarheid in Leuven hypothekeren, als er meer wagens worden aangetrokken dan het lokale wegennet aankan. Daarom is het wenselijk een deel van de toestromende auto's op een afstand van de stad op te vangen.
- Doorstroming staat bovendien meestal haaks op verkeersleefbaarheid. Vandaar dat het doorstromend autoverkeer bij voorkeur wordt weggehouden uit deze gebieden waar verkeersleefbaarheid prioritair is, namelijk woon- en recreatiegebieden.
- Sommige maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid hebben in de praktijk een capaciteitsverlagend effect, wat dan weer de doorstroming niet ten goede komt.

230

8.3 OBJECTIEVEN

Voor de realisatie van deze doelstellingen worden volgende concrete, ruimtelijk definieerbare objectieven uitgewerkt.

8.3.1 Stabilisering van het autogebruik op het huidige peil

Gezien de nakende verzadiging van het wegennet moet de verwachte groei van de mobiliteitsvraag naar en in

Leuven vooral met openbaar vervoer en met de fiets worden opgevangen. We streven ernaar om het volume autoverkeer op het huidige peil te stabiliseren.

Om de toekomstige vraag naar vervoer te kunnen opvangen, zal de capaciteit van het openbaar vervoer wellicht moeten verdubbelen tegen 2015. Trein en bus zullen dit samen moeten waarmaken.

Het probleem van bereikbaarheid stelt zich in de toekomst vooral op regionale schaal: de groeiende discrepantie tussen de tewerkstelling en het woonaanbod zal leiden tot een belangrijke pendelbehoefte vanuit een straal van ca. 10-15 km. Zowel trein als bus schieten hier momenteel tekort: op deze afstand is het marktaandeel van het openbaar vervoer traditioneel klein wegens het lage comfortniveau (vooral reissnelheid en frequentie) in vergelijking met de auto. Hier moeten dus de grootste inspanningen gebeuren.

Voor stedelijke verplaatsingen (tot 5 km) zijn de fiets, de bus en de bromfiets het meest voor de hand liggende alternatief voor autoverplaatsingen. Een intensiever gebruik van de fiets zal echter afhangen van de mate waarin zowel de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid als het fietscomfort toenemen. Vrijliggende fietspaden en kwalitatieve fietsenstallingen (publiek of privaat) zijn daarbij essentieel. Een verhoging van het busgebruik is opnieuw afhankelijk van een verbetering van het comfortniveau.

Het wegennet wordt in principe niet verder uitgebreid in functie van een verhoging van de wegcapaciteit.

Enerzijds kan de capaciteit van het bestaande wegennet worden geoptimaliseerd door een hiërarchisering van de infrastructuur en een betere verkeersleiding (verkeerslichtenregeling, parkeerroute, ...). Anderzijds zal een gedeelte van de huidige capaciteit voor het individueel wegverkeer moeten opgeofferd worden aan een betere doorstroming van het openbaar busvervoer. Zo zal men de verwachte mobiliteitsgroei kunnen opvangen.

De verkeersintensiteit tijdens de spitsuren zal onvermijdelijk verder toenemen. Hoe eerder en hoe meer de alternatieven voor de auto (bus, fiets) voorrang krijgen, hoe sneller de keuzereizigers* geneigd zullen zijn niet langer de auto te gebruiken. Slechts op die manier kan het verkeersvolume in de hand worden gehouden.

8.3.2 Van een radiaal naar een webvormig netwerk van ontsluitende en verbindende buslijnen

A Uitgangspunt: consolidering en verfijning van het bestaande busnetwerk

Op korte termijn is enkel het openbaar busvervoer in staat structurele oplossingen te bieden voor de toenemende vervoer behoeft. De eclatante successen van De Lijn in Leuven (verdubbeling van het reizigersaantal op 8 jaar tijd) bewijzen het potentieel van een goed functionerend openbaar busvervoer. Het bestaande busnetwerk, opgebouwd uit ontsluitende stads- en streeklijnen, blijft bijgevolg principieel behouden. De lijnen verbinden de grote en kleine kernen in de Leuvense vervoerregio, alsook de stadswijken met het centrum van de stad. Zij bedienen

rechtstreeks de centrale as station-Fochplein, en voor het merendeel wordt hun traject verlengd tot Gasthuisberg.

Het bestaande netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen kan worden verfijnd, zodat de performantie ervan verder toeneemt.

Het bestaande busnetwerk raakt echter verzadigd en de belasting door bussen op de centrale as station-Fochplein heeft zijn maximaal draagbaar peil bereikt. Bijgevolg zal de toekomstige vervoervraag moeten opgevangen worden met drie aanvullende systemen. Het betreft tangentiële* lijnen, regionale verbindende snelbuslijnen en ontsluitende centrumlijnen in de binnenstad.

Daarmee evolueert het busnetwerk van een radiaal netwerk (alle lijnen komen van buiten de binnenstad tot in het stadscentrum) naar een webvormig netwerk (samen spel van radiale en tangentiële lijnen). Het louter ontsluitende karakter van de bestaande buslijnen wordt bovendien aangevuld met nieuwe verbindende buslijnen. De uitbouw van dit webvormig busnetwerk dient tenslotte ondersteund te worden door de verbetering van de overstapmogelijkheden, een betere doorstroming, een verhoging van de capaciteit en een gecoördineerd tarief beleid tussen bus en trein.

B Uitbreiding van het busnetwerk met verbindende regionale snelbuslijnen

Aan het bestaande netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen worden verbindende regionale snelbuslijnen toegevoegd.

Naast de ontsluitende streeklijnen worden vanuit de regio snelbussen ingelegd op alle hoofdassen naar Leuven. Op de regionale lijnen is voor heel wat reizigers de verplaatsingsafstand immers relatief groot. Het succes van de regionale snelbuslijnen zal hoofdzakelijk afhangen van de reistijd. Die moet gemaximaliseerd worden door een vrije doortocht van de bussen en een beperking van het aantal stopplaatsen. Op het grondgebied van Leuven moet de route van deze buslijnen gekozen worden in functie van de reissnelheid. Zij zijn allen beperkt aan het station van Leuven.

De regionale verbindende snelbuslijnen maken deel uit van het "Regionet Brabant-Brussel" (opgemaakt door de Provincie Vlaams-Brabant, De Lijn en AWV), dat het regionaal vervoer in Vlaams Brabant, waaronder de pendel naar Brussel, wil verbeteren. Het regionet bestaat uit spoorverbindingen (gebaseerd op het GEN) en regionale snelbuslijnen.

De regionale snelbuslijnen kunnen onmogelijk alle bestemmingslocaties rechtstreeks bedienen. Ze moeten daarom worden aangevuld met tangentiële buslijnen.

C Uitbouw van tangentiële lijnen

Niet alleen de woongebieden, maar ook nieuwe bestemmingslocaties zijn in toenemende mate buiten het stadscentrum gelegen. Ze creëren verplaatsingsbehoeften met herkomst en bestemming buiten de binnenstad. Wie deze verplaatsing met de bus wil maken, moet meestal overstappen in de binnenstad, met het nodige tijdverlies tot gevolg. Tangentiële lijnen die de belangrijke bestem-

mingslocaties buiten de binnenstad bedienen, kunnen een sneller alternatief bieden. Hierdoor komt er bovendien reizigerscapaciteit vrij op de radiale lijnen doorheen het centrum van Leuven.

Deze tangentiële lijnen kunnen zowel een ontsluitend als een verbindend karakter hebben.

- Stedelijke snelbuslijnen (door De Lijn "joblijnen" genoemd) verbinden de inkomende buslijnen en het station met de belangrijkste bestemmingslocaties buiten de binnenstad. Voor deze lijnen zullen reis-snelheid en frequentie succesbepalend zijn.
- Cirkelvormige stadslijnen ontsluiten de woonkernen en de bestemmingslocaties buiten de binnenstad.

D Betere bediening van de binnenstad

Om het voor- en natransport in functie van het trein- en busstation op het Martelarenplein te verbeteren en om de verplaatsingsmogelijkheden in de binnenstad te verhogen (voor bewoners, studenten en bezoekers), moeten in de binnenstad centrumlijnen worden gecreëerd. Deze bedienen de belangrijkste bestemmingslocaties en dekken een zo groot mogelijk gedeelte van het stadscentrum. De centrumlijnen zijn complementair aan het bestaande busnetwerk in het stadscentrum. Om de centrumlijnen beter te integreren in de stedelijke omgeving, kunnen kleinere bussen ingezet worden die waarvan de milieu- en omgevingsimpact beter aangepast is aan de stedelijke context.

E Verbetering van de overstapmogelijkheden

Omwille van de groei van de bestemmingslocaties buiten het stadscentrum, het niet meer opvoeren van de be-

lasting door bussen in de Bondgenotenlaan en het onderscheid tussen verbindende en ontsluitende lijnen, moet afgestapt worden van het principe van rechtstreekse verbindingen tussen herkomst en bestemmingen.

Door het bestaande netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen te verknopen met de regionale snelbuslijnen, de tangentiële lijnen en de centrumlijnen ontstaan interessante overstapmogelijkheden. Daarmee moet het aantal bestemmingmogelijkheden toenemen en de totale reistijd afnemen.

Een overstap is voor de (keuze)reiziger pas aanvaardbaar als de wachttijd kan beperkt worden, er informatie beschikbaar is over het busnetwerk (hoe lang blijft mijn bus weg?), het wachtcomfort hoog is (beschutte zitplaatsen, fietsenrekken,...) en hij minstens even snel als bij een rechtstreekse verbinding zijn bestemming bereikt (wanneer deze rechtstreekse verbinding bestaat).

Overstapplaatsen kunnen bovendien uitgroeien tot publieke pleisterplaatsen, waarrond een aantal voorzieningen (winkels, diensten, gemeenschapsfuncties) gecentraliseerd worden. Gezien het hoge busaanbod op overstapplaatsen, moeten deze zoveel mogelijk nabij belangrijke bestemmingslocaties worden ingeplant.

F Betere doorstroming*

De keuzereiziger zal pas voor de bus kiezen, wanneer deze een vergelijkbare reistijd kan bieden als een verplaatsing per wagen. Naast de beperking van de wachttijden (functie van de frequentie) en de verbetering van voor- en na-

transportmogelijkheden, wordt de reistijd vooral bepaald door de doorstroming van de bus. De bus uit het vastlopend wegverkeer houden is daarbij essentieel.

Volgende maatregelen kunnen leiden tot een betere doorstroming:

- Geprivelegeerde doorgang: door de bus de kortste route te laten volgen waar de wagen moet omrijden, wordt een belangrijk concurrentievoordeel gecreëerd. De radiale buslijnen in de binnenstad, waar het autoverkeer via lussen wordt omgeleid, zijn daarvan een goed voorbeeld. Elders kunnen bussluizen tot hetzelfde resultaat leiden.
- Vrije bedding*: waar voldoende ruimte is (en de kans op files groot), kan de bus een vrije bedding krijgen om het vertragend wegverkeer te passeren.
- Bus in autoluwe straat (in zoverre de woonkwaliteit het toelaat): door de bus door straten te leiden die gegarandeerd autoluw zijn, kan de reissnelheid gewaarborgd worden.
- Verkeerslichtenbeïnvloeding: aan kruispunten met verkeerslichten kan de doorstroming van de bus verbeterd worden door in de lichtenregeling een vraag-afhankelijke voorrang voor bussen in te bouwen. Voor de verkeerslichten zijn bovendien aparte opstelstroken nodig voor de bus.
- Doseerlichten: op invalswegen kan de doorstroming van de bus verbeterd worden door met verkeerslichten het inrijdend autoverkeer te doseren, waardoor de kans op congestie wordt verkleind. Voorwaarde is wel dat alle sluiproutes worden uitgeschakeld; zo niet zal het autoverkeer de doseerlichten ontwijken.

De keuze van de meest geschikte maatregel(en) hangt af van de specifieke ruimtelijke en verkeerstechnische randvoorwaarden. De verbetering van de doorstroming is een verantwoordelijkheid van de stad (op de gemeentewegen) en het Vlaams Gewest (op de gewestwegen).

G Verhoging van de capaciteit

Om substantieel meer mensen met de bus te kunnen vervoeren is een verhoging van de capaciteit van het netwerk noodzakelijk. Behalve door een optimalisering van het netwerk, zal dit in de eerste plaats (en vooral tijdens de spitsuren) moeten gebeuren door de inzet van méér en grotere bussen.

Voor de inzet van méér bussen is een verhoging van het investerings- en exploitatiebudget van De Lijn vereist.

H Aantrekkelijke tarivering

Een aantrekkelijke tarivering komt het gebruik van de bus ten goede. Volgende maatregelen kunnen overwogen worden:

- Tariefintegratie tussen spoor- en busvervoer.
- Het gebruik van de joblijnen en centrumlijnen automatisch als natransport inrekenen in de prijs van een regionale spoor- of busverplaatsing.
- Het gebruik van de centrumlijnen automatisch inrekenen in de parkeertarieven, zodat bezoekers van de stad die hun wagen in een centrum- of randparking achterlaten, gratis met de bus kunnen rijden in het centrum.

De tarivering is in de eerste plaats een bevoegdheid van De Lijn en het Vlaams Gewest enerzijds, en de NMBS en

de federale overheid anderzijds. De stad kan een bijdrage leveren door als derde betaler op te treden.

8.3.3 Uitbouw van hoogwaardige (regionale) spoorverbindingen

A Optimalisering van de nationale treinverbindingen

Leuven beschikt reeds over goede nationale treinverbindingen, waardoor het station Leuven één van de drukst gebruikte stations in België is. De bediening van Leuven is op volgende punten nog voor verbetering vatbaar:

- een rechtstreekse en snelle verbinding met Antwerpen (via Mechelen-Nekkerspoel)
- een rechtstreekse en snelle verbinding met de nationale luchthaven in Zaventem (Brussel-Nationaal Luchthaven)
- een betere spreiding van de bestaande vier IC-treinen per uur richting Brussel

De stad ijvert voor goede aansluitingen op de HST-stations en voor goede en snelle internationale verbindingen.

B Ontwikkeling van regionale spoorverbindingen

Het dichte sporennet rond Leuven schept de mogelijkheid om een stuk van de regionale verplaatsingsbehoefte op te vangen met spoorvervoer. Eventueel kan het spoor ook voor een beperkt aantal stedelijke verplaatsingen een aanbod bieden.

Ingevolge de lage rentabiliteit en de beperkte capaciteit zijn de regionale spoorverbindingen de laatste decennia stelselmatig afgebouwd. Dit heeft tot de sluiting van een

aantal kleinere stations geleid. De verdubbeling van lijn 36 tussen Leuven en Brussel zal binnen enkele jaren tot een capaciteitverhoging leiden, waardoor een uitbreiding van het regionale spoorvervoer mogelijk wordt, zoals voorzien in het GEN (zie verder). De uitbouw van een regionaal spoornetwerk vereist echter hoge investeringen in infrastructuur en rollend materieel. Bovendien heeft de verhoging van het regionale aanbod een impact op het nationaal personen- en goederenvervoer, dat spoorcapaciteit moeten afstaan aan het regionale vervoer. Daarom is de uitbouw van een regionaal spoorwegnetwerk slechts realiseerbaar op lange termijn. Om de ontwikkeling van de stad en de regio hier optimaal op af te stemmen, moet vandaag reeds over dat netwerk worden nagedacht.

De vervoerbehoefte in de Leuvense regio is te klein om een autonoom netwerk economisch te verantwoorden. Daarom moeten de regionale spoorverbindingen naar Leuven worden geïntegreerd in het Gewestelijk Expres Net (GEN) en het Regionet Brabant Brussel* (zie figuur 2.14). Beide netwerken – momenteel in ontwerp – moeten in die zin worden geoptimaliseerd. In ieder geval zal een netwerk van regionale spoorverbindingen niet zelfstandig kunnen functioneren. Het zal de onderlinge afstemming tussen bus- en spoorvervoer zeker ten goede komen als de exploitatie van beide netwerken onder hetzelfde beheer wordt ondergebracht.

Bij de ontwikkeling van regionale spoorverbindingen zal onderzocht moeten worden welk materieel het best wordt ingezet. Dit onderzoek en deze besluitvorming

overstijgen uiteraard het gemeentelijk niveau. Volgende mogelijkheden dienen zich aan.

- Het gebruik van de klassieke treinstellen die de NMBS op dit moment inzet, zal de implementatie zeker vergemakkelijken. Ze zijn echter minder geschikt voor regionale trajecten met een geringere vervoervraag en korte halte-afstanden. Ze zijn bovendien duur in exploitatie.
 - De light rail-technologie* heeft vele voordelen: de kosten voor infrastructuur, rollend materieel en exploitatie liggen lager, waardoor light rail bij een lagere vervoervraag reeds inzetbaar is. Nieuwe infrastructuur is bovendien gemakkelijker te integreren in de stedelijke omgeving. De combinatie met zwaar materieel op dezelfde infrastructuur is echter niet evident om diverse spoortechnische redenen en vereist bovendien een aanpassing van de veiligheidsvoorschriften voor spoorvervoer.
 - Een tussenform tussen beide vorige (zoals o.a. in metronetwerken wordt ingezet) is een valabel alternatief indien ze ook voor het GEN zou weerhouden worden.
- *Regionale spoorverbindingen binnen het GEN*
- Het Gewestelijk Expresnet (GEN) voorziet in een betere voorstadsbediening van Brussel. De GEN-treinen vervangen de bestaande L-treinen tussen Leuven en Brussel, met moderner materieel en een hogere frequentie. Door de negen tussenstops zal de rijtijd Leuven-Brussel-Noord met GEN-treinen echter zowat het dubbele bedragen van die met de IC-treinen. Vanuit Leuven zal met het GEN dus vooral de bereikbaarheid van de tussenstations verbeteren. Met het GEN worden ook rechtstreekse verbindingen

gen met andere bestemmingen in Brussel mogelijk: de Leopoldwijk (via de toekomstige Johsaphat-tunnel), Schaarbeek, de VUB,... Leuven beschouwt het GEN echter niet alleen als een betere verbinding voor de pendel naar Brussel, maar zeker ook als een uitbreiding van het aanbod voor pendelaars naar Leuven. Het GEN zal immers vanuit de stations op de lijn Leuven-Brussel een belangrijke verbetering voor de pendelmogelijkheden richting Leuven betekenen.

Om het natransport zoveel mogelijk te beperken, is het daarom wenselijk de GEN-treinen tot voorbij het station van Leuven te laten doorrijden.

- De verlenging in zuidwestelijke richting tot een nieuw aan te leggen station Arenberg op de spoorlijn naar Ottignies is reeds opgenomen in het GEN-project. Daarbij kan ook de bouw van een halte aan de Philipssite worden overwogen. Ook het bestaande station Heverlee zou door de verlenging moeten bediend worden. Bij intensiever gebruik van deze spoorlijn zal op de Naamsesteenweg moeten rekening gehouden worden met langere wachttijden aan de spoorovergang.
- De stad acht een verlenging van deze GEN-lijn tot op het toekomstige wetenschapspark Termunckveld (met bijkomende stopplaats aan het wetenschapspark Arenberg) zeer wenselijk. Niet alleen de financiële en de spoortechische haalbaarheid, maar zeker ook de landschappelijke en milieu-impact op de omgeving, moeten verder worden onderzocht. Bij eventuele realisatie moet aan de landschappelijke inpassing en aan de inperking van de hinder op het milieu de

grootste zorg worden besteed. In afwachting van een haalbaarheidsstudie ten gronde, zal de stad bij alle hiermee gerelateerde ontwikkelingen, rekening houden met de mogelijke realisatie van de spoorlijn.

Ook de haalbaarheid van een verlenging van deze lijn tot Gasthuisberg kan worden onderzocht. In afwachting van dit onderzoek, zou in het inrichtingsplan en eventuele ontwikkelingen van Gasthuisberg met deze mogelijkheid moeten worden rekening gehouden. Zoniet wordt deze ontsluitingsmogelijkheid gehypothekeerd.

In zuidoostelijke richting is een verlenging van het GEN-project tot op Haasrode wenselijk. Door de ont-dubbeling van de sporen naar Luik komt op deze spoorlijn immers capaciteit vrij. Een station op Haasrode (tussen Meerdaalboslaan en Oaselaan) kan zowel het bedrijventerrein als de Brabantthal bedienen. Het is bovendien potentieel goed bereikbaar per fiets vanuit Bierbeek. Eventueel kan aan dit station ook een pendelparking worden gekoppeld. De stad zal de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de Technologielaan tegenhouden tot over de inplanting van een nieuwe spoorhalte een haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd.

Regionale spoorverbindingen op bestaande spoorlijnen

- Leuven – Mechelen: zowel een snelle verbinding met Mechelen als een lijn met bediening van de tussenliggende stopplaatsen zijn wenselijk. In het bijzonder ijvert de stad voor een betere bediening van het station Wijgmaal. Op korte termijn is dat reeds mogelijk door de ontkoppeling van de spoorverbinding

- Leuven – Sint Niklaas en Leuven – Antwerpen, waarbij de eerste (via Mechelen Station) de tussenstations bedient en de tweede (via Mechelen Nekkerspoel) tot IC-verbinding wordt opgewaardeerd.
- Leuven – Aarschot – Diest: zowel een snelle verbinding met Aarschot en Diest (eventueel als IC-lijn naar Hasselt) als een lijn met bediening van de tussenliggende stations zijn wenselijk. In Wilsele-Putkapel reserveert de stad de nodige ruimte om later een spoorhalte te kunnen inplanten.
- Leuven – Tienen – Landen: zowel een snelle verbinding met Tienen en Landen als een lijn met bediening van de tussenliggende stations zijn wenselijk. Zodra de hogesnelheidslijn naar Luik wordt geopend, is op de oude spoorlijn in theorie opnieuw voldoende capaciteit beschikbaar om de tussenstations te heropenen. Deze lijn zou ook het nieuwe station Haasrode (zie hoger) kunnen bedienen.
- Leuven – Ottignies – Louvain-La-Neuve : zowel een snelle verbinding met de regio Louvain-La-Neuve/Waver als een lijn met bediening van de tussenliggende stopplaatsen zijn wenselijk. Wellicht impliceert een uitbreiding van het personenvervoer meer nachtelijke goederentreinen over deze spoorlijn en/of de aanleg van een derde spoor.

- Nieuwe spoorverbindingen

De stad acht het nodig om op provinciaal niveau de haalbaarheid van een nieuwe, lichte spoorverbinding tussen Leuven en Tervuren te onderzoeken. Door de herinrichting van de Tervuursesteenweg als secundaire weg type III* zou hiervoor voldoende ruimte gecreëerd kunnen worden.

In Leuven zou deze lijn kunnen aansluiten op het verlengde GEN-traject tot Termunckveld.

8.3.4 Verhoging van het fietsgebruik

Voor korte verplaatsingen (tot 5 km) is de fiets het verplaatsingsmiddel bij uitstek. Alle Leuvense woonkernen liggen op fietsafstand van de binnenstad en de andere grote bestemmingslocaties. Voorwaarde voor een verhoging van het fietsgebruik is een verbetering van de infrastructuur en een verhoging van de verkeersveiligheid. Maar ook voor langere verplaatsingen wordt de fiets in toenemende mate belangrijk. Om die reden werd het provinciaal fietsroutenetwerk uitgewerkt, dat als kader zal fungeren voor het Leuvense fietsroutenetwerk.

A Netwerk van vrijliggende fietspaden

De stad plant de uitbouw van een samenhangend netwerk van vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden vormen de ruggengraat voor de organisatie van het fietsverkeer. De fietspaden sluiten aan op de provinciale fietsverbindingen, ontsluiten de woonkernen en bedienen de voornaamste bestemmingen.

Bij de uitbouw van het fietspadennetwerk primeert het rijcomfort en wordt uitgegaan van de kortste route. Vrijliggende fietspaden worden zo ontworpen dat ze sociaal veilig zijn en gemakkelijk onderhouden en geruimd kunnen worden.

Bij grootschalige projecten kan dat netwerk stelselmatig uitgebreid worden door de creatie van "missing links" en van nieuwe trajecten, bijvoorbeeld in verkavelingen.

B Algemene verhoging van de veiligheid van fietsers in het verkeer

De stad streeft naar een algemene verhoging van de veiligheid van fietsers in het verkeer door verbetering van de infrastructuur:

- opstelstroken op lichtengeregelde kruispunten
- op grote kruispunten, de invoering van een algemene groenfase voor fietsers;
- langsliggende of vrijliggende fietspaden langs drukke wegen
- lichtenbeveiligde oversteekplaatsen van drukke wegen
- gebruik van autoluwe routes als alternatief voor drukke wegen
- ontwikkeling van zones-30, waar een vermenging van de verkeersdeelnemers wordt nagestreefd
- afzonderlijke stroken voor fietsers en voetgangers op veelgebruikte routes
- plaats voor fietsverkeer in twee richtingen op veelgebruikte routes

238

C Fietsenstallingen op publieke en private plaatsen

Een verhoging van het fietsgebruik zal leiden tot meer geparkeerde fietsen en dus een grotere behoefte aan veilige en comfortabele fietsenstallingen. Het is daarom noodzakelijk het aantal kwaliteitsvolle fietsenstallingen op publieke plaatsen uit te breiden. De stad plant stelselmatig bijkomende fietsenstallingen op het openbaar domein en legt de bouw van kwaliteitsvolle fietsenparkings op als randvoorwaarde bij belangrijke (ver)nieuwbouwprojecten.

De fietsstallingen zijn goed verlicht, waar mogelijk overdekt en voorzien van aanbindbeugels.

8.3.5 Weren van doorgaand verkeer uit woonstraten door een hiërarchisering van het wegennet

Om het wegennet inzichtelijker te maken, het oneigenlijk gebruik ervan te voorkomen en de verkeersleefbaarheid in de hand te houden, wordt voor het wegennet een hiërarchische structuur opgebouwd.

Het correct gebruik van het wegennet (afbouw van sluipverkeer, snelheidsbeperking, voorrang voor langzaam verkeer) kan worden afgedwongen door verkeersgeleiding (signalisatie, lichtenbeïnvloeding, ...) en de adequate inrichting van het openbaar domein.

Om de leefbaarheid van de woonomgevingen niet te hypothekeren door het toenemend wegverkeer, moet het doorgaand verkeer waar mogelijk uit woonstraten worden geweerd. De ingrepen die daarvoor nodig zijn, treffen ook de verplaatsingsmogelijkheden per auto van de bewoners zelf. Dat heeft pas kans op succes wanneer tegelijk het gebruik van alternatieven (openbaar vervoer, fiets) gestimuleerd wordt.

8.3.6 Selectief aanbod van parkeerplaatsen

De gegarandeerde beschikbaarheid van bewonersparkeerplaatsen is momenteel één van de randvoorwaarden voor de verbetering van de woonkwaliteit in de stad.

Om te vermijden dat door zoekverkeer en door geparkeerde wagens de straten in de binnenstad onleefbaar worden, moet ook het bezoekersparkeren geordend worden opgevangen. Bij voorkeur gebeurt dat aan de rand van, of buiten het centrum.

A Bewonersparkings

In principe moet elke woning kunnen beschikken over een parkeerplaats. Bij nieuwe bouwprojecten moet een parkeerplaats op het eigen terrein voorzien worden als hiervoor voldoende plaats en een ontsluitingsmogelijkheid is. Dit is per definitie het geval bij collectieve wooningbouw (ondergrondse plaatsen).

Elders plant de stad de nodige parkeerplaatsen, in eerste instantie op het openbaar domein. Deze parkeerplaatsen worden voorbehouden voor wie over een bewonerskaart beschikt. Als er op de openbare weg onvoldoende mogelijkheden zijn, kan de stad overgaan tot de bouw van collectieve parkeergebouwen (bij voorkeur ondergronds). Bewoners uit de omgeving komen prioritair in aanmerking om – tegen voordelig tarief – een parkeerplaats te huren.

Per woning wordt maximaal één bewonerskaart uitgereikt of één parkeerplaats verhuurd, mits de aanvrager op dat adres gedomicilieerd is en bewijst over een auto te beschikken. Tweede en derde wagens voor dezelfde woning moeten een parking vinden op de private markt.

De mogelijkheden voor studenten om te parkeren worden drastisch ingeperkt. De studenten moeten worden aangespoord om zoveel mogelijk met het openbaar vervoer naar Leuven te komen. Met de KU Leuven moet naar een terrein buiten het stadscentrum worden gezocht waar studenten gedurende de week hun auto kunnen stallen.

B Bezoekersparkings

Bezoekersparkeren wordt zoveel mogelijk buiten het centrum opgevangen. Daarvoor worden, naast centrumparkings, ook randparkings (natransport te voet, per fiets, met bus, per taxi) en op lange termijn ook voorstadsparkings (natransport per fiets, met bus en per taxi) uitgebouwd. Naarmate de randparkings en voorstadsparkings aangelegd worden, moet het aantal centrumparkings dalen (bijvoorbeeld door omvorming tot bewonersparking of door sluiting). De mogelijkheid moet onderzocht worden om het busaanbod voor gebruikers van randparkings te verbeteren door frequentie, comfort en tarivering aantrekkelijker te maken. De centrumparkings, randparkings en voorstadsparkings moeten maximaal aansluiten op de centrumlijnen en de joblijnen.

Vanaf de invalswegen moeten bezoekers gewezen worden op de mogelijkheid van voorstads- en randparkeren, zoals vandaag reeds onder meer in Brugge doeltreffend gebeurt. De parkeertarieven in centrumparkings en op het openbaar domein in de binnenstad moeten duurder worden gemaakt dan in de randparkings. Dat mag echter de concurrentiepositie van de binnenstad tegenover de perifere werk- en winkellocaties niet aantasten.

In de binnenstad worden parkeerplaatsen in straten en op pleinen zoveel mogelijk vervangen door ondergrondse bezoekersparkings. Zo komt er bovengronds ruimte vrij voor bewonersparkeren en voor een kwalitatieve aanleg van het openbaar domein.

De routes van de centrum- en randparkings naar de belangrijkste bestemmingslocaties in de binnenstad moeten uitgebouwd worden tot aantrekkelijke en veilige looproutes.

Nieuwe ondergrondse bezoekersparkings moeten aan één van de stadslussen gelegen zijn. Bestaande parkeer gebouwen die niet rechtstreeks vanaf de lussen bereikbaar zijn, of om andere redenen storend zijn, moeten op termijn verdwijnen. Nieuwe bezoekersparkings moeten zodanig worden geconcieerd dat zij ook als bewonersparking kunnen fungeren.

C Bedrijvenparkings

Er moeten voorschriften ontwikkeld worden die het aantal toegelaten parkeerplaatsen voor bedrijven limiteren in functie van de bereikbaarheid per fiets en per openbaar vervoer. Parallel kan onderzocht worden hoe een zekere modal shift* kan worden afgedwongen, zodat het aangelegde aantal parkeerplaatsen ook werkelijk volstaat. Wie meer auto's aantrekt dan de toegelaten parkings kunnen opvangen, moet daarop worden belast. De trend van het beschikbaar maken van bedrijswagens, bemoeilijkt een beleid dat mensen ertoe aanzet de bus of de fiets te nemen. De stad kan nagaan hoe het bedrijven kan stimuleren om minder bedrijswagens aan haar personeel aan te bieden en méér openbaar vervoerbonnementen. In feite is dat een federale en gewestelijke aangelegenheid. De stad kan, samen met andere centrumsteden, druk uitoefenen op de politiek verantwoordelijken om dit op Vlaams niveau uit te werken. De stad kan ook nagaan hoe zij afspraken

met bedrijven in bedrijfsvervoerplannen dwingend kan vastleggen.

Parkeerplaatsen van bedrijven moeten maximaal gestapeld worden, bij voorkeur in ondergrondse bouwlagen, om zo tot een efficiënter grondgebruik te komen.

D Pendelparkings*

De stad aanvaardt de bouw van pendelparkings op haar grondgebied, als logische consequentie van de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Voorwaarden zijn dat de parkings gebouwd worden langs aansluitingen op het hoofdwegennet. Samen met de bouw van pendelparkings nabij de stad, moeten ook kleinschalige parkings aan stations op de aanvoerroutes naar Leuven gebouwd worden.

E Nieuwe ontwikkelingen

In de toekomstige voorschriften voor het parkeerbeleid wordt het principe van samen gebruik van parkeerplaatsen geïntroduceerd: één parkeerplaats wordt zoveel mogelijk samen gebruikt door wagens die op andere tijdstippen gestald worden. Op die manier wordt het aantal nodige parkeerplaatsen ingeperkt.

Om op middellange termijn zoveel mogelijk parkings onder controle van de stad te brengen, met de bedoeling een efficiënter aanbod te kunnen ontwikkelen, moet onderzocht worden welke voorschriften aan bewoners-, bedrijven- en rotatieparkings worden opgelegd qua maatvoering, ontsluiting,... De stad kan met de parkinguitbaters langetermijn-beheersovereenkomsten afsluiten en

de haalbaarheid van een stedelijk parkeerbedrijf onderzoeken (naar Gents en Kortrijks model).

Op lange termijn kan door een beter aanbod aan openbaar vervoer en door een kentering in het individueel verplaatsingsgedrag het aantal nodige parkeerplaatsen afnemen. Om op dat moment de parkeerinfrastructuur voor andere doeleinden te kunnen gebruiken, kunnen parkings zoveel mogelijk opgevat worden als flexibele en polyvalente gebouwen. Zo kunnen ze op lange termijn zonder te grote aanpassingskosten voor andere functies hergebruikt worden. Dit stelt eisen aan verdiepingshoogte, overspanning, lichttoetreding, stijgstructuren, ...

8.3.7 Multimodaal goederentransport

A Uitbouw van een stedelijk distributie- en overslagcentrum

Om in de binnenstad de kwaliteit van de publieke ruimte*, de verkeersleefbaarheid en de doorstroming van het verkeer te vrijwaren, gebeurt de bevoorrading beter niet met grote vrachtwagens. Anderzijds kunnen de verschillende commerciële functies in de binnenstad zich slechts handhaven als er op een vlotte manier in hun bevoorrading kan worden voorzien.

Een mogelijke oplossing voor dit probleem kan bestaan in de uitbouw van een stedelijk distributie- en overslagcentrum, gelegen buiten de binnenstad en nabij een hoofdweg, waar goederen op bestelwagens worden overgeladen. Een mogelijke locatie is het spoorwegplateau.

Vooraleer dit distributiecentrum in te richten, moet voldoende onderzoek gebeuren naar de haalbaarheid van dit concept*.

B Goederentransport per spoor

Goederentransport per spoor wordt algemeen als een onmisbaar alternatief beschouwd voor het internationaal wegtransport, dat in toenemende mate hinder ondervindt van de verkeerscongestie. In Europees perspectief zal het goederentransport per spoor in de toekomst zeker aan gewicht winnen. Het RSV selecteerde in Vlaanderen enkel Antwerpen en Merelbeke als internationale rangeerstations. In regio's als Leuven is, door de aard en de schaal van de bedrijvigheid, het volume aan per spoor vervoerbare goederen te beperkt om internationale treinkonvooien volledig te vullen, laat staan een volwaardig goederenstation te exploiteren.

De ligging van Leuven op de belangrijke goederenlijn Antwerpen – Charleroi, de aanwezigheid van twee rangeerbundels en de beschikbare ruimte op het spoorwegplateau (zie hoofdstuk 10, Noordelijke Trechter, § 10.2), maken Leuven wel potentieel geschikt voor de inplanting van een multifunctioneel spoorplatform (MSP), zoals B-Cargo er reeds enkele in België realiseerde. Dergelijk platform vereist slechts een minimale infrastructuur, zodat het reeds bij een relatief gering overslagtonnage rendabel wordt. Op een MSP kunnen individuele containers of kleinere hoeveelheden goederen op een konvooi worden geladen, dat met een vaste frequentie naar Antwerpen rijdt en daar aan internationale konvooien wordt geschakeld. Daardoor kunnen bedrijven be-

sparen op steeds duurder wordende transporten naar de internationale goederenstations en worden de hoofdwegen minder belast.

Zelfs als blijkt dat op dit ogenblik in de regio onvoldoende vraag bestaat naar zo'n MSP, is het wenselijk om hier voor toch de nodige ruimte te reserveren. De vraag naar spoortransport zal immers stijgen naarmate de congestie op de weg toeneemt. Het is boven dien aangewezen om bij de ontwikkeling van het spoorwegplateau als bedrijventerrein, een locatiebeleid te voeren ten gunste van bedrijven die een (potentieel) spoorgebonden karakter hebben.

C Vervoer over water

Vervoer over water is interessant, omdat op die manier (bulk)goederen kunnen vervoerd worden tegen een lage kostprijs en met een geringe milieu-impact. Met Interleuven als toekomstige eindgebruiker, bouwt de NV Zeekanaal een containerloskade langs de Aarschotse-steenweg. Derde lijns watergebonden bedrijven (aan- en afvoer tussen water en werkvlak gebeurt per vrachtwagen) kunnen dus voortaan containers via deze loskade laden en lossen. In het bijzonder is de Vaart interessant voor de aanvoer van bouwmaterialen in bulk en de afvoer van afval. De stad is bereid om samen met de NV Zeekanaal dergelijke initiatieven te ondersteunen.

Het kanaal Leuven-Dijle heeft echter onvoldoende capaciteit (320 ton) om een economische rol van betekenis te spelen inzake vervoer over water. Zelfs na de investeringen van de NV Zeekanaal (uitbaggering tot capaciteit 600 ton, renovatie sluizen), blijven de mogelijkheden be-

perkt. Bovendien zijn de nog beschikbare ruimten in de Vaartzone te kleinschalig om marktconforme watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen. Anderzijds heeft de omgeving van de Vaart een belangrijke landschappelijke, recreatieve en ecologische betekenis gekregen. Die wegen minstens even zwaar door als het maximaal uitbuiten van de economische mogelijkheden van de Vaart. De stad is er daarom geen voorstander van om op Leuvens grondgebied nieuwe terreinen te reserveren voor watergebonden bedrijven.

De stad opteert wél voor het optimaal aanwenden van de loskade door geïnteresseerde bedrijven, zonder de Vaartzone hier exclusief op te oriënteren. Voor de Vaartzone werd een multifunctioneel ontwikkelingsperspectief uitgewerkt in het zogenaamde "Project Leuven-Noord".

Op het spoorwegplateau kan de beschikbare industrie grond gereserveerd worden voor transportgelieerde bedrijven, die via het spoor en/of het water kunnen bediend worden.

8.4 GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

8.4.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste verkeersstructuur

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk beleid vertaald zullen worden. Deze concepten vormen

een verdere thematische uitwerking van de algemene ruimtelijke concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven (zie de gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven, §3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste verkeersstructuur en zijn terug te vinden op figuur 2.13: Ruimtelijke concepten en gewenste verkeersstructuur voor Leuven.

A Multimodale knooppunten als motor voor de economische ontwikkeling

Leuven wordt goed ontsloten door verschillende infrastructuurnetwerken*. Op enkele plaatsen in Leuven liggen de knooppunten van deze netwerken zoals stations, bushaltes, afritten, loskades... vlak bij elkaar of vallen ze samen. Deze multimodale knooppunten hebben bijzondere mogelijkheden inzake ontsluiting, hetgeen hen een economische meerwaarde verleent. Om deze meerwaarde optimaal te benutten, worden ontwikkelingen rond deze knooppunten geconcentreerd.

Het spreekt voor zich dat enkel ontwikkelingen in deze knooppunten ingeplant worden die profiteren van de multimodale bereikbaarheid. Indien deze functies zich niet onmiddellijk aandienen, worden de beschikbare ruimtes gereserveerd.

B De aansluitingen op het hoofdwegennet beperken

Leuven wordt goed bediend door het hoofdwegennet: twee autosnelwegen en talrijke afritten liggen op het grondgebied van de stad. Het hoofdwegennet bepaalt in

sterke mate de regionale bereikbaarheid en bijgevolg de economische performantie van Leuven. De capaciteit van het hoofdwegennet is echter beperkt. Om deze capaciteit optimaal te benutten, moet het hoofdwegennet voorbehouden blijven voor het regionale verkeer. Het plaatselijke verkeer mag met andere woorden het hoofdwegennet niet bijkomend belasten.

Teveel aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het lokale wegennet bevorderen het oneigenlijk gebruik van beide infrastructuurnetwerken. Het gevolg hiervan is congestie van de autosnelwegen en sluiptverkeer in woonstraten. Door het aantal aansluitingen te beperken, kan het oneigenlijk gebruik gemakkelijker tegengegaan worden.

C Selectieve autobereikbaarheid vanuit de regio

Net zoals de aansluitingen op het hoofdwegennet beperkt moeten blijven, moeten ook het aantal invalswegen van Leuven voor de omliggende gemeenten beperkt blijven. Deze invalswegen worden zodanig ingericht dat ze hun verbindingsfunctie optimaal kunnen opnemen. Anderzijds wordt de verbindingsfunctie van de andere wegen beperkt zodat de verblijfskwaliteit in de gebieden die ze ontsluiten, gegarandeerd wordt.

D Bezoekersparkeren opvangen aan de rand van de (binnen)stad

De centrumfuncties en activiteiten in de binnenstad trekken bezoekers aan uit de hele regio. Dankzij deze regionale instroom van bezoekers kan de binnenstad haar hoog voorzieningenaanbod in stand houden en verder uitbreiden, hetgeen ook de plaatselijke bevolking ten

goede komt. Maar deze bezoekersstromen vormen een zware belasting voor de woonkwaliteit. Tal van maatregelen kunnen de hinder echter intomen.

Om de hinder te beperken tengevolge van zoekverkeer of geparkeerde wagens, wordt het bezoekersparkeren zoveel mogelijk opgevangen buiten de binnenstad. Dat gebeurt enerzijds in randparkings die gelegen zijn aan stadsvesten. De afstand tussen deze parkings en de binnenstad kan te voet of met stadsbussen overbrugd worden. Anderzijds kunnen bezoekers verder buiten de binnenstad opgevangen worden, op parkings die rechtstreeks aansluiten op het hoofdwegennet. Gezien de grotere afstand zal hier een of andere vorm van natransport vereist zijn.

244

E Van stadsring naar singels en vesten

Leuven beschikt over een gesloten stadsring die over de volledige lengte nagenoeg hetzelfde profiel heeft. De gewenste ruimtelijke ontwikkeling zoals die in de voorgaande deelstructuren wordt voorgesteld, maakt echter een gedifferentieerde verkeersafwikkeling en bijgevolg een gedifferentieerde inrichting noodzakelijk.

Het oostelijke deel van de ring (de vesten) kampt nu reeds met een capaciteittekort. Maar de bijkomende stedelijke functies die hier gepland zijn, maken een capaciteitsverhoging noodzakelijk. Dat kan enkel door de mogelijkheden voor het openbaar vervoer te gevoelig verbeteren. Bovendien zal het belang van de ontsluitingsfunctie van de vesten toenemen en zullen dwarse bewegingen noodzakelijk zijn, omdat het merendeel van de stedelijke functies buiten de binnenstad gelegen is. In het gebieds-

gerichte gedeelte worden de ontwikkelingsperspectieven voor het deelsysteem van de vesten verder uitgewerkt (zie stadsdeel binnenstad, § 14.7).

Het westelijk deel van de ring (de singels) heeft momenteel nog een capaciteitoverschot. Bovendien zijn hier geen bijkomende functies gepland zoals aan de vesten. Dit deel van de ring zal dan ook ingericht worden om de doorgaande bewegingen tussen de zuidzijde en de noordzijde van de stad op te vangen.

F De binnenstad met een lussensysteem ontsluiten

Doorgaande verkeersbewegingen doorheen de binnenstad waarbij de verdeelfunctie van de ring wordt kortgesloten, zijn niet wenselijk. Het zou de woonkwaliteit van de binnenstad al te zeer hypothekeren. Daarom wordt de binnenstad ontsloten met een lussensysteem. Concreet wordt bestemmingsverkeer* verzameld op de ring. Via de poort die het dichtst bij de bestemming ligt, rijdt het verkeer de stad binnen. Vanaf de poort leidt een lus door de aangrenzende wijk(en), om opnieuw uit te geven op de ring. Voor de overige straten wordt een verkeersregime uitgewerkt waarbij het weren van doorgaand verkeer voorop staat. Om dat lussensysteem optimaal te laten functioneren, moet het verkeersprofiel van de verschillende straten gedifferentieerd worden naargelang hun functie.

De multimodale bereikbaarheid van de binnenstad enerzijds en de verkeersleefbaarheid anderzijds zijn dermate bepalend voor de ontwikkeling, dat ze verder worden uitgewerkt als een afzonderlijk deelsysteem in het gebiedsgericht gedeelte (zie stadsdeel binnenstad, §14.6).

G Een coherent netwerk van fietsroutes verbindt de deel- en randgemeenten

Wil men de fiets als een alternatief voor de wagen gebruiken, dan is een goed uitgebouwd fietsnetwerk een vereiste. Dit netwerk verbindt de belangrijkste kernen in en rond Leuven met elkaar, met de binnenstad en met belangrijke attractoren zoals bedrijventerreinen, scholen... Het netwerk bestaat zoveel mogelijk uit vrijliggende fietspaden. Waar dit niet mogelijk is worden verkeersluwe straten als alternatief genomen. Op kruispunten moet extra aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid van de fietser.

H Webvormig netwerk met ontsluitende en verbindende buslijnen

Een groot gedeelte van de bijkomende vervoerbehoefte zal in de toekomst moeten opgevangen worden door het openbaar vervoer. Dit is slechts haalbaar als de performantie van het busnetwerk verder verbetert. Het bestaande radiale netwerk wordt aangevuld met tangentiële lijnen, zodat een webstructuur ontstaat. Om verplaatsingen over grotere afstanden met de bus interessanter te maken, zal bovendien een systeem van snelbussen worden uitgebouwd. Hiervoor worden tracés gereserveerd waar de goede doorstroming gegarandeerd kan worden.

I Hoogwaardige bereikbaarheid van de agglomeratie met het GEN*

Op lange termijn kan de uitbouw van het GEN de bereikbaarheid van Leuven sterk ten goede komen. Daarom wordt in de gewenste verkeersstructuur van Leuven reke-

ning gehouden met de mogelijkheden van een beperkte uitbreiding van het GEN ten zuiden van het station van Leuven, om de performantie ervan te verbeteren.

8.4.2 Elementen van de gewenste verkeersstructuur

De ruimtelijke componenten die in de verkeersstructuur worden onderscheiden zijn: infrastructuren voor wegverkeer, netwerken voor openbaar busvervoer, infrastructuren voor openbaar busvervoer, bezoekersparkings, fietsnetwerken, netwerken en infrastructuren voor openbaar spoorvervoer en infrastructuren voor vervoer over het water.

8.5 CATEGORISERING NETWERK OPENBAAR BUSVERVOER

Het geïntegreerde netwerk van openbaar busvervoer in en rond Leuven moet bestaan uit het bestaande busnetwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen, aangevuld met drie nieuwe systemen: (1) regionale verbindende snelbuslijnen, (2) tangentiële lijnen (zowel ontsluitende cirkelvormige stadslijnen als verbindende stedelijke snelbuslijnen) en (3) ontsluitende centrumlijnen. Elk van de vier systemen speelt in op een specifieke vraag naar vervoer. Zij staan niet op zich: reizigers stellen hun reisweg samen (in functie van hun individuele behoefte) door lijnen van verschillende systemen te gebruiken. Elk systeem beantwoordt aan een verschillende vervoerbehoefte. Deze leidt telkens tot een aangepaste routekeuze en tot een aangepaste exploitatievorm.

Schematisch zijn de karakteristieken van de vier deelnetwerken uit volgend schema van verplaatsingen af te leiden:

	BINNENSTAD	AGGLOMERATIE	REGIO
ONTSLUITENDE LIJNEN (de gebiedsdekking primeert: spreiding van lijnen en een groot aantal haltes, daardoor een lagere snelheid en frequentie)		<p>1. BESTAANDE BUSNETWERK</p> <p>Ontsluitende streeklijnen</p> <p>Ontsluitende stadslijnen</p>	
VERBINDENDE LIJNEN (de snelheid en frequentie primeren, daarom een bundeling van lijnen en een beperking van het aantal haltes)	<p>2. Centrumlijnen</p>	<p>3. Tangentiële lijnen</p> <p>cirkelvormige stadslijnen</p> <p>stedelijke snelbuslijnen « joblijnen »</p>	<p>4. Regionale snelbuslijnen</p>

246

Het bestaande busnetwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen blijft op een geïntegreerde manier haar ontsluitende taak verzorgen.

Voor de drie aanvullende systemen worden de principes in het structuurplan verder uitgewerkt. De onderlinge verknoping van deze systemen vereist een gedetailleerde uitwerking van de lijnvoering en de exploitatie. Dat valt buiten het bereik van het structuurplan.

De regionale snelbuslijnen en de joblijnen zitten reeds vervat in het Tienjarenplan stads- en streekvervoer Leuven (2002-2012) van De Lijn en in het Regionet Brabant-Brussel. De stad overlegt met De Lijn om ook de tangentiële ontsluitende stadslijnen en de centrumlijnen in het tienjarenplan op te nemen.

8.5.1 Ontslibende stads- en streeklijnen

A Definitie

De ontsluitende stads- en streeklijnen staan in eerste instantie in voor de hoofdverplaatsing van de reizigers vanuit de regio en de woonkernen buiten de binnenstad naar het centrum van Leuven. Tussen Leuven station enerzijds, en het Fochplein en Gasthuisberg anderzijds, verzekeren deze lijnen tevens de functie van voor- en na-transport voor trein en bus. Tot slot staan zij in voor de lokale verbindingen binnen de agglomeratie.

B Ontwikkelingsperspectieven

Het bestaande netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen wordt, omwille van zijn succes, geconsolideerd. Het is aangewezen om verfijningen aan te brengen aan dit netwerk, zodat de performantie ervan verder toeneemt. De uitwerking van deze verfijningen valt buiten het bestek van het structuurplan. Het vereist maatwerk om voor elke buslijn het traject en het reizigerspotentieel te optimaliseren.

Deze verfijningen kunnen onder meer betrekking hebben op:

- capaciteitsuitbreiding op bestaande lijnen: dit kan gerealiseerd worden door het inzetten van grote bussen in plaats van kleine types of door de ontdubbeling van overbelaste buslijnen;
- doorstromingsmaatregelen: de verbetering van de doorstroming van het busverkeer verkort de reistijd en biedt zo een concurrentieel voordeel van de bus t.o.v. de auto. Om de doorstroming te verbeteren,

kan gekozen worden uit een hele reeks van maatregelen, in functie van plaatselijke doorstromingsproblemen: verkeerslichtenbeïnvloeding en voorsortering op kruispunten, voorrangswijziging, vrijliggende fietspaden en parkeerstroken, ... De ontsluitende stads- en streeklijnen kunnen vanzelfsprekend ook gebruik maken van de verkeersluwe routes die uitgewerkt worden ten behoeve van de snelbuslijnen (zie verder). Specifiek in de binnenstad worden in het structuurplan maatregelen voorgesteld om de doorstroming op sommige buslijnen te verbeteren (zie § 8.7.7 tot § 8.7.10, figuur 2.15b);

- uitbreidung van de dienstregeling met laatavondbediening;
- ontlassing van het busstation op het Martelarenplein: door recente uitbreidingen van de dienstregeling dreigt het busstation op het Martelarenplein te verzadigen op piekmomenten. Omdat dit de zenuwknoep is van alle busverkeer in de regio, dreigt dit verstrekende gevolgen te hebben voor de performantie van het netwerk. Wanneer nieuwe bussystemen zullen worden toegevoegd, zal de capaciteit zeer ontoereikend zijn. Er kan capaciteit worden vrijgemaakt door bussen die "bufferen" af te leiden naar een andere eindhalte in de omgeving. Concrete plannen zijn er voor een secundair busstation op de Parkpoort. Later kan eventueel ook gedacht worden aan een secundair busstation op de Vaartkom. Op termijn kan ook de nieuwe busstelplaats op Leuven-Noord worden gebruikt voor buffering van bussen;
- de invulling van de basismobiliteit: met het bestaande netwerk worden in bijna heel Leuven de de-

cretaal vastgelegde vereisten inzake basismobiliteit (ruimschoots) gehaald. Waar de bediening vandaag ontoereikend is, kan een aanpassing of een uitbreiding van het netwerk worden overwogen.

De aanwezigheid van een groot aantal lagere en middelbare scholen veroorzaakt op schooldagen een piekbelasting voor en na de lestijden.

Omdat een capaciteitsuitbreiding (tot een verdubbeling van het aantal reizigers) op het hele busnetwerk nodig is, is het wenselijk de bijkomende capaciteit in te zetten op het reguliere netwerk en deze niet te besteden aan een onafhankelijk schoolbusnetwerk.

De meeste scholen liggen in een krans rond het stadscentrum, ongeveer ter hoogte van de eerste middeleeuwse omwalling. Een aparte buslijn die deze scholen moet bedienen, zou een zeer lange reistijd kennen en daardoor weinig performant zijn. Bovendien is voor de meeste scholieren een overstap dan een noodzaak, gezien het groot aantal bestemmingsrichtingen. Daarom is het zinvolle ook het schoolvervoer te oriënteren op het Fochplein als voornaamste opstaphalte. Vanaf het Fochplein kunnen de meeste bestemmingen rechtstreeks bereikt worden. Eventueel kunnen de meest excentrisch gelegen scholen via een centrumlijn bediend worden.

Voorwaarden voor dit scenario zijn:

- het Fochplein zo inrichten dat grote capaciteiten aan busreizigers kunnen opgevangen worden;
- de wandelroutes tussen de scholen en het Fochplein

comfortabel en optimaal veilig maken;

- de mogelijkheden van autoverkeer in de schoolomgeving drastisch inperken, om het concurrentieel voordeel van het openbaar vervoer te maximaliseren.

C Selectie

Het bestaande netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen wordt zoals gezegd geconsolideerd. Verdere aanvullingen en verfijningen vallen buiten het bestek van het structuurplan. Een aantal beperkte aanpassingen in functie van de bijsturing van het lussensysteem in de binnenstad, worden voorgesteld in figuur 2.15b.

8.5.2 Centrumlijnen

A Definitie

Centrumlijnen zijn specifieke stadslijnen die de binnenstad en (eventueel) de onmiddellijke omgeving bedienen. Ze dienen een dubbel doel. Enerzijds voorzien centrumlijnen in het natransport voor pendelaars die met de trein of (regionale) snelbuslijnen op het Martelarenplein Leuven toekomen en in de binnenstad hun eindbestemming hebben. Anderzijds dienen ze voor bewoners van de binnenstad die met de centrumlijnen over een hoogwaardig vervoermiddel beschikken en daardoor minder of niet op de auto zijn aangewezen.

B Ontwikkelingsperspectieven

Met de centrumlijnen moet een zo groot mogelijk gebied in het stadscentrum bediend worden. De frequentie moet hoog zijn, de snelheid is minder doorslaggevend. In het circulatieplan voor de binnenstad wordt met de cen-

trumlijnen rekening gehouden, zodat snelheidsvoordeel ten opzichte van de auto geboekt kan worden.

Door het centrumnetwerk te concipiëren als een beperkt aantal lusvormige lijnen, kan met een beperkte inzet van middelen een behoorlijke performantie worden bereikt. Kleine bussen zijn aangewezen omwille van de integratie in de smalle straten. Met kleine bussen zal nochtans een hoge frequentie moeten gehaald worden om voldoende capaciteit te bieden voor het natransport.

C Niet-limitatieve selectie

De lijnvoering van het netwerk van centrumlijnen is maatwerk. De uitwerking ervan valt buiten het bestek van het structuurplan en gebeurt in overleg met De Lijn. De complementariteit met de stadslijnen moet verder worden onderzocht.

Volgend tracé kan worden voorgesteld (zie figuur 2.15b): Station – M. Theresiastraat – A. Vesaliusstraat – H. Consciencestraat – Naamsestraat – Karmelietenberg – Zwarre Zusterstraat – Redingenstraat – Vandervierenlaan – Dijle/Hertogendal – Brusselsestraat – Riddersstraat – Burchtstraat – Vaartkom – J.P. Minckelerstraat – Bondgenotenlaan – Station.

Het traject Gasthuisberg – St. Jacobsplein – Fochplein – Bondgenotenlaan – Station heeft bij uitstek de karakteristieken en het marktpotentieel van een centrumlijn. Deze as fungeert vandaag als stamlijn voor het netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen. Bijkomende bussen inleggen is, omwille van de capaciteitsproblemen in de binnenstad, niet aangewezen. Nochtans kan overwo-

gen worden of de bestaande buslijnen tussen Gasthuisberg en Martelarenplein niet als centrumlijn kunnen gebruikt worden. Dit vereist in de eerste plaats een specifiek tariefbeleid en een specifieke marketingsstrategie. Beide vallen buiten het bestek van het structuurplan, maar verdienen verder onderzoek.

8.5.3 Tangentiële lijnen

Met de tangentiële lijnen worden volgende doelstellingen nastreefd:

- de bediening van stedelijke ontwikkelingen buiten de binnenstad;
- een aantal nieuwe relaties mogelijk maken zonder overstap; nu is vaak overstap nodig aan het station of in de binnenstad;
- een overstap mogelijk maken korter bij het bestemmingspunt, waardoor de totale reistijd verkort (voorbeeld: wie uit de richting Tervuren komt en campus Arenberg als bestemming heeft, moet nu tot het Fochplein of het station rijden om over te stappen, maar zou dit in de toekomst reeds aan de Celestijnenlaan kunnen doen);
- de ontlading van de bussen in de binnenstad, voor reizigers die zich tussen de deelgemeenten verplaatsen, zodat méér reizigers naar de binnenstad kunnen gebracht worden zonder bijkomende bussen in te leggen.

Elke lijn dient zowel woon- als tewerkstellingsgebieden te bedienen om zo veel mogelijk reizigers aan te trekken. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen stedelijke snelbuslijnen (de zogenaamde "joblijnen") die een verbinden-

de functie vervullen, en de cirkelvormige stadslijnen, die een ontsluitende taak hebben.

A Stedelijke snelbuslijnen

- Definitie

Stedelijke snelbuslijn of joblijnen spelen een dubbele rol. Ze verbinden aan hoge commerciële snelheid de voorname herkomst- en bestemmingspunten die buiten de binnenstad gelegen zijn. Daardoor verzorgen ze het voor- natransport van het gehele busnetwerk, inclusief de regionale snelbuslijnen en van de spoorverbindingen. De joblijnen maken ook nieuwe rechtstreekse relaties mogelijk, waar vandaag een overstap nodig is aan het station of in de binnenstad. Ze laten tenslotte toe om kortbij de plaats van bestemming een overstap te maken, waar de radiale lijnen met de tangentiële lijnen snijden.

250

- Ontwikkelingsperspectieven

Het tracé van de stedelijke snelbuslijnen of "joblijnen" vertoont overeenkomsten met dat van de stadslijnen, in de zin dat ze zoveel mogelijk bestemmingslocaties aandoen. Qua rijkarakteristieken zijn ze gelijkaardig aan regionale snelbuslijnen: hoge frequentie, hoge commerciële reissnelheid door doorstromingsmaatregelen en beperking van het aantal haltes (ordegrootte 1 km). Tussen twee haltes wordt de snelste reisroute gekozen. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van vrije beddingen, van voorrangsregelingen, van bussluizen en van autoluwe straten.

- Niet-limitatieve selectie

In het Tienjarenplan stads- en streekvervoer Leuven zijn twee joblijnen voorzien. In functie van het commercieel

succes, nieuwe doorstromingsmaatregelen en bijkomende tewerkstelling, kan dit netwerk incrementeel uitgebreid worden.

Van bij aanvang kunnen volgende lijnen worden uitgebouwd (zie figuur 2.15 en 2.15a):

Joblijn 1: lineair traject:

- Wilsele-Putkapel – Weggevoerdenstraat – Campus Remy/station Wijgmaal – Wijgmaalsesteenweg – Kolonel Begaultlaan – Vaartkom via oude spoorbrug – Diestsevest – station Leuven – Tiensevest – Philips-site/Parkpoort – Geldenaaksebaan – Parkveld – Haasrode researchpark (met op lange termijn de bediening van spoorhalte Haasrode en de voorstadsparking).

Joblijn 2: lusvormig traject:

- Station – Tiensevest – Geldenaaksevest – Philipssite/ Parkpoort – Geldenaaksevest – Naamsevest/ Ruelensvest – Tervuursevest/sportcampus – parking Bodart – Koning Boudewijnlaan – wetenschappspark Arenberg – Celestijnenlaan – bussluis* Tervuursesteenweg – Gasthuisberg – bussluis Brusselsesteenweg – KBC – Brusselsesteenweg – Vlietstraat (Herent) – Nieuwe Mechelsesteenweg – Oude Mechelsesteenweg – Vaartkom – Artoisplein – Diestsevest – station Leuven. Op lange termijn moet de eventuele uitbreiding van deze buslijn in functie van de bediening van Termunckveld worden onderzocht.

B Cirkelvormige stadslijnen

- Definitie

De cirkelvormige stadslijnen zijn ontsluitende lijnen die zich in het stedelijk gebied buiten de binnenstad ont-

wikkelen. Zij zorgen voor een rechtstreekse, onderlinge ontsluiting van de woonkernen rond de binnenstad, maar ook voor een relatie met de nieuwe ontwikkelingen buiten het centrum. Tot slot geven zij op de verknippingspunten met de radiale stads- en streeklijnen, de regionale snelbuslijnen, de joblijnen uitstekende overstapsmogelijkheden.

- *Ontwikkelingsperspectieven*

De belangrijkste herkomst-bestemmingsrelatie van de cirkelvormige stadlijnen bestaat onmiskenbaar uit de verbinding van de woonkernen buiten de binnenstad met elkaar en met de belangrijkste bestemmingslocaties buiten het centrum.

Aangezien gebiedsdekking en frequentie zwaarder doorwegen dan capaciteit en deze bussen door de woonkernen worden geleid, kan er overwogen worden om kleine bussen in te zetten, met geringe milieueffecten.

Bij de tracékeuze moet een compromis worden gezocht tussen gebiedsdekking en reissnelheid. Ook de cirkelvormige stadlijnen maken maximaal gebruik van de doorstromingsmaatregelen die op diverse plaatsen worden uitgewerkt.

- *Niet-limitatieve selectie*

De lijnvoering van het netwerk van cirkelvormige stadlijnen is maatwerk. De uitwerking ervan valt buiten het bestek van het structuurplan en gebeurt in overleg met De Lijn.

Voorlopig wordt hypothetisch uitgegaan van de twee cirkelvormige stadlijnen die in het mobiliteitsplan zijn uitgetekend (zie figuur 2.15 en 2.15a):

- Wijgmaal – Putkapel – Kesseldal – Kessel-Lo – researchpark en ambachtzone Haasrode – kazerne Heverlee - campus Heilig Hart – Campus Arenberg – Gasthuisberg – Vaartkom – Wijgmaal.
- Wilsele – Kesseldal – De Becker-Remplein – Martelarenlaan – Tiensesteenweg – researchpark Haasrode – Geldenaaksebaan – Pakenstraat – campus Heilig Hart – station en kerk Heverlee- campus Arenberg – wetenschapspark Arenberg – wetenschapspark Termunck – Gasthuisberg – Wilsele-Dorp.

8.5.4 Regionale snelbuslijnen

A *Definitie*

Een regionale snelbuslijn verbindt, aan een hoge commerciële snelheid en met een goed comfort, de grotere kernen en verkeersattractoren in de Leuvense vervoerregio, met de stad.

B *Ontwikkelingsperspectieven*

De hoge commerciële snelheid wordt bereikt door de snelste route te kiezen naar de stad en het aantal stopplaatsen te beperken tot geconcentreerde opstapplaatsen (ordergrootte 1 km binnen de stad, 2 km buiten de stad). De snelheid van de lijn wordt zoveel mogelijk opgedreven door vrije beddingen, autoluwe straten en voorrangsmaatregelen te voorzien. Binnen de agglomeratie mag een regionale snelbus geen ontsluitende functie krijgen. De lokale bediening langs het tracé moet worden opgevangen door

ontsluitende stads- of streeklijnen die de regionale snelbuslijn ontdubbelen. Wel kunnen grote verkeersattractoren langs het tracé van de regionale buslijnen nog rechtstreeks bediend worden. In ieder geval is station Leuven voor elke regionale snelbuslijn de belangrijkste bestemming. Ook in de agglomeratie staat de routekeuze in functie van de kortste reistijd tot de eindbestemming.

De stad Leuven stelt de beleidskeuze voorop om op de as Bondgenotenlaan – Brusselsestraat het aantal busbewegingen te bevriezen. In functie van de gewenste toename van stads- en snelbuslijnen, zullen regionale snelbuslijnen uit de binnenstad moeten gehouden worden. Dat kan door enerzijds voor het natransport te rekenen op bestaande ontsluitende stads- en streeklijnen, de tangentiële lijnen en de centrumlijnen. Anderzijds is een oost-westverbinding via de vesten een snel alternatief, mits op de vesten vrije busbanen kunnen gerealiseerd worden.

Het goede comfort wordt bereikt door geringe overstapwachttijden, halteaccommodatie en zitcomfort op de bus.

C Niet-limitatieve selectie en specifieke ontwikkelingsperspectieven

De selectie van regionale buslijnen is grotendeels afgestemd op het huidige busplan van De Lijn. Bijsturingen op dit netwerk moeten in de eerste plaats in functie van de behoeften buiten de Leuvense agglomeratie worden overwogen.

Op grondgebied Leuven wordt systematisch de snelste route naar het station gezocht, in functie van geplande

doorstromingsmaatregelen en de rechtstreekse bediening van grote attractiepolen (zie figuur 2.15 en 2.15a).

- Kraainem – Tervuren – Bertem – Leuven:

Het is wenselijk om deze regionale snelbuslijn langs Gasthuisberg om te leiden via een nieuwe bussluis tussen de Tervuursesteenweg en de Tweekleinewegenstraat. Vanaf Gasthuisberg kan deze buslijn over de Vesten via Bodart en Philips naar Leuven Station rijden, mits de vlotte doorstroming op de vesten gegarandeerd kan worden. In afwachting daarvan is een route via de singels wellicht een sneller alternatief.

De Lijn overweegt om ook de ontsluitende streeklijnen die de dorpen (Leefdaal, Vossem) bedienen, eveneens via de nieuwe bussluis vanaf Tervuursesteenweg naar Gasthuisberg te leiden. Voorbij Gasthuisberg zou deze lijn opnieuw via de binnenstad naar Leuven Station rijden.

De haalbaarheid van een lichte spoorverbinding tussen Leuven (via Termunckveld) en Tervuren, ter vervanging van een regionale snelbuslijn, zou verder onderzocht moeten worden. De Provincie zal dit onderzoek op zich nemen, in het kader van het regionet Brabant-Brussel.

- Vilvoorde – Luchthaven – Zaventem – Kortenberg – Leuven

De stad pleit voor doorstromingsmaatregelen op de Brusselsesteenweg in Herent en Kortenberg. Op grondgebied Leuven kan deze busverbinding worden omgeleid langs Gasthuisberg via een vrije busbaan vanaf de Brusselsesteenweg. Vanaf Gasthuisberg kan deze buslijn over de Vesten via Bodart en Philips naar Leuven Station

rijden, mits de vlotte doorstroming op de vesten gegaardeerd kan worden. In afwachting daarvan is een route via de singels wellicht een sneller alternatief.

De Lijn overweegt om ook de ontsluitende streeklijnen die de dorpen (Erps-Kwerps, Veltem-Beisem, Winksele) bedienen, eveneens via de nieuwe bussluis vanaf Tervuursesteenweg naar Gasthuisberg te leiden. Voorbij Gasthuisberg zou deze lijn opnieuw via de binnenstad naar Leuven station rijden.

- *Mechelen - Boortmeerbeek - Kampenhout - Herent - Leuven*

Voor de groeiende congestie op de Omleiding, de Mechelsesteenweg (in Herent) en de Nieuwe Mechelsesteenweg (in Leuven), bestaat geen structurele oplossing. Bovendien is de N26 ten noorden van de E314 geselecteerd als secundaire weg type I en fungeert de Nieuwe Mechelsesteenweg als één van de drie belangrijke aansluitingen van Leuven op het hoofdwegennet (primaire weg type II ten zuiden van de E314). Daardoor is het niet wenselijk op deze weg de doorstromingscapaciteit voor wegverkeer terug te schroeven.

De Lijn en het Vlaams Gewest overwegen de realisatie van een vrije busbaan over een gedeelte van de Mechelsesteenweg. Dit impliceert het afgraven van de taluds langs de Mechelsesteenweg, en diverse belangrijke doorstromingsmaatregelen op het grondgebied van Leuven en van Herent.

Voor het geval deze oplossing te duur of technisch onhaalbaar zou blijken te zijn, stelt de stad Leuven volgen-

de alternatieve route voor over een verkeersarm (en dus sneller), maar vooral goedkoper parcours: Herent Centrum - Wilselsesteenweg (Herent) – Herentse-steenweg (bussluis) – Brandweg – Kolonel Begaultlaan – Vaartkom via oude spoorbrug – Diestsevest.

De aanpassing van de oude spoorbrug is reeds in uitvoering. Deze alternatieve route heeft bovendien het grote voordeel dat met één halte in de Vaartkom een zeer groot afstappotentiel kan worden bediend.

- *Diest – Tielt-Winge – Leuven*

Gezien het beperkte gabarit van de Diestsesteenweg in Kessel-Lo, zijn functie als verbindingsweg met Lubbeek én als wijkontsluiting én als lokale bediening, kan op de Diestsesteenweg in het centrum van Kessel-Lo geen vrije busbaan gerealiseerd worden. Verkeersbeïnvloedende maatregelen (waaronder doseerlichten) hebben weinig kans op slagen, omdat het bijna onmogelijk is alle slui-proutes door Kessel-Lo uit te schakelen.

Daarom wordt voorgesteld om de regionale buslijn vanaf de Diestsesteenweg over de Platte-Losstraat en de Koning Albertlaan naar de Martelarenlaan en de Tiensesteenweg te leiden. Via een vrije busbaan tussen Tivoli en de Tiensepoort worden de vesten bereikt.

Dit traject strookt met de keuze om de Platte-Losstraat auto-arm te maken, door aan de Zavelstraat een bussluis te plaatsen. Op de Diestsesteenweg is tot de Platte-Losstraat een vrije busbaan mogelijk.

Op de Diestsesteenweg blijft een ontsluitende busbediening noodzakelijk. Sommige (nieuwe) ontsluitende buslijnen kunnen eveneens over de Platte-Lostraat worden geleid.

- *Tienen – Boutersem – Korbeek-Lo – Leuven*

Ook de Tiensesteenweg wordt, naast het doorgaand verkeer vanaf Korbeek-Lo, sterk belast door zijn wijkontslutings- en lokale bedieningsfunctie. De vele linksafbewegingen voor baanwinkels maken een vrije busbaan onmogelijk. Ook hier zijn doseerlichten niet haalbaar.

Daarom wordt voorgesteld de regionale buslijn vanaf de Tiensesteenweg om te leiden over de Pastoriestraat – Vengerstraat (Korbeek-Lo) en de Oudebaan. Op de Oudebaan kan een bussluis geplaatst worden om het doorgaand sluipverkeer te weren, als de in het mobiliteitsplan voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen ontoereikend blijken te zijn. De route leidt verder door de Koningin Elisabethlaan (met verkeerslichtenbeïnvloeding op de Tiensesteenweg). Een vrije busbaan tussen de Koningin Elisabethlaan en de Tiensemport is absoluut noodzakelijk. De Tiensesteenweg zelf moet bediend blijven door ontsluitende buslijnen.

- *Hoegaarden – Bierbeek – Leuven*

Voor deze regionale snelbuslijn en de nieuwe joblijn naar Haasrode moet op de Geldenaaksebaan de doorstroming voor het busverkeer worden gegarandeerd. Dit is mogelijk door de invoering van toeritdosering voor het autoverkeer (zie §12.4.2.A). Vanaf het busknooppunt Parkpoort leidt het traject over de vesten tot het station Leuven.

De bediening van de kernen ten oosten van Bierbeek is voor verdere verbetering vatbaar.

- *Waver – Oud-Heverlee – Leuven*

Deze regionale snelbuslijn moet complementair aan de regionale spoorverbinding Leuven – Louvain-La-Neuve worden uitgebouwd. De buslijn volgt de Waversebaan , de Sint-Lambertusstraat, via de Naamsesteenweg naar de Naamsepoort en via de vesten naar Leuven-station. De doorstroming kan worden gegarandeerd door het voorzien van een enkele richting voor autoverkeer in het stuk Waversebaan tussen kerk en Leopold III-laan. Het alternatieve traject via Hertog Engelbertlaan, Kantineplein, K. Mercierlaan naar de Naamsepoort is minder interessant: dit kan niet als alternatieve route worden uitgebouwd wegens het toenemend oponthoud t.h.v. de spoorovergang aan de Kantine en de complexe verkeersafwikkeling t.h.v. het kruispunt Naamsesteenweg – K. Mercierlaan.

- *Hoeilaart – Overijse – Huldenberg – Korbeek-Dijle – Egenhoven – Leuven*

De doorstroming van deze lijn is vooral ten zuiden van Leuven een probleem. Op de aansluiting van de St.-Jansbergsesteenweg op de Koning Boudewijnlaan worden vrije opstelstroken voorzien. Vervolgens leidt de buslijn over de Koning Boudewijnlaan (vrije bedding) en de vesten (vrije bedding).

- *Aarschot – Leuven*

De snelbuslijn ontleent het tracé van de bestaande ontsluitende buslijn. Ten noorden van het Vuntcomplex rijdt de bus over een autoluw tracé, met een bussluis ter

hoogte van het viaduct E314. In het centrum van Wilsele-Putkapel wordt een overstap mogelijk op de joblijn naar campus Remy. Ter hoogte van de aansluiting op het Artoisplein is een opstelstrook mogelijk.

Ten zuiden van de E314 kan de Kolonel Begaultlaan als alternatief voor de Aarschotsesteenweg worden gebruikt, zodra op deze laatste de doorstroming niet meer gegarandeerd is. De Lijn kan overwegen om ook de ontsluitende streeklijnen dit nieuwe tracé te laten volgen.

- *Heist o/d Berg – Tremelo – Rotselaar – Leuven*
Zelfde traject op Leuvens grondgebied als de lijn Aarschot – Leuven.

- *Jodoigne – Hamme-Mille – Leuven*

Om de doorstroming te garanderen van deze regionale snelbuslijn over de Naamsesteenweg, zullen doorstromingsmaatregelen moeten worden ontwikkeld. De Naamsesteenweg tussen Leopold III-laan en Naamse-poort is geselecteerd als doortocht, de gehele Naamsesteenweg als verbindingsweg met de regio (zie § 8.7.3.C en 8.7.4.C). De maatregelen voor de gecombineerde functie als snelbusroute en doortocht/verbindingsweg moeten na verder onderzoek worden geselecteerd, leidend tot een inrichtingsplan voor de Naamsesteenweg (zie § 15.7.2.B).

8.5.5 Knooppunt voor busvervoer

A Definitie

Onder een knooppunt voor busvervoer wordt begrepen: een plaats waar meerdere buslijnen elkaar kruisen en

daardoor van de ene bus op de andere bus kan worden overgestapt. Bij uitbreiding wordt de term "knooppunt" ook gebruikt voor de plaatsen waar van de bus op een andere vervoermodus (trein, auto, fiets) kan worden overgestapt, of omgekeerd.

B Ontwikkelingsperspectieven

Een overstap is voor de (keuze)reiziger pas aanvaardbaar als de wachttijd kan beperkt worden, er informatie beschikbaar is over het busnetwerk (hoe lang blijft mijn bus nog weg ?) en het wachtcomfort hoog is (beschutte zitplaatsen, fietsenrekken, ...). Door het aantal overstapplaatsen te beperken en meerdere buslijnen op deze plaats te verknopen, kan het aanbod aan overstapmogelijkheden vergroot worden.

Overstapplaatsen kunnen bovendien uitgroeien tot publieke pleisterplaatsen, waarrond een aantal voorzieningen (winkels, diensten, gemeenschapsfuncties) kunnen gecentraliseerd worden. Gezien het hoge busaanbod op overstapplaatsen, moeten deze zoveel mogelijk nabij belangrijke bestemmingen worden ingeplant.

C Niet-limitatieve selectie

Als knooppunt voor busvervoer worden plaatsen geselecteerd waar meerdere lijnen (regionale snelbuslijnen, joblijnen, stadslijnen en centrumlijnen) elkaar kruisen.

Onderstaande opsomming is een eerste aanzet, die verder moet worden aangevuld in functie van het stadsbuslijnnennetwerk (zie figuur 2.15 en 2.15a).

- *Knooppunt voor busvervoer*

De knooppunten worden ingeplant op de plaatsen waar een groot aantal lijnen verknopen. De grote toestroom van reizigers verantwoorden de noodzakelijke investeringen.

(S1) Martelarenplein (bus-trein-fiets-auto-taxi), (S2) Fochplein (bus-taxi), (S3) Parkpoort (bus-trein), (S4) Gasthuisberg (bus).

- *Overstaphaltes*

Overstaphaltes worden voorzien op de verknoping twee of meer buslijnen, of van de aansluiting van een buslijn op een andere vervoermodus (parking, treinhalte). Op een overstaphalte is de toestroom beperkt en volstaat minimale maar comfortabele accommodatie.

256

Worden als overstaphalte geselecteerd: alle knooppunten in het busnetwerk, alle spoorhaltes en alle voorstads-, rand- en centrumparkings.

Enkele voorbeelden: Vaartkom (bus-auto), Tiensepoort, Naamsepoort, Kapucijnenvoer-Tervuursevest (bus-auto), Remylaan – station Wijgmaal (bus-trein), Tervuursesteenweg-Celestijnenlaan, Boulewijnlaan-Celestijnenlaan, researchpark Haasrode, station Haasrode (bus-trein-auto), parking wetenschapspark Arenberg (bus-auto), station Heverlee (bus-trein-auto-fiets).

8.6 CATEGORISERING FIETSNETWERK

Het fietsnetwerk wordt opgebouwd uit twee deelnetwerken: de provinciale fietsroutes en de stedelijke fietsroutes.

Fietsverplaatsingen vertonen een erg diffuus patroon. Een fietser kiest in de regel immers voor een zo kort mogelijk traject. Hij of zij zal voor een veilige of een aangename route kiezen, als de omrijfactor (de mate waarin deze route langer is dan het kortste traject) klein is. Om succesvol te zijn, moet de maaswijdte* van het fietsroutenetwerk daarom relatief klein zijn. Hoe korter het af te leggen traject, hoe sneller de kritische omrijfactor wordt overschreden. Naarmate de af te leggen afstand korter wordt, zal een fietser dus minder geneigd zijn om een geselecteerde fietsroute te gebruiken.

Daarom volstaat de uitbouw van een fietsnetwerk niet om van een fietsvriendelijke stad te kunnen spreken. Alle andere straten, die niet tot het netwerk behoren, moeten aan een zekere minimumvereiste voldoen inzake comfort en veiligheid.

De klassieke opdeling tussen een functioneel en een recreatief netwerk wordt in dit structuurplan niet aangehouden, aangezien beide netwerken op niveau van het stedelijk gebied mekaar grotendeels overlappen en dezelfde infrastructuureisen stellen.

Bij de selectie van provinciale en stedelijke fietsroutes wordt onder meer rekening gehouden met:

- de bediening van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties, over een zo kort mogelijk traject, met in het bijzonder aandacht voor de trajecten die door kinderen en jongeren worden afgelegd
- de mogelijkheden om langs het gekozen traject een infrastructuur te realiseren die aan de ontwerpvoorraarden voldoet
- de mate waarin een route interfereert met het autoverkeer
- de maaswijdte van het netwerk, met een beperking van de omrijfactor

Tot de infrastructuur van het fietsnetwerk behoren ook de beveiliging van oversteekplaatsen, de bewegwijzering van het netwerk en een voldoende aanbod aan kwalitatieve fietsenstallingen.

8.6.1 Provinciale fietsroute

A Definitie

Een provinciale fietsroute is een route waarop bovenlokaal fietsverkeer vanuit de regio naar bestemmingslocaties in Leuven gebundeld wordt op een veilige en comfortabele infrastructuur.

B Ontwikkelingsperspectieven

De tracékeuze van de provinciale fietsroute wordt grensoverschrijdend bepaald door de regionale herkomst- en bestemmingsrelaties. Snelheid, veiligheid en reiscomfort zijn determinerend. De provinciale fietsroutes leiden naar de grote verkeersattractoren in Leuven (stadscentrum, recreatiedomeinen, campussen, ...).

Op een provinciale fietsroute leggen fietsers gemiddeld grote afstanden af (meer dan 5 km). De inrichting van de fietsroute moet grensoverschrijdend samenhangend zijn. De fietsroute heeft een eigen bedding van voldoende breedte, of leidt door een straat met geen of weinig verkeer dat in elk geval tot een lage snelheid wordt verplicht. De kruispunten met andere wegen worden zoveel mogelijk beperkt. Waar mogelijk krijgt de fietsroute voorrang op het andere verkeer. De route is verlicht.

De provinciale fietsroutes moeten een grensoverschrijdende, samenhangende bewegwijzering krijgen.

C Niet-limitatieve selectie

De provinciale fietsroutes worden in het provinciaal fietsroutenetwerk geselecteerd, wat de grensoverschrijdende coherentie moet garanderen. Waar nodig zal de stad aanvullingen en aanpassingen voorstellen aan het provinciaal fietsroutenetwerk. Een eerste indicatieve selectie wordt voorgesteld in figuur 2.16 en 2.16a: Niet-limitatieve selectie van fietsinfrastructuren Leuven. Verder onderzoek is nodig om dit netwerk op punt te stellen.

8.6.2 Stedelijke fietsroute

A Definitie

Een stedelijke fietsroute is een route waarop het fietsverkeer binnen de agglomeratie gebundeld wordt op een veilige en comfortabele infrastructuur.

B Ontwikkelingsperspectieven

De tracékeuze van de stedelijke fietsroutes wordt bepaald door de snelle en veilige verbinding van de diverse grote herkomst- en bestemmingslocaties. Ze bedienen de woonkernen en de grote verkeersattractoren in Leuven: de belangrijkste openruimtegebieden met natuur- of recreatiefunctie, de spoorhaltes, de bedrijvenfragmenten en de grote scholen. De stedelijke fietsroutes verbinden deze locaties ook met de provinciale fietsroutes. Stedelijke fietsroutes realiseren zodoende een verkleining van de maaswijdte van het provinciale fietsroutenetwerk.

Op een stedelijke fietsroute leggen fietsers kortere afstanden af (2 tot 5 km). De inrichting van de fietsroute moet over het hele traject samenhangend zijn. De fietsroute is bij voorkeur vrijliggend ten opzichte van het andere verkeer. Ze heeft een voldoende breedte of leidt door een straat met weinig verkeer dat bovendien traag moet verlopen. De kruispunten met andere wegen worden zoveel mogelijk beperkt, en waar nodig beveiligd. Het wegverkeer wordt op de kruising attent gemaakt. De route is verlicht.

De stedelijke fietsroutes moeten een samenhangende bewegwijzering krijgen.

C Niet-limitatieve selectie

Alle provinciale fietsroutes kunnen ook gebruikt worden voor stedelijke verplaatsingen en fungeren zodoende tegelijk als stedelijke fietsroutes. De selectie van stedelijke fietsroutes is maatwerk. Een eerste indicatieve selectie wordt voorgesteld in figuren 2.16 en 2.16a: Niet-limita-

tieve selectie van fietsinfrastructuur in Leuven en in de binnenstad. Verder onderzoek is nodig om dit netwerk op punt te stellen.

8.6.3 Andere bijkomende straten en paden

A Begripsomschrijving

Langs alle andere straten en paden, die geen deel uitmaken van het provinciale of stedelijke fietsnetwerk, moet eveneens een zeker niveau aan comfort en veiligheid voor de fietser nagestreefd worden.

B Ontwikkelingsperspectieven

De maatregelen die nodig en haalbaar zijn om langs straten en paden een bevredigend comfort en veiligheidsniveau aan te bieden, zijn afhankelijk van de lokale omstandigheden: beschikbaar gabarit, contact met andere modi, intensiteit van het fietsverkeer en het andere verkeer, ...

De concrete uitwerking van deze maatregelen valt buiten het bestek van het structuurplan.

8.7 CATEGORISERING WEGENNET

In functie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt een categorisering uitgewerkt die aansluit bij de eigenheid van het stedelijk wegennet, in functie van de te vervullen verkeersfunctie*. Deze categorisering concordeert niet helemaal met de categorisering die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd uitge-

werkt (en die te algemeen is om toepasbaar te zijn op het stedelijk niveau). De hier voorgestelde categorisering moet bijgevolg aanvullend beschouwd worden aan die van het RSV.

8.7.1 Hoofdwegen

A Definitie

Onder hoofdwegen worden die wegen begrepen die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) als hoofdwegen gedefinieerd zijn.

B Ontwikkelingsperspectieven

Voor de hoofdwegen worden de ontwikkelingsperspectieven uit het RSV overgenomen. De voornaamste met betrekking tot Leuven zijn de volgende.

- Er moet vermeden worden dat bij congestie op de hoofdwegen het verkeer via secundaire en lokale wegen een alternatieve sluiproute zoekt. Daarom moeten de parallelle verbindingen van de hoofdwegen geleidelijk aan worden opgeheven.
- Anderzijds moet voorkomen worden dat de hoofdwegen voor lokale verplaatsingen gebruikt worden, omdat dit de capaciteit en de verkeersveiligheid op de hoofdwegen aanzienlijk reduceert. Men kan dat bekomen door onder andere het aantal op- en afritten te reduceren. In het bijzonder betekent dit voor Leuven dat op- en afrit 19 moet worden afgesloten en dat de afrit Gasthuisberg uitsluitend voor de ontsluiting van de ziekenhuissite kan en moet gebruikt worden.

C Limitatieve selectie

De stad onderschrijft de limitatieve selectie in het RSV van E314 Aken – Leuven en E40 Brussel-Leuven als hoofdwegen op haar grondgebied.

De stad selecteert op haar grondgebied limitatief volgende op- en afritten (zie figuur 2.17):

- E314: 15,16,17,18,20,21
- E40: 23

8.7.2 Aansluitingen op het hoofdwegennet

A Definitie

Aansluitingen op het hoofdwegennet zijn wegen via de welke de stad bereikt kan worden vanaf het hoofdwegennet en de stad zo toegankelijk maken van op Vlaams en Europees niveau.

B Ontwikkelingsperspectieven

De stad bepleit een weginrichting in functie van een optimale doorstroming (deze wegen zijn eigendom van het Vlaams Gewest en niet van de stad). Particuliere aansluitingen worden geweerd. Fiets- en voetgangersverkeer wordt volledig van het wegverkeer gescheiden. Langsparkeren wordt niet toegelaten. Kruispunten en oversteken worden geregeld met verkeerslichten of rondes (geen voorrangsaansluitingen). Het verkeer wordt met verkeersgeleiding tot zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming gebracht. Vanaf de hoofdwegen worden slechts de geselecteerde aansluitingen op het hoofdwegennet aangeduid als toegangen tot Leuven. Op de andere op- en afritten worden enkel lokale bestemmingen

aangegeven. De goede (stads)landschappelijke inpassing van deze wegen is noodzakelijk gezien hun representatieve toegangsfunctie.

C Limitatieve selectie

(zie figuur 2.17)

- Nieuwe Mechelsesteenweg (N 26) (secundaire weg type I¹ ten noorden van de E314 volgens categorisering Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB), primaire weg type II¹ ten zuiden van de E314 volgens categorisering RSV). De N26 is niet geselecteerd als hoofdweg in het RSV, maar heeft vanuit Leuven perspectief toch een belangrijke verbindende functie met Mechelen.
- Koning Boudewijnlaan (N 264) (primaire weg type II volgens categorisering van het RSV).
- Meerdaalboslaan (N 25) (primaire weg type II volgens cat. RSV). De N25 (gedeeltelijk primaire weg type II volgens RSV) is niet geselecteerd als hoofdweg, maar heeft vanuit Leuven perspectief toch een belangrijke verbindende functie met Waver.
- Singels (R23A): ring vanaf Boudewijnlaan, over Mechelsepoort tot J.M.Artoisplein (primaire weg type II volgens categorisering van het RSV).

8.7.3 Verbindingswegen

A Definitie

Verbindingswegen met de onmiddellijke regio verbinden de stad met de omliggende woonkernen die buiten de administratieve grenzen gelegen zijn. Voor deze kernen zijn de verbindingswegen noodzakelijk om Leuven te be-

reiken. De kernen in kwestie sluiten via deze verbindingswegen in Leuven aan op het hoofdwegennet.

Deze verbindingswegen worden in voorkomend geval ook beschouwd als wijkontslutingswegen voor weg- en fietsverkeer.

Verbindingswegen met de regio bedienen een relatief groot hinterland en moeten daardoor op een grote verkeersintensiteit voorzien zijn. Verbindingswegen met de buurgemeenten bedienen een relatief klein hinterland (een beperkt aantal woonkernen) en moeten daardoor op een geringere verkeersintensiteit voorzien zijn.

B Ontwikkelingsperspectieven

De stad bepleit een inrichting in functie van een selectieve doorstroming van het doorgaand verkeer (deze wegen zijn niet altijd eigendom van de stad). Zo blijft de selectieve bereikbaarheid van de stad vanaf de onmiddellijk aangrenzende kernen gegarandeerd. Deze wegen mogen evenwel niet als parallel- of sluipwegen voor het hoofdwegennet gebruikt worden. De toelaatbare capaciteit van het verkeer dat van buiten Leuven komt, is afhankelijk van de mate waarin de wegen ook een rol spelen als wijkontsluiting en voor de lokale bediening. Fietsers en voetgangers worden volledig van het wegverkeer gescheiden.

Inrichting als lokale efffunctie^{*} van deze wegen is niet mogelijk.

¹ Het stadsbestuur werkte in 2001 een ruimtelijk streefbeeld voor de Koning Boudewijnlaan uit, naar aanleiding van de noodzakelijke infrastructuurwerken ter ontsluiting van het wetenschapspark Arenberg. In dit streefbeeld werd de visie van de stad op de ontwikkeling van de Koning Boudewijnlaan en de omgeving uitgewerkt. Het structuurplan neemt de visie en de concepten die in het streefbeeld werden uitgewerkt, integraal over. Zie ook hoofdstuk 13: Westelijk heuvellandschap, § 13.6.

C Limitatieve selectie

- *Verbindingswegen met de regio:*
- Dieststeenweg (N2), Tiensesteenweg (N3), Tervuursesteenweg (N3), Brusselsesteenweg (N2), Aarschotsteenweg (N19)² (secundaire wegen type III* volgens categorisering RSVB)
- Naamsteenweg (N251)
- Vesten (R23B) vanaf Boudewijnlaan over station tot J.M.Artoisplein; Vuurkruisenlaan (N2B) (secundaire weg type III volgens cat. RSVB)
- St.Jansbergsesteenweg ten zuiden van Koning Boudewijnlaan (N253) (secundaire weg type III volgens categorisering RSVB)

- *Verbindingswegen met de buurgemeenten (zie figuur 2.17):*
- Geldenaaksebaan (V1) ten zuiden van Meerdaalboslaan
- Waversebaan (V2) ten zuiden van Leopold III-laan
- Hertog Engelbertlaan, Kantineplein, Celestijnenlaan ten zuiden van Koning Boudewijnlaan (V3)
- Wijgmaalsesteenweg (V4), Wakkerzeelsebaan (V5), Rotselaarsesteenweg – Baron Descampselaan (V6)
- Wilselsesteenweg – Holsbeeksesteenweg (V7)
- Vuntcomplex, Kesseldallaan/Eenmeilaan³, De Becker Remyplein, Leuvensestraat (V8)

8.7.4 Doortochten

A Definitie

Een doortocht wordt gedefinieerd als een deel van een verbindingsweg of een aansluiting op de hoofdwegen,

dat een intensieve langsbebouwing kent en daardoor naast een verkeersfunctie noodzakelijkerwijze ook een verblijfsfunctie* vervult. De inrichting van de doortocht moet hierop afgestemd worden, onder meer door verkeersvertragende maatregelen en de verbetering van de oversteekbaarheid. Deze categorisering legt een verkeersfunctie en een inrichting vast, die aanvullend te interpreteren is op de categorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

B Ontwikkelingsperspectieven

Deze wegen zijn vaak geen eigendom van de stad. In de inrichting van de weg moeten de lokale bediening en het zacht verkeer een evenwaardig aandeel krijgen als het doorgaand verkeer. De snelheid en het gedrag van het wegverkeer moet compatibel zijn met het zacht verkeer (ontwerpsnelheid 50 km/u, waar nodig 30 km/u). Bij de inrichting moet speciale aandacht uitgaan naar de oversteekbaarheid en de verblijfskwaliteit.

C Niet-limitatieve selectie

- *Doortochten van aansluitingen op het hoofdwegennet:*
- Tervuursevest tussen Koning Boudewijnlaan en Tervuursepoort (D1)

- *Doortochten van verbindingswegen (zie figuur 2.17):*
- Vesten tussen Koning Boudewijnlaan en Artoisplein (bovengrondse secties) (D2)
- Dieststeenweg tussen Heidebergstraat en Blauwputbrug (D3)
- Tiensesteenweg tussen Grensstraat en Tiensepoort (D4)

² De stad ijvert voor de integrale uitvoering van de infrastructuurwerken die vastgelegd zijn in de raamovereenkomst Leuven-Noord. Door de bouw van een viaduct voor de "Hasseltse spoorwegbocht" en door de hertracing van de Aarschotsteenweg, wordt de woonkwaliteit van de Elektriciteitswijk langs de bestaande Aarschotsteenweg tussen de Vaart en Interleuven ernstig aangetast. De verantwoordelijke overheden staan in voor de verwerving van alle betrokken woningen.

- Naamsesteenweg tussen Leopold III-laan en Naamsepoort (D5)
- Tervuursesteenweg tussen Tabor en Tervuursepoort (D6)
- St.-Jansbergsteenweg in Egenhoven (D7)
- Aarschotsesteenweg tussen Aambeeldstraat en E314 (D8)
- Baron Descampselaan (D9)
- Traject Wilselsteenweg, Kesseldallaan, Eenmeilaan, De Becker-Remyplein, Leuvensestraat (D10)
- Celestijnenlaan ten zuiden van Koning Boudewijnlaan – Kardinaal Mercierlaan – Kantineplein (D11)

8.7.5 Verzamelwegen

262

A Definitie

Verzamelwegen worden gedefinieerd als wegen die het verkeer op wijkniveau verzamelen om het naar het wegennet van een niveau hoger te voeren. Verzamelwegen moeten ingericht worden in functie van de lokale bedieningsfunctie en van de selectieve doorstroming van het wegverkeer. Doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de wijk, moet in principe worden geweerd.

Verzamelwegen in de binnenstad worden verkeerslussen genoemd, omdat zij het verkeer vanaf de ring door de binnenstad en vervolgens opnieuw naar de ring leiden. Primaire verkeerslussen bedienen een openbare centrumparking die bezoekersverkeer opvangt. Secundaire verkeerslussen bedienen slechts private bestemmingsparkings.

B Ontwikkelingsperspectieven

Tenzij de wegen met wijkontslutingsfunctie ook als verbindingswegen met de buurgemeenten zijn opgenomen, wordt doorgaand verkeer geweerd. De beginrichting dwingt tot aangepaste snelheid (ontwerpsnelheid 50 km/u) en rijgedrag. Voetgangers en fietsers worden van het wegverkeer gescheiden en hebben voorrang op het autoverkeer (waar dit technisch onmogelijk is, is minstens een fietssuggestiestrook nodig). Nadruk ligt op de verblijfsfunctie van de straat.

C Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.17 en 2.17a)

- Noord: ontsluitingsweg spoorwegplateau (Z1) (secundaire weg type II volgens categorisering RSV); Kolonel Begaultlaan (Z2); Weggevoerdenstraat – Remylaan (Z4)
- Oost: Gemeentestraat – Holsbeeksesteenweg – Wilselsteenweg (Z5); Platte Lostraat - De Jonghestraat - Koning Albertlaan (Z6); Martelaren-laan (Z7)
- Zuid : Geldenaaksebaan (Z8) (ten noorden van Meendaalboslaan), Hertogstraat – Kerspelstraat - Pakenstraat (Z9) – Hertogstraat (niet-bewoond deel) – Ambachtenlaan (Z10), Waversebaan (van St. Lambertusstraat tot Leopold III-Laan) (Z11), Leopold III - laan (Z32)
- West: St.-Jansbergsesteenweg (Z12) en Celestijnenlaan ten noorden van Koning Boudewijnlaan (Z13), Oude Mechelsesteenweg (Z14)
- Binnenstad: primaire verkeerslussen:
 - Naamsestraat – Parkstraat (Z15)
 - Blijde-Inkomststraat – Ladeuzeplein – Jan Stasstraat – Bondgenotenlaan (Z16)

³ De Kesseldallaan/Eénmeilaan heeft enkel vanuit Holsbeek een verbindende functie naar Leuven, maar mag niet als aansluiting op het hoofdwegennet (de E314 via afrit 20) worden gebruikt.

- Vaartkom – Vaartstraat – Rijschoolstraat – Van den Gheynlaan (St.-Maartensdal) – J.P. Minckelerstraat – Vaartkom (Z17)
 - Donkerstraat – Fonteinstraat – Brusselsestraat (Z18)
 - Kapucijnenvoer – St.-Jacobsplein – Tervuursestraat (Z19)
- Binnenstad: secundaire verkeerslussen:
- Parkstraat – Vesaliusstraat – Tiensestraat (Z20)
 - Bondgenotenlaan – Fochplein – Tiensestraat (Z24)
 - Diestsestraat – J.P. Minckelerstraat (Z25)
 - Van Monsstraat - J.P. Minckelerstraat (Z26)
 - Brusselsestraat – Goudsbloemstraat – Tervuursestraat (Z27)
 - Groefstraat – Monseigneur Van Waeyenberghlaan (Z28)
 - Fonteinstraat – Brusselsestraat – Tielemansstraat - Dirk Boutselaan – Brouwersstraat – Petermannenstraat - Donkerstraat (Z29)
 - Janseniussstraat - Redingenhof - Redingenstraat (Z31)

8.7.6 Wegen met lokale bedieningsfunctie

A Definitie

Wegen met lokale bedieningsfunctie ontsluiten de aangliggende functies.

B Ontwikkelingsperspectieven

Alle verbindingswegen, doortochten en verzamelwegen kunnen in tweede orde een lokale bedieningsfunctie

hebben. De inrichting van de weg moet desgevallend zowel op de hoofdfunctie als op de lokale bediening afgestemd zijn. Op wegen met louter een bedieningsfunctie wordt doorgaand verkeer ontmoedigd of - waar nodig - onmogelijk gemaakt. Fietsers rijden op de rijbaan, tenzij de intensiteit van wegverkeer of van fietsers te groot is. Waar nodig (alleszins in woonkernen* en woonfragmenten*) en waar mogelijk, worden aparte voetpaden aangelegd.

C Selectie:

Alle niet-vernoemde wegen in hogere categorieën.

8.7.7 Busroute in vrije bedding

A Definitie

Een busroute in vrije bedding is een wegvak dat uitsluitend voor bussen (en hulpdiensten) is bestemd.

B Ontwikkelingsperspectieven

Vrije bedding voor de bus liefst in twee, en minstens in één rijrichting. De busbaan minimaal met wegmarkering en signalisatie afbakenen, maximaal en bij voorkeur met volledige verkeersscheiding via de inrichting van het wegdek (indien technisch haalbaar). De vrije bedding moet door controle worden afgedwongen.

C Niet-limitatieve selectie

(zie figuur 2.15a)

- Vrije busbaan in beide richtingen langs delen van de Koning Boudewijnlaan tussen Termunckveld en de Tervuursevest (B1)

- Vrije busbaan over delen van de vesten tussen het kruispunt met de Kapucijnenvoer en het Artoisplein (B2)
- Vrije busbaan tussen Gasthuisberg en de Brusselsesteenweg (B3)
- Vrije busbaan op de Diestsesteenweg ten oosten van de Platte Lostraat (B4)
- Vrije busbaan op de Tiensesteenweg tussen Koningin Elisabethlaan en Tiensepoort (B5)
- Vrije busbaan over de ziekenhuissite tussen de Brusselsestraat en de Janseniusstraat (B6)
- Margarethaplein en Fochplein (B7)
- Louis Melsensstraat (B8)
- verbinding tussen Gasthuisberg / Tweekleinewegstraat en Tervuursesteenweg / Celestijnenlaan (B10)
- Douaneweg, eventueel gekoppeld aan de toegang tot de busstelplaats op het spoorwegplateau (B21)
- Vlietstraat (tussen Brusselsesteenweg en Mechelsesteenweg, grondgebied Herent) (B22)
- Grote Markt (B23)
- Vrije busbaan op de Martelarenlaan, t.h.v. de aansluiting op de Tiense- en Diestsesteenweg (B24)

8.7.8 Busroute in autoluwe straat

A Definitie

Een busroute die door een straat leidt met een gegarandeerd autoluw karakter.

B Ontwikkelingsperspectieven

Het autoverkeer in de directe omgeving moet zodanig geregeld worden dat de busroute autoluw blijft: congestievrij, met korte wachttijden aan kruispunten.

C Niet-limitatieve selectie

In het structuurplan worden de autoluwe straten geselecteerd die deel uitmaken van een route van een regionale of stedelijke snelbuslijn (zie figuur 2.15a). De selectie zal verder worden aangevuld op basis van het netwerk van ontsluitende lijnen. De uitwerking hiervan valt buiten het bestek van het structuurplan.

- Busroute doorheen autoluwe Platte Lostraat – De Jonghestraat – Koning Albertlaan: autoluw karakter realiseren door bussluis. Deze bussluis zo ver mogelijk in oostelijke richting plaatsen (aan de Zavelstraat), zodat de Platte Lostraat ook kan fungeren als wijkonstluiting richting Leuven (Tiensesteenweg) (A1)
- Busroute doorheen de Oudebaan (A2)
- Busroute doorheen Waversebaan (ten noorden van Leopold III-laan) – Sint-Lambertusstraat (A3)
- Busroute doorheen Herentsesteenweg (bussluis) – Kolonel Begaultlaan (A4)
- Oude Mechelsesteenweg – Burchtstraat (A5)
- Weggevoerdenstraat (A6)
- Busroute doorheen Hertogstraat (noordelijk gedeelte) – Sint-Lambertusstraat – Vandenbemptlaan (A7)

8.7.9 Bussluizen

A Definitie

Een bussluis is een technische ingreep (slagboom of beweegbare paal) die door de bus kan worden bediend, waardoor enkel de bus doorgang verleend wordt. Ook de fietser krijgt vrije doorgang.

B Ontwikkelingsperspectieven

De bussluis leidt tot de ontwikkeling van een autoluw tracé, omdat doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt. Essentieel is inderdaad dat het reguliere wegverkeer geen doorgangsmogelijkheid heeft.

Fietsers en hulpdiensten kunnen wel de bussluis passeren.

C Niet-limitatieve selectie

Om de doorstroming van het busvervoer op sommige plaatsen te waarborgen, worden volgende locaties geselecteerd voor de inplanting van een bussluis (zie figuur 2.15a). Indien elders andere maatregelen, zoals een aangepaste verkeerscirculatie, niet volstaan om de doorstroming op een busroute te garanderen, kunnen bijkomend bussluizen worden geselecteerd.

- Platte-Lostraat (bussluis aan de Zavelstraat) (B11)
- Herentsesteenweg (bussluis) (B14)
- Martelarenplein (aan de Bondgenotenlaan) (B15)
- Oude spoorwegbrug (Vaartkom) (B16)
- Kruispunt Hertogstraat – Kerspelstraat (B17)

8.7.10 Busroute met voorrangsmaatregelen

A Definitie

Een busroute waar de bus meestal gemengd wordt met het andere wegverkeer, maar kan genieten van voorrangsmaatregelen die haar prioritaire doorgang verlenen.

B Ontwikkelingsperspectieven

Waar een vrije bedding niet mogelijk is en een autoluwe route niet vorhanden, moeten minstens voorrangs-

maatregelen worden genomen: verkeerslichtenbeïnvloeding, haltes op de straat, langsparkeren minimaliseren, opstelstroken voor kruispunten, ...

C Niet-limitatieve selectie

In het structuurplan worden de busroutes met voorrangsmaatregelen geselecteerd die deel uitmaken van een route van een regionale of stedelijke snelbuslijn (zie figuur 2.15a). Voor de ontsluitende stads- en streeklijnen worden voorlopig enkel de busroutes met voorrangsmaatregelen in de binnenstad geselecteerd (zie figuur 2.15b). De selectie zal verder worden aangevuld op basis van het netwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen buiten de binnenstad. De uitwerking hiervan valt buiten het bestek van het structuurplan.

- Delen van de Koning Boudewijnlaan tussen Termunckveld en de Tervuursevest (M1)
- Delen van de vesten tussen kruispunt met Kapucijnenvoer en het Artoisplein (M2)
- Tervuursesteenweg ten westen van Tabor (M4)
- Celestijnenlaan (M5)
- Waversebaan (ten zuiden van Leopold III-laan) (M7)
- St-Jansbergsesteenweg ten zuiden van de Koning Boudewijnlaan (M8)
- Oude Mechelsesteenweg – Mechelsestraat – Halvestraat (M9)
- Bondgenotenlaan (M10)
- Maria-Theresiastraat – Vesaliusstraat – Consciencestraat (M11)
- Frederik Lintsstraat (M12)
- Naamsestraat (M13)

- Karmelietenberg – Zwarte-Zustersstraat – Redingenstraat (M14)
- Remi Vanderevaerenlaan – Ten Hovelaan (M15)
- Van Waeyenberghlaan – St.-Jacobsplein – Biezenstraat – Kapucijnenvoer (M16)
- Dirk Boutslaan – Lei – Brusselsestraat (M17)
- Fonteinstraat – Petermannenstraat – Riddersstraat – Burchtstraat – Vaartkom (M18)
- Diestsepoort (M19)
- Aarschotsesteenweg (M20)
- Wijgmaalsesteenweg (M21)
- Koningin Elisabethlaan (M22)
- Geldenaaksebaan ten zuiden van Meerdaalboslaan (M23)
- Ambachtenlaan – Hertogstraat (zuidelijk gedeelte) (M24)
- Naamsesteenweg (M25)
- Brusselsesteenweg tussen Gasthuisberg en Vlietstraat (Herent) (M26)
- Nieuwe Mechelsesteenweg (tussen Vlietstraat en Oude Mechelsesteenweg) (M27)
- Minckelersstraat – Vaartstraat (M28)
- Martelarenlaan (M29)
- Blijde Inkomststraat – Tiensestraat (M30)
- Geldenaaksebaan ten noorden van Meerdaalboslaan (M31)

8.7.11 Overzicht

De bovenstaande categorisering legt de verkeersfunctie vast van de wegen die deel uitmaken van het Leuvense wegennet. Sommige wegen komen in verschillende categorieën terug, omdat ze meerdere verkeersfuncties tegelijk vervullen.

De toekomstige (her)inrichting van deze wegen zal met deze verschillende verkeersfuncties tegelijk moeten rekening houden. Daarnaast zal deze herinrichting ook worden bepaald door de verblijfsfunctie en de landschapsfunctie. Op deze laatste functies wordt verder ingegaan in de deelstructuur in kwestie.

In het gemeentelijk structuurplan worden slechts uitspraken gedaan over de verkeersstructuur van de stad en de rol die de verschillende wegen daarin spelen. De uitwerking van een specifiek verkeersregime (rijrichting, richtsnelheid, parkeermogelijkheden, voorrangsregelingen, lichtenregelingen,...) hangt af van lokale omstandigheden en valt buiten het bereik van het structuurplan. Het verkeersregime wordt uitgewerkt in het mobilitetsplan en verkeerscirculatieplannen voor de stadsdelen in kwestie.

Onderstaande tabellen geven per stadsdeel de verschillende verkeersfuncties aan die elke straat moet vervullen. De toekomstige inrichting moet telkens met al deze functies tegelijk rekening houden.

In de tabel werden de weginfrastructuren opgenomen die een belangrijke rol spelen in de verkeersstructuur van Leuven. Wegen met enkel de functie lokale bediening, stadsfietsroute of route voor een ontsluitende buslijn (of een combinatie daarvan), werden niet in de tabel opgenomen.

A Stadsdeel noordelijke trechter

	AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BUURGEMEENTEN	DOORTOCHT	VERZAMELVEG	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIJE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUVE STRAAT	BUS MET VOORRANG/SMAATREGEL	PROVINCIALE FIETSROUTE	STEDELIJKE FIETSROUTE
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin										
Wakkerzeelsebaan	V5			X				X		
Rotselaarsesteenweg - Descampselaan	V6 (D9)			X				X		
Wijgmaalbroek								X		
Gebr. Tassetstraat -								X		
Hadrianusstraat										
Wijgmaalsesteenweg	V4			X		M21		X		
Weggevoerdenstraat - Remylaan		Z4	X		A6			X		
Aarschotsesteenweg	N19 (D8)			X		M20		X		
Bosstraat – Puttebroekstraat								X		
Vuntcomplex	V8							X		
Vaartdijk (linkeroever)								X		
Kolonel Begaultlaan	Z2	X			A4			X		
Herentsesteenweg		X (B14)			A4			X		
Oude spoorwegbrug				B16				X		
Bedieningsweg spoorwegplateau	Z1	X							X	

B Stadsdeel oostelijk heuvellandschap

X = VOLLEDIG VAN TOEPASSING	AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BUURGEMEENTEN	DOORTOCHT	VERZAMELWEG	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIJE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUWE STRAAT	BUS MET VOORRANGSMAATREGELEN	PROVINCIALE FIETSROUTE	STEDELIJKE FIETSROUTE
(X) = GEDEELTELIJK VAN TOEPASSING										
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin										
Wilselsesteenweg – Holsbeeksesteenweg	V7	D10		X					X	
Vuntcomplex	V8								X	
Genadeweg – Schoolbergenstraat									X	
Domeinstraat									X	
Kesseldallaan – Eenmeilaan	V8	D10		X					X	
De Becker-Remyplein – Leuvensestraat	V8	D10		X					X	
Douaneweg					B21				X	
Negenbunderspad – kloosterdijkpad – Molenbeekpad									X	
Beemdenpad - Beemdenstraat									X	
Gemeentestraat – Holsbeeksesteenweg		Z5	X			(X)			X	
Wilselsesteenweg		Z5	X						X	
Diestsesteenweg	N2	(D3)		X	(B4)				X	
Martelarenlaan		Z7	X			M29	X			
Jan Vranckxtracé									X	
Pieter Nollekensstraat - fietsbrug				(X)					X	
Platte Lostraat – De Jonghestraat- Koning Albertlaan		Z6	X	(B11)	A1			(X)		

Zavelstraat				X	
Heidebergstraat				X	
Trolleyberg				X	
Tiensesteenweg	N3	(D4)	X	(B5)	X
Oudebaan			X	A2	X
Koning Elisabethlaan			X	M22	
Korbeek-Losestraat			X		X
Bierbeekstraat			X		X
Meerdaalboslaan	N25				X
Brugstraat –					X
Hoegaardsestraat					

C Stadsdeel zuidelijk plateau

		AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BUURGEMEENTEN	DOORTOCHT	VERZAMELWEG	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIJE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUWE STRAAT	BUS MET VOORRANGSMAAITREGE- LEN	PROVINCIALE FIETSROUTE	STEDELIJKE FIETSROUTE
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin											
Meerdaalboslaan	N25								X		
Hoegaardsestraat – Stenen Kruis									X		
Norbertijnenweg – Philipssite									X		
Tivolistraat - Hoveniersdreef									X		
Geldenaaksebaan ten Z van N25	V1				X		(M23)	X			
Geldenaaksebaan ten N van N25			Z8	X			(M31)	X			
Pakenstraat - Kerspelstraat			Z9	X	(B17)				X		
Hertogstraat ten W van Kerspelstraat			Z9	X	(B17)		M24		X		

Bierbeekpleindreef		(X)		X
Hertogstraat ten	Z10	(X)	A7	X
O van Kerspelstraat				
Ambachtenlaan	(Z10)	X	(M24)	(X)
Naamsesteenweg	N251 (D5)	X	M25	X
J.Vandenbemptlaan -			A7	X
St. Lambertusstraat				
Waversebaan ten N	Z11	X	A3	X
van Leopold III-Laan				
Waversebaan ten Z	V2	X	(M7)	X
van Leopold III-Laan				
Leopold III-Laan	Z32	X		X
Hertog Engelbertlaan -	V3	X		X
Kantineplein				
Celestijnenlaan ten	V3 (D11)	X	M6	X
Z van N264				
Kardinaal Mercierlaan		X		X
ten N van Kantine				
De Croylaan -		X		X
Oud-Heverleestraat				
St. Jansbergsesteenweg	N253 (D7)	X	M8	X
ten Z van N264				
Doleegstraat		X		X
Kapeldreef		(X)		X
Rotspoelstraat				X
Langestraat - Ormendaalpad				X
Kasteelpark Arenberg				X
Fietsroute E40				X

D Stadsdeel westelijk heuvellandschap

	AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BUURGEMEENTEN	DOORTOCHT	VERZAMELWEG	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIEZE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUWE STRAAT	BUS MET VOORRANGSAMMATEGE- LEN	PROVINCIALE FIETSROUTE	STEDELIJKE FIETSROUTE
	X = VOLLEDIG VAN TOEPASSING									
	(X) = GEDEELTELijk VAN TOEPASSING									
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin										
Koning Boudewijnlaan	N264					(B1)		(M1)		X
St. Jansbergsesteenweg ten N van N264		Z12		X					X	
Celestijnenlaan ten N van N264		Z13		X			M5		X	
Tervuursesteenweg	N3 (D6)			X			(M4)		X	
Terbankstraat								X		
Verbinding Tervuurstewg - Gasthuisberg					B10				X	
Brusselsesteenweg	N2			X			(M26)		X	
Verbinding Brusselstewg - Gasthuisberg					B3				X	
Vlietstraat (Herent)					B22				X	
Nieuwe Mechelsesteenweg	N26					(M27)			X	
Oude Mechelsesteenweg		Z14	X			A5			X	
Fietsroute E314										X

E Stadsdeel binnenstad

X = VOLLEDIG VAN TOEPASSING	AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BUURGEMEENTEN	DOORTOCHT	PRIMAIRE LUS	SECUNDAIRE LUS	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIJE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUWE STRAAT	BUS MET VOORRANGSMAATREGE- LEN	PROVINCIALE FIETSROUTE	STEDELIJKE FIETSROUTE
(X) = GEDEELTELIJK VAN TOEPASSING											
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin											
J.M. Artoisplein	R23A							M2	X		
Vuurkruisenlaan		N2			(X)				X		
Diestsepoort					X			M19	X		
Diestsevest	R23B	D2		X	(B2)			(M2)	X	X	
Martelarenplein				X	(B15)			(M2)	X		
Tiensevest	R23B	D2		X	(B2)			(M2)	X	X	
Geldenaaksevest – Schreursvest	R23B	D2		X	(B2)			(M2)	X	X	
Parkpoort				X				M2	X	X	
Naamsevest – Ruelensvest	R23B	D2		X	(B2)			(M2)	X	X	
Tervuursevest ten O van N264	R23B	D2		X	(B2)			(M2)	X	X	
Tervuursevest ten W van N264	R23A	D1		X					X	X	
Ludenscheid-, Den Bosch-, Rennessingel	R23A								X	X	
Grote Markt				X	B23				X		
Schapenstraat – Parijsstraat				X					X		
Naamsestraat		(Z15)		X				M13		X	
Parkstraat	Z15	(Z20)	X							X	
Vesaliusstraat		Z20	X					M11	X		
Maria Theresiastraat			X					M11	X		
Consciencestraat			X					M11			
Constantin Meunierstraat			X						X		

Vlamingenstraat		X	(X)	(X)
Frederik Lintsstraat		X	(M12)	X
Blijde-Inkomstraat	Z16	X	(M30)	X
Ladeuzeplein – Jan Stasstraat	(Z16)	X		(X)
Bondgenotenlaan	(Z16)	Z24	X	(M10)
Margarethaplein - Fochplein	(Z24)	X	B7	X
Tiensestraat	Z24	X	(M30)	X
Vaartkom	(Z17)	X		X
Vaart				X
Vaartstraat	Z17	X	(M28)	(X) (X)
Rijschoolstraat – Van den Gheynlaan	Z17	X		X
JP Minckelersstraat	(Z17)	(Z25)	X	M28 X
Louis Melsensstraat		X	B8	X
Justus Lipsiusstraat		X		X
Diestsestraat ten O van	Z25	X		X
Minckelersstraat				
Diestsestraat ten W van		(X)		X
Minckelerstraat				
Dijlepad langs Leibek				X
Van Monsstraat	Z26	X		
Sluisstraat – Van Lotharingenstraat		X	(X)	(X)
Mechelsestraat ten O van Vismarkt		X	(M9)	(X)
Halvestraat		X	M9	X
Vismarkt - Wandelingenstraat		(X)		X

X = VOLLEDIG VAN TOEPASSING
(X) = GEDEELTELijk VAN
TOEPASSING

AANSLUITING OP HOOFDWEGENNET	VERBINDING MET REGIO OF BURGEMEENTEN	DOORTOCHT	PRIMAIRE LUS	SECUNDAIRE LUS	WEG MET LOKALE BEDIENING	BUSROUTE IN VRIJE BEDDING OF BUSSLUIS	BUSROUTE IN AUTOLUWE STRAAT	BUS MET VOORRANGSMAATREGE- LEN	PRIMAIRE FIETSROUTE	SECUNDAIRE FIETSROUTE
straten gerangschikt per stadsdeel en in wijzerzin										
Handbooghof								X		
Donkerstraat - Petermannenstraat	Z18		X			(M18)	X			
Fonteinstraat	Z18		X				M18			
Brusselsestraat ten W van Fonteinstraat	Z18	(Z27)	X					X		
Goudsbloemstraat	Z27		X					X		
Riddersstraat - Burchtstraat			X			(M18)	X			
Brusselsestraat ten O van Fonteinstraat		(Z29)	(X)				(M17)	X		
Tielemanslaan	Z29		X					X		
Dirk Boutselaan	(Z29)		X				M17	X		
Brouwersstraat	Z29		X					X		
Lei			X				M17	X		
Ziekenhuissite (ts. Brusselse en Jansenius)			(X)	B6				X	X	
Vandervierenlaan - Ten Hovelaan			X			M15		X		
Karmelietenberg - Zwartzustersstraat			X			M14		X		
Redingenstraat			X			(M14)	(X)			
Kapucijnenvoer	(Z19)		X			(M16)				
St. Jacobsplein	(Z19)		X			M16		X		
Tervuursestraat	Z19		X					X		
Van Waeyenberghlaan	Z28		X			M16		X		
Groefstraat	Z28		X							

8.8 CATEGORISERING PUBLIEKE PARKINGS

8.8.1 Voorstadsparkings

A Definitie

Voorstadsparkings vangen het bestemmingsverkeer voor de stad op nabij het hoofdwegennet, op een afstand van de plaats van bestemming. Het natransport gebeurt per fiets en per openbaar vervoer.

B Ontwikkelingsperspectieven

Voorstads- en pendelparkings moeten ontsloten worden door een rechtstreekse aansluiting op de hoofdwegen (zie categorisering van de verkeerswegen). De parkings worden, samen met de natransportmogelijkheden, vanaf het hoofdwegennet aangegeven. De capaciteit is voldoende groot om een substantieel aanbod te bieden en voldoende draagvlak voor het openbaar vervoer te verzekeren.

Het draagvlak voor voorstadsparkings is in Leuven op korte en middellange termijn te beperkt om ze als reguliere parking te exploiteren en dus rendabel te houden. Ook het openbaar vervoer dat speciaal voor voorstadsparkings moet worden ingezet, zou zeer duur uitvallen. Voorstadsparkings zijn echter al op korte termijn wenselijk en haalbaar als nevenfunctie voor bestaande parkings en busverbindingen. Een complementair gebruik is mogelijk als gelegenheidsparking (avond, weekend, evenementen), op momenten dat de reguliere bezoeker-sparkings niet volstaan.

Om de ontsluiting per fiets mogelijk te maken, moeten de voorstadsparkings worden aangesloten op het stedelijke fietsroutenetwerk, en moeten comfortabele fietsenstallingen worden ingericht.

C Niet-limitatieve selectie

Volgende voorstadsparkings behoren tot de mogelijkheden (zie figuur 2.17):

- voorstadparking Leuven-Noord (P1): hoofdfunctie pendelparking, toegang vanaf E314, aansluiting op het station Leuven, gebruik als voorstadsparking mits dit de functie als pendelparking niet in het gedrang brengt; natransport met busverbinding naar binnenstad en roltaipijt naar station;
- voorstadparking Haasrode (P2): hoofdfunctie pendelparking en evenementenparking gekoppeld aan de Brabanthal, toegang vanaf E40 via Meerdalaan, samen te ontwikkelen met een spoorhalte Haasrode op lijn 36, nevenfunctie als voorstadsparking mits dit de functie als pendelparking en als evenementenparking niet in het gedrang brengt: natransport met regionale spoorverbinding en met stedelijke snelbuslijn. In afwachting van de realisatie van deze pendel- en evenementenparking kan de parking van de Brabanthal als voorstadsparking worden gebruikt;
- voorstadsparkings wetenschapsparken Arenberg (korte termijn) (P3) en Termunck (lange termijn): in hoofdfunctie bestemmingsparking; toegang vanaf E40 en E314 via Koning Boudewijnlaan, nevenfunctie als voorstadsparking mits de hoofdfunctie niet gehypothekeerd wordt; natransport met stedelijke

- snelbuslijn en/of met regionale spoorverbinding (van zodra gerealiseerd);
- voorstadsparkings Gasthuisberg. De toegang kan via afrit 16 van de E314. Wanneer de UZ parkeercapaciteit bijbouwt in functie van volgende uitbreidingsfasen, zou deze gedeeltelijk als voorstadsparkings kunnen gebruikt worden in de daluren van het ziekenhuis. Hoogwaardig busvervoer is reeds voor het ziekenhuis voorzien, en dus ook inzetbaar voor voorstadsparkeerders.

8.8.2 Randparkings

A Definitie

Randparkings vangen het bestemmingsverkeer voor het stadscentrum op aan de rand van de binnenstad (langs vesten en singels). Het natransport gebeurt te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.

Om de ontsluiting per fiets mogelijk te maken, moeten de voorstadsparkings worden aangesloten op het stedelijke fietsroutenetwerk en moeten comfortabele fietsenstallingen worden ingericht.

B Ontwikkelingsperspectieven

Randparkings moeten ontsloten worden door een rechtstreekse aansluiting op de hoofdwegen of de verbindingswegen (zie categorisering van de verkeerswegen). De parkings worden, samen met de natransportmogelijkheden, vanaf het hoofdwegennet en de verbindingswegen aangegeven. De capaciteit is voldoende groot om een substantieel aanbod te bieden en voldoende draag-

vlak voor het openbaar vervoer te verzekeren. Tussen de randparkings en het stadscentrum moeten wandelroutes met grote beleivingswaarde worden gecreëerd.

De randparkings worden geïntegreerd in een parkeerroute, waarbij het zoekverkeer steeds één of meer randparkings tegenkomt vooraleer naar de centrumparkings geleid te worden. Een tariferingspolitiek moet het gebruik van randparkings aanmoedigen ten opzichte van het gebruik van centrumparkings.

Om de ontwikkelings- en exploitatiekost te beperken, wordt de functie van randparking bij voorkeur gecombineerd met een ander gebruik: bestemmingsparking, bewonersparking, pendelparking.

Naarmate randparkings beschikbaar en voldoende gebruiksvriendelijk zijn, moet een evenredig aanbod aan centrumparkings met rotatiefunctie worden gesupprimeerd.

C Niet-limitatieve selectie

(zie figuren 2.17 en 2.17a)

- randparking Engels Plein (in combinatie met bestemmingsparking voor de Vaartkom) (P4): rechtstreekse aansluiting op de Lüdenscheidsingel
- randparking Bodart (in combinatie met bestemmingsparking voor de ontwikkeling van veiling en Bodart) (P5): rechtstreekse aansluiting op Koning Boudewijnlaan / Tervuursevest
- randparking Philips (in combinatie met bestemmingsparking en bewonersparking) (P6): rechtst-

- reekse aansluiting op tunnel onder Parkpoort; ter vervanging van parking Frederik Lintssstraat
- randparking Martelarenlaan (complementair aan de functie als pendelparking) (P7): rechtstreekse aansluiting op Vuurkruisenlaan / Blauwput; ter vervanging van parking Inno en/of Center
- randparking Tiensevest (secundair gebruik van bestemmingsparking Provinciehuis / KBC): de parking onder beide gebouwen is zodanig geconcieerd dat hij inzetbaar is als rotatieparking. Deze parkings zouden ter vervanging van parking Hooverplein en/of parking Center en/of parking Inno kunnen worden opengesteld
- op te heffen als randparking (functie als bestemmingsparking kan eventueel behouden blijven): parking Stadion Leuven, parking viaduct Tervuursevest

8.8.3 Centrumparkings

A Definitie

Centrumparkings vangen het bestemmingsverkeer voor het centrum in de binnenstad zelf op. De bestemmingen liggen op loopafstand van de parkings.

B Ontwikkelingsperspectieven

Centrumparkings worden in of onder gebouwen ondergebracht en moeten ontsloten worden door een rechtstreekse aansluiting op de ontsluitingslussen in de binnenstad (zie categorisering van de verkeerswegen). De parkeercapaciteit mag de ruimtelijke draagkracht van de omgeving en van de aanvoerroutes niet overschrijden. Tussen de centrumparkings en de bestemmingslocaties moeten wandelroutes met grote beleivingswaarde worden ge-

creëerd.

De centrumparkings worden geïntegreerd in een parkeerroute, waarbij het zoekverkeer eerst randparkings tegenkomt vooraleer naar de centrumparkings geleid te worden. Een tariferingspolitiek moet het gebruik van randparkings aanmoedigen ten opzichte van het gebruik van centrumparkings.

Gelijktijdig met de aanleg van centrumparkings moet een evenredig aantal bezoekersparkings op het openbaar domein worden opgeheven. Gelijktijdig met de aanleg van randparkings moet een evenredig aantal centrumparkings in de binnenstad worden opgeheven.

Naarmate randparkings en voorstadsparkings intensiever gebruikt worden door bezoekersverkeer, kunnen de centrumparkings worden geheroriënteerd op bewonersparkeren.

C Limitatieve selectie

(zie figuur 2.17a)

Te behouden / nieuw te ontwikkelen / te herbouwen:

- Parking de Bond (Martelarenplein) (P8)
- Parking Ladeuze (P9)
- Parking Supercity (P10)
- Parking H. Hart (P11)
- Parking St.-Pieter/St.-Rafaël (P12)
- Parking Minckelers (P13)

Op te heffen als bezoekersparking:

- parking Boerenbond (P14), parking Center (P15), parking Inno (P16), parkings St.-Maartensdal (ondergronds

- en bovengronds) (P17), parking St-Maartensstraat (P18)
- opheffen langparkeren : Hooverplein (P19), Hogeschoolplein (P20), Damiaanplein (P22), St.-Jacobsplein (nadat de centrumparking St.Pieter/St.Rafaël is gerealiseerd) (P23), Vismarkt (P24)
 - opheffen alle parkeren : Oude Markt (P21)

8.9 INSTRUMENTARIUM

Het gemeentelijk structuurplan creëert het kader voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De verkeersstructuur wordt daarin aangehaald in zoverre zij ruimtelijk structurerend werkt voor de stad. Het structuurplan kan echter niet het detailniveau bereiken dat nodig is om de gewenste structuur onmiddellijk te implementeren. Sectorale beleidsplannen moeten de principes van het structuurplan verder uitwerken.

8.9.1 Ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen

De stad maakt met het Vlaams Gewest (AROHM) afspraken over de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) voor die verkeersinfrastructuren die van gewestelijk belang zijn, in overeenstemming met de inhoud van het structuurplan voor de stad Leuven.

De stad maakt een thematisch RUP voor de verkeersstructuur. Daarin worden onder meer per beleidscategorie de infrastructuren van gemeentelijk belang afgebakend en wordt de impact van deze categorisering op bouw- en gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende

eigendommen bepaald.

De stad stelt een verordening op die de bestemming, de inrichting en het beheer van auto- en fietsparkeerplaatsen reglementeert.

8.9.2 Beleidsplannen

A Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan werd recent door de bevoegde minister goedgekeurd. De opmaak ervan startte in 1997, dus voordat het structuurplanningsproces werd opgestart. De opmaak van het mobiliteitsplan werd stilgelegd in 2000 en 2001. Begin 2002 werd besloten het mobiliteitsplan op korte termijn af te werken, om voor verdere investeringen van het Vlaams Gewest in aanmerking te blijven komen.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is dus een overgangsplan, in afwachting van het gemeentelijk structuurplan. Het mobiliteitsplan moet na de goedkeuring van het structuurplan ermee in overeenstemming worden gebracht.

Het verdient aanbeveling in de toekomst het structuurplan en het mobiliteitsplan binnen hetzelfde planningsproces en aan elkaar gekoppeld te actualiseren. Ten gronde kan men zich de vraag stellen of een afzonderlijk mobiliteitsplan nog zinvol is: de richtlijnen terzake dateren van vóór het decreet op de ruimtelijke ordening, en houden te weinig rekening met structuurplanning.

B Tienjarenplan stads- en streekvervoer Leuven 2002 – 2012

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn werkte een

busplan uit voor de regio Leuven in de periode 2002-2012. De stad verzoekt De Lijn om dit busplan in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het gemeentelijk structuurplan.

Het busplan van De Lijn zal als basis fungeren voor de vastlegging van de exploitatiebudgetten vanuit de Vlaamse Regering.

C Provinciaal en stedelijk fietsroutenetwerk

De provincie en de stad werken elk een fietsroutenetwerk uit, waarin de toekomstige investeringen in fietsinfrastructuur worden gekaderd. Beide plannen moeten op elkaar worden afgestemd.

D Verkeerscirculatieplannen voor de stadsdelen

Het structuurplan en het mobiliteitsplan creëren het kader voor het mobiliteitsbeleid van de stad. Het wegverkeer is daar slechts één specifiek onderdeel van; het wordt verder uitgewerkt in een verkeerscirculatieplan. Dit plan fungeert als leidraad bij het signalisatiebeleid, de verkeersorganisatie en de heraanleg van de wegenis.

E Inrichtingsplannen voor (gewest)infrastructuur

Voor complexe infrastructuren kan de stad of een andere overheid een inrichtingsplan (ook wel ruimtelijk streefbeeld genoemd) opmaken. Dit inrichtingsplan legt de stedenbouwkundige uitgangspunten vast voor de heraanleg van de infrastructuur, vanuit de relatie met de omgeving en het statuut van de publieke ruimte. Het plan helpt bij budgetraming en de projectdefinitie voor infrastructuurontwerpen.

De stad zal de provincie verzoeken om te participeren in de opmaak van inrichtingsplannen voor wegen die in het RSVB als secundaire weg werden geselecteerd, ten einde het beleid van de verschillende planniveaus op elkaar af te stemmen.

De stad maakt voor minstens volgende wegen een inrichtingsplan op:

- inrichtingsplan voor de vesten (van de Tervuursepoort – tot het J.M. Artoisplein)
- inrichtingsplan voor de Naamsesteenweg (van de Naamsepoort tot de kruising met de E40)
- inrichtingsplan voor de Meerdaalboslaan (N25)

F Investeringsprogramma voor infrastructuur Vlaams Gewest

Het Vlaams Gewest stelt een investeringsprogramma op voor de infrastructuur waarvoor zij verantwoordelijk is. De stad bepleit bij AWV* de onderlinge afstemming tussen het Vlaams en het gemeentelijk investeringsprogramma.

G Investeringsprogramma voor openbaar domein stad Leuven

De stad werkt een investeringsprogramma uit voor het openbaar domein waarvoor zij verantwoordelijk is. Daarin plant zij de eigen investeringen over twee legislaturen:

- een effectief uit te voeren programma voor de eerste legislatuur: de investeringen die effectief zullen worden uitgevoerd en waarvoor de middelen in de opeenvolgende begrotingen worden vrijgemaakt;
- een reserveprogramma voor de eerste legislatuur: de

investeringen die effectief zullen worden uitgevoerd, wanneer de budgettaire ruimte dit mogelijk maakt of wanneer andere investeringen in het effectief programma vertraging oplopen;

- een indicatief programma voor de tweede legislatuur: de investeringen die indicatief op middellange termijn worden gepland. Dit programma fungert als afwingskader voor het effectief en het reserveprogramma.

Aan het begin van een legislatuur keurt de gemeenteraad een effectief, een reserve- en een indicatief programma goed. De niet-uitgevoerde investeringen uit het effectief of het reserveprogramma van vorige legislatuur worden minstens in het nieuwe reserveprogramma opgenomen.

280

De dienst voor verkeersorganisatie en mobiliteit en de technische dienst (afdeling wegen) worden belast met de uitwerking van een evaluatiesysteem waarmee de prioriteitenkeuze voor investeringen kan worden geobjecteerd. Dat gebeurt op basis van volgende criteria:

1. onderhoudsstaat van de bovenaanleg, de fundering en de rioleringen;
2. verkeersveiligheid van schoolomgevingen;
3. verbetering van veiligheid en comfort op provinciale en stedelijke fietsroutes;
4. doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer;
5. autovrij of autoluw maken van straten;
6. verkeersgeleidingsmaatregelen;
7. aanpassing van de infrastructuur aan de gewenste verkeersfunctie;
8. concordantie met door andere overheden ge-

plande werken;

9. Evenwicht tussen de verschillende deelgemeenten, evenredig met de verkeersproblematiek.

Met het Vlaams Gewest, De Lijn en Aquafin worden convenanten afgesloten waarin de respectievelijke investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer op elkaar worden afgestemd.

H Bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen**

De stad kan de mogelijkheid onderzoeken om een beleidskader uit te werken waarin ze de opmaak en de naleving van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen afdwingbaar kan maken. In het mobiliteitsplan worden het beleidskader en de doelstellingen (onder andere met betrekking tot modal split* en parkeerbeleid) vastgelegd, waaraan bedrijfs- en schoolvervoerplannen getoetst worden.

De stad kan de opmaak van een bedrijfs- of schoolvervoerplan als voorwaarde stellen voor nieuwe investeringen in de infrastructuur die het bedrijf of de school ontsluit.

De stad acht een bedrijfsvervoerplan in ieder geval nodig voor bedrijven met meer dan 100 werknemers, scholen met meer dan 500 leerlingen en centrumfuncties met meer dan 50.000 bezoekers per jaar.

I Beeldkwaliteitsplannen

De stad kan beeldkwaliteitsplannen opmaken voor sommige gebieden in de stad, waarin de gewenste inrichting van de publieke ruimte wordt vastgelegd (zie hoofdstuk 9: landschapsstructuur).

8.9.3 Parkeerbeleid

A Parkeerverordening

De stad maakt een parkeerverordening op waarin de algemene principes van het parkeerbeleid voor bewoners, bedrijven en bezoekers worden uitgewerkt in concrete reglementen. Er moet onderzocht worden hoe het accent van de reglementering kan verschuiven van de aanleg naar het gebruik.

In ieder geval moet naar een verdichting van de parkeerinfrastructuur worden gestreefd, in het bijzonder in multifunctionele en economische gebieden. Het parkeren in open lucht is immers ruimteverslindend en draagt bij tot een verschralling van de publieke ruimte.

B Belastingreglement op ontbrekende parkeerplaatsen en fietsenstallingen

De stad beschikt over een belastingreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen en fietsenstallingen. Het belastingreglement zal getoetst worden aan het ruimtelijk en het mobiliteitsbeleid dat in het structuurplan wordt voorgesteld.

C Parkeurfonds

De stad onderzoekt de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een parkeurfonds, waarmee de bouw van collectieve bewonersparkings geïnitieerd wordt (verwerving grond, opleg tussen koopprijs en marktprijs). Dit fonds kan worden gevoed met belastingen op het ontbreken

van parkeerplaatsen, inkomsten uit verhuring van parkeerplaatsen, inkomsten uit concessies van openbare parkings, inkomsten van parkeermeters, ...

Met het parkeurfonds kan de stad terreinen aankopen waarop parkeergebouwen in concessie worden gebouwd. Ook kan de stad een participatie nemen in collectieve (private) parkeerinfrastructuur, waardoor zij controle en medezeggenschap over het gebruik verwerft.

D Ontwikkeling bewonersparkings

Op het openbaar domein worden de parkeerplaatsen die in functie van de verblijfskwaliteit haalbaar zijn, maximaal voor bewonersparkeren gereserveerd. Er wordt een handhavingsbeleid bepaald om het exclusieve gebruik te garanderen.

In wijken met een grote woningdichtheid kan de realisatie van een collectieve bewonersparking worden overwogen. Deze parking voorziet, als onderdeel van een strategisch project*, in een aantal parkeerplaatsen die verhuurd of verkocht worden aan gedomicilieerde inwoners in de omgeving. Verder onderzoek is nodig om te bepalen welke financieringsmethodes haalbaar zijn (zie "parkeurfonds"), hoe groot de vraag is, welke begeleidende maatregelen nodig zijn en welke de meest optimale exploitatievorm is. De stad kan een proefproject opstarten om de nodige knowhow te ontwikkelen.

E Herbestemming niet-conforme parkeerinfrastructuur

De stad onderzoekt de mogelijkheden om de bestaande parkeerinfrastructuur, die niet conform is met de voor-

opgestelde ruimtelijke en verkeersstructuur, te herbestemmen of op te heffen. Zij pleegt hiervoor overleg met de eigenaars en exploitanten in kwestie.

F Stedelijk parkeerbedrijf

De stad onderzoekt de haalbaarheid en de wenselijkheid van een stedelijk parkeerbedrijf. Dit kan op termijn het beheer overnemen van sommige rotatieparkings in en rond de binnenstad. Door het beheer in handen te nemen, kan de stad een eigen parkeerbeleid voeren dat minder afhankelijk is van de parkeerexploitanten.

G Stapsgewijze invoering van het parkeerbeleid

De bijsturing van het parkeerbeleid, zoals het in dit structuurplan wordt voorgesteld, kan slechts geleidelijk aan plaatsvinden. Dit veranderingsproces moet zorgvuldig gestuurd en gecommuniceerd worden. Het ritme van dit proces zal mee worden bepaald door de acceptatiegraad bij de bewoners en de bezoekers, én door de economische leefbaarheid van de centrumfuncties in de binnenstad. Een stapsgewijze invoering laat bovendien toe de effectiviteit van de opeenvolgende stappen te evalueren en eventueel bij te sturen.

De realisatie van sommige noodzakelijke infrastructuren (zoals bijvoorbeeld een centrumparking op de ziekenhuis-site) zal nog enige tijd op zich laten wachten. Hier kan in een stapsgewijze aanpak mee rekening gehouden worden.

De ervaringen uit het verleden leren dat met name voor de invoering van het systeem van randparkeren een aantal nodige voorwaarden voorafgaand moeten vervuld

zijn: betere verbindingen te voet en met het openbaar vervoer (o.a. centrumlijn) tussen randparking en centrum; efficiënt parkeergeleidingssysteem; invoering van het lussensysteem; reductie van bezoekersparkeren in de binnenstad (vooral op het openbaar domein), ...

De werkzaamheid van de voorstadsparkings werd voorlopig nog niet aangetoond. In eerste instantie zullen de voorstadsparkings vooral op piekmomenten (bij evenementen, in de koopjesweekends,...) dienstig zijn. Met een proefproject kan de werkzaamheid van een voorstadsparkking getest worden. De parkings van Gasthuisberg komen hiervoor in aanmerking, gezien de goede aansluiting op de hoofdwegen en de goede bediening met openbaar vervoer. Voorwaarde is dat hiermee de functie als bestemmingsparking voor het ziekenhuis niet in het gedrang komt.

8.9.4 Strategische projecten

A Stedelijke investeringen op korte termijn

De stad start vóór 2010 de uitvoeringsstudie van minstens volgende infrastructuurwerken:

- de heraanleg van de as Vismarkt – Margarethaplein – Fochplein – Tiensestraat. (I10)
- de verkeersvrije herinrichting van de Diestsestraat tussen Margarethaplein en J.P.Minckelerstraat en de heraanleg van de Louis Melsensstraat en de Van Benedenstraat (I11)
- de heraanleg van het Engels Plein (mits realisatie parkeergebouw) (I12)
- de realisatie van een verbinding en een bussluis aan

- Gasthuisberg – Celestijnenlaan (I13)
- de heraanleg van de oude spoorbrug over de Vaartkom als fiets- en busverbinding (I14)
- het plaatsen van bussluizen op de Herentsesteenweg en de Platte-Lostraat (mits de invoering van de regionale snelbuslijnen) (I15)
- de uitbouw van voetgangers- en fietsroutes: Foch-plein – scholen, Vaartkom – Centrum, Philips – Centrum, Heverlee – Centrum, Kessel-Lo – Centrum (I16)
- de heraanleg van de Leopold III-laan – Hertog Engelbertlaan – Kantineplein (I17)
- maatregelen voor de verhoging van de verkeersveiligheid van sommige schoolomgevingen (I19)
- maatregelen voor de verbetering van de leefbaarheid van sommige woonstraten (I20)
- maatregelen voor de verbetering van de veiligheid op gevaarlijke punten langs fietsroutes (I21)
- de realisatie van een fietsroute langs de Kolonel Begaultlaan (I22)
- de realisatie van een verbinding en een bussluis aan Gasthuisberg – Brusselsesteenweg (I23)
- maatregelen gekoppeld aan de invoering van een nieuw verkeerscirculatieplan voor de binnenstad (I24)
- de herinrichting van de Geldenaaksebaan (o.a. verkeersremmende maatregelen, toeritdoseringen en vrije busbanen, fietspaden) m.i.v. parallelle fietsverbindingen en projecten voor bewonersparkeren (I25)
- de heraanleg van de Oude Mechelsesteenweg (I26)

B Gewestelijke investeringen

De stad sluit met het Vlaamse Gewest (AWV) een overeenkomst af over de investering in volgende gewestwe-

gen, waarbij de stad zich engageert om de kosten ten laste van de stad (voetpaden, groen, rioleringen, aansluitingen lokale wegen, ...) te dragen:

- hertracing en heraanleg Aarschotsesteenweg en van het Vuntcomplex (I1)
- heraanleg van de Tervuursepoort en de Tervuursevest tot aan de Naamsepoort (met de afbraak van het viaduct) (I2)
- heraanleg van de Koning Boudewijnlaan voor de multimodale ontsluiting van de wetenschapsparken (met de kruispunten en de landschapsaanleg) (I3)
- de verbetering van de doorstroming van het busvervoer op de gewestwegen, waaronder de realisatie van vrije busbanen op de vesten, de vrije busbaan op de Tiensesteenweg tussen de Tiensepoort en de Koningin Elisabethlaan (I4)
- heraanleg van de Naamsesteenweg (met de doortocht en de spoorovergang) (I5)
- heraanleg van de kruispunten aan de Meerdalboslaan (I6)
- hertracing en heraanleg van de Martelarenlaan (I7)
- heraanleg van de Parkpoort (inclusief de ondertunneling en busstation) (I8)
- de aanleg van bufferbekkens langs gewestwegen (I9)

8.10 RANDVOORWAARDEN

8.10.1 Locatiebeleid* t.a.v. grote verkeersattractoren

De stad werkt een locatiebeleid uit t.a.v. de optimale inplanting van de grote verkeersattractoren (economische

en centrumfuncties). Een locatiebeleid impliceert zowel de controle op de vraag als de controle op het aanbod. Een eerste aanzet voor het locatiebeleid wordt gegeven in de hoofdstukken centrumstructuur (§ 6.5.1) en economische structuur (§ 7.2.3, § 7.2.5 en § 7.3).

8.10.2 Begeleidende maatregelen

Infrastructurele ingrepen zijn op zich onvoldoende om de mobiliteit in de gewenste richting te sturen. De bijsturing van het individuele verplaatsingsgedrag is eveneens noodzakelijk. Gelijktijdig met de infrastructurele ingrepen moet de stad samen met de toeziende overheden begeleidende maatregelen nemen om het verplaatsingsgedrag in de gewenste zin te beïnvloeden.

284

A Promotie fiets en openbaar vervoer

De stad kan accurate en aanschouwelijke informatie over de verschillende beschikbare vervoermodi in de stad verspreiden⁶, waaronder minstens het fietspadennetwerk en het openbaar vervoeraanbod. Ze benadrukt daarbij het individuele en maatschappelijke voordeel van openbaar vervoer en fiets. Bewoners, bezoekers en pendelaars moeten elk op specifieke wijze worden benaderd.

B Tariefbeleid openbaar vervoer

Een tariefbeleid voor het openbaar vervoer moet zorgen dat het gebruik van bus en trein interessanter wordt. De verschillende doelgroepacties moeten verder worden uitgebouwd. Vooral de tariefintegratie trein-bus is prioritair voor een beter complementair gebruik. Het tariefbeleid ten aanzien van de centrumlijnen zal in belangrijke mate mee bepalend zijn voor het succes van deze lijnen.

C Ondersteuning alternatieve vervoerwijken

Om de multimodaliteit van de stedelijke verplaatsingen te versterken, kan de stad projecten voor de stimulering van alternatieve vervoerwijken initiëren of ondersteunen.

- De stad onderzoekt samen met de hogere overheid de mogelijkheid om een project rond autodelen op te zetten. Bewoners, die op eigen initiatief zo'n project willen opstarten, kunnen op ondersteuning van de stad rekenen.
- De stad kan samen met VELO de haalbaarheid onderzoeken van de exploitatie van fietsverhuurcentra op strategische plaatsen in Leuven: de bus- en treinstations, de binnenstad, de grote randparkings, de campussen,...

D Voorbeeldfunctie overheden in Leuven

De stad mobiliseert de eigen administratie en de andere overheden in Leuven om een voorbeeldfunctie te vervullen voor het individuele verplaatsingsgedrag en het bedrijfsvervoerplan.

E Stedelijk distributie- en overslagcentrum

De stad kan de haalbaarheid laten onderzoeken van een stedelijk distributie- en overslagcentrum op het spoorwegplateau, waar goederen van grote vrachtwagens, water- of spoorvervoer worden overgeslagen op bestelwagens en kleinere vrachtwagens, zodat in de stedelijke omgeving (vooral de binnenstad) zo weinig mogelijk hinder wordt veroorzaakt.

⁶ "Een degelijk en integraal mobiliteitsplan vraagt in de eerste plaats goede informatie voor bewoners en bezoekers van de stad. Elke nieuwe bewoner en student zal bij de aankomst in de stad een "mobiliteitspakket" krijgen. Zo kunnen ze vanaf het begin een juist mobiliteitspatroon ontwikkelen." (Stad Leuven : "Beleidsnota, bestuursperiode 2001-2006", Leuven, 2001, p. 12)

8.10.3 Overleg met andere actoren

In dit hoofdstuk is ten overvloede duidelijk geworden dat de stad Leuven onmogelijk het mobiliteitsbeleid op het eigen grondgebied volledig autonoom kan organiseren. Daarom moet de stad samenwerken met andere besturen en overheden. De bedoeling van deze samenwerkingsverbanden is het mobiliteitsbeleid van de andere besturen in overeenstemming te brengen met het structuurplan.

A Mobiliteitscentrum

De stad verzoekt de NMBS, AWV, De Lijn en de provincie om in een gezamenlijk initiatief een mobiliteitscentrum op te starten. In dit centrum wordt alle informatie over stedelijke mobiliteit in Leuven gecentraliseerd (openbaar vervoer, infrastructuurwerken, parkeerbeleid, fietsinfrastructuur,...) waardoor aan één loket over alle netwerken de relevante info kan worden verzameld.

B Federale Regering – GEN / NMBS

De stad bepleit bij de NMBS

- in functie van de uitbouw van het GEN: goede rechtstreekse verbindingen met diverse Brusselse bestemmingslocaties, verlenging van de lijnen tot Haasrode en Arenberg, haalbaarheidsstudie naar de verlenging tot Termunck en de implantation van een spoorhalte aan de Philipssite;
- de verbetering van het regionaal spoorvervoer naar Leuven;
- de bouw van een spoorhalte in Haasrode, eventueel gekoppeld met een pendel- en voorstadsparking.

C Vlaamse Regering – AWV

De stad verzoekt het Vlaams Gewest om grotere inspanningen te leveren voor de vrije doorgang van het busvervoer op gewestwegen.

De stad pleegt overleg met het Vlaams Gewest over de wegzijdse afstemming van de investeringsprogramma's voor infrastructuur.

D Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

De stad sluit met De Lijn een overeenkomst over de gezamenlijke bouw van een busknooppunt op het Fochplein, over de bouw van een busknooppunt aan de Parkpoort en over de verbetering van de wachtaccommodatie op de overstaphaltes van het busnetwerk.

De stad sluit met De Lijn een overeenkomst over de uitbouw van regionale snelbuslijnen, tangentiële lijnen en centrumlijnen, waarbij de stad zich engageert om de doorstroming van deze buslijnen maximaal te garanderen. De stad bepleit bij De Lijn eveneens een verhoging van de frequentie, een modernisering van het rollend materieel en de verbetering van de wachtaccommodatie.

De stad zal De Lijn ondersteunen bij de herlocalisatie van de busstelplaats naar het spoorwegplateau. Deze verplaatsing is noodzakelijk om voldoende stalcapaciteit te creëren voor de inzet van bijkomende bussen.

E Provincie Vlaams-Brabant

De stad sluit met de provincie Vlaams-Brabant een over-

eenkomst over de gezamenlijke uitbouw van de provinciale fietsroutes in Leuven (verwerving tracés, aanleg infrastructuur, signalisatie, beheer).

F Buurgemeenten

De stad verzoekt de buurgemeenten om evenredige inspanningen te leveren voor vrije doorgang van het busvervoer en voor de stimulering van woon-werk en woon-schoolverkeer met de fiets. Dit vereist de uitbreiding van het fietsroutenetwerk tot buiten de gemeentegrenzen van Leuven.

De stad verzoekt de buurgemeenten maatregelen te nemen om het gebruik van de wegen in overeenstemming te brengen met de vastgelegde categorisering (o.a. weren van sluiipverkeer).

286

G KU Leuven / Gasthuisberg

De stad bepleit bij de KU Leuven het gebruik in nevenbestemming van de bestemmingsparkings van Gasthuisberg en van de wetenschapsparken als voorstadsparking, in zoverre dit de hoofdfunctie als bestemmingsparking niet hindert. De stad verzoekt de KU Leuven om zijn medewerking te verlenen aan een proefproject rond voorstadsparkeren op Gasthuisberg, waar ook De Lijn en het Vlaams Gewest bij kunnen betrokken worden.

De stad verzoekt de KU Leuven verder te blijven samenwerken in verband met de sturing van het verplaatsingsgedrag van de studenten en om deze samenwerking uit te breiden tot het personeel van de universiteit.

H Parkinguitbaters

De stad tracht met de uitbaters van rotatieparkings in Leuven een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten die de exploitatie van de rotatieparkings in overeenstemming brengt met het stedelijk mobiliteitsbeleid. De stad beschouwt het afsluiten van deze samenwerkingsovereenkomst als een voorwaarde voor de invoering van een parkeergeleidingssysteem en voor de reductie van de bezoekersparkeerplaatsen op het openbaar domein.

8.10.4 Personeel en organisatie

Om een sterkere sturende rol te kunnen spelen tegenover de bewoners, de bezoekers, de bedrijven en de andere overheden, moet binnen de stad een volwaardige mobiliteitsdienst van minstens drie deskundigen worden uitgebouwd. De taken van deze mobiliteitsdienst zijn minstens:

- het beleidsvoorbereidend onderzoek
- de opmaak en bijsturing van het mobiliteitsplan, convenanten en bijakten
- de uitwerking van maatregelen voor de verschillende modi
- de uitwerking van het parkeerbeleid en beheer van het parkeurfonds
- de coördinatie van de betrokken diensten binnen de stad (technische dienst, ruimtelijke ordening, politie) over aspecten van het mobiliteitsbeleid
- de coördinatie van maatregelen van verschillende overheden
- de opvolging van bedrijfsvervoerplannen
- de bijsturing van de verkeersorganisatie en -signalisatie

- advies over openbare werken en bouwaanvragen
- de voorbereiding van de informatie en sensibilisatie
- monitoring binnen het GIS*: verzameling en verwerking van data over mobiliteit en evaluatie van het gevoerde beleid
- uitbouw en actualisatie van verkeersmodellen

8.10.5 Monitoring

Om een sturend beleid te kunnen voeren is een monitoring van de verkeersevolutie noodzakelijk, zodat de effectiviteit van de maatregelen kan geëvalueerd worden. De stad kan hiervoor intern de knowhow uitbouwen inzake dataverzameling, -beheer en -interpretatie. Het GIS van de stad kan hiervoor een geschikt platform zijn.

Door de dienst verkeersorganisatie en mobiliteit wordt de evolutie van de mobiliteit in de stad kwalitatief en kwantitatief opgevolgd. Dat maakt het mogelijk de effectiviteit van de voorgestelde en uitgevoerde maatregelen te onderzoeken.



HOOFDSTUK 9

LANDSCHAPSSTRUCTUUR



9. LANDSCHAPSSTRUCTUUR

9.1 INLEIDING

9.1.1 Uitgangshouding

A Begripsomschrijving

Het landschap wordt gedefinieerd als het resultaat van de dynamische wisselwerking tussen fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu (fauna en flora) en menselijke activiteiten. Tussen deze drie componenten is er een continue wisselwerking. Zo kunnen het reliëf en de bodem determinerend zijn voor de vegetatie en het grondgebruik dat in een gebied voorkomt. Dit grondgebruik, bijvoorbeeld landbouw, kan op zijn beurt weer de oorzaak zijn van reliëfwijzigingen, bijvoorbeeld omdat de erosie toeneemt tengevolge van het verdwijnen van kleine landschapselementen. Het landschap is dus een dynamisch gegeven, aan continue verandering onderhevig.

In de landschapsstructuur wordt dan ook geen onderscheid gemaakt tussen bebouwde ruimte en open ruimte. Onze hele leefomgeving maakt met andere woorden deel uit van het stedelijke landschap.

B Waarom landschappen belangrijk zijn

De snelle en grondige verstedelijking die de ruimte in Vlaanderen de laatste decennia gekend heeft, heeft tot een enorme transformatie in het landschap geleid. Enerzijds zijn aan een ongerekend tempo de historische, traditionele landschappen verloren gegaan. Anderzijds wordt deze verstedelijking op zich gekenmerkt door een uitgesproken isotroop* karakter: de meeste verkavelin-

gen, bedrijventerreinen, winkels, infrastructuren,... zien er overal in Vlaanderen ongeveer hetzelfde uit. De nieuwe ontwikkelingen hebben met andere woorden zelden aanleiding gegeven tot nieuwe landschappelijke kwaliteit.

En precies die landschappelijke kwaliteit draagt bij tot de belevingswaarde van onze leefomgeving, zowel voor wie in de stad woont, wie er werkt als wie ze bezoekt. De specificiteit en de herkenbaarheid van de verschillende plekken in de stad draagt bij tot de ontwikkeling van een identiteit.

De behandeling van het landschap in het structuurplan heeft dan ook te maken met het versterken van de landschappelijke identiteit: de kwaliteit van het bestaande behouden en de kwaliteit van het nieuwe betrachten.

Aan de zorg om het landschap is ook een economische afweging verbonden. De performantie van steden wordt niet enkel bepaald op basis van objectieve parameters zoals bereikbaarheid, beschikbare bedrijventerreinen, winkelaanbod, parkeervoorzieningen,... Bij de keuze van een stad als vestigingsplaats voor een bedrijf, als studeer- of woonmilieu of als een kader voor recreatie, speelt de herkenbaarheid en de identiteit een even belangrijke rol.

C De rol van de overheid in de landschapszorg

Het "vormgeven" van een complex ruimtelijk systeem als een stad is niet eenvoudig. In tegenstelling tot een stuk grond of een gebouw, is een landschap een gemeenschappelijk goed dat niet door één actor beheerst wordt. Niettemin kan elke individuele ingreep belangrijke re-

percussies hebben voor de landschappelijke waarde van het grotere geheel.

Door dit publieke karakter van het landschap, vervult de overheid een cruciale rol in de landschapszorg. Deze rol wijzigt echter naargelang de positie die de overheid in een planningsproces inneemt.

Als bewaker van het algemeen belang, is het enerzijds de taak van de overheid om iedere individuele ingreep af te wegen tegen de kwaliteit van het grotere geheel. Anderzijds is de overheid zelf een belangrijke initiatiefnemer. Ze treedt in veel gevallen als bouwheer op en wijzigt zodoende zelf mede het landschap. Dit geldt niet in het minst voor de publieke ruimte, die als een wezenlijk onderdeel van het landschap beschouwd kan worden.

Deze dubbele rol legt zodoende een tweevoudige verantwoordelijkheid bij de overheid. In de eerste plaats dient de stad een helder en afdwingbaar toetsingskader op te stellen op basis waarvan individuele ingrepen afgewogen worden. Dit verhoogt de transparantie van het beleid en schept rechtszekerheid. Anderzijds moet de stad, wanneer ze zelf als bouwheer optreedt, een voorbeeldfunctie vervullen.

9.1.2 Relatie tussen landschapsstructuur en monumentenzorg

De landschapsstructuur vertoont overlappendingen met het monumentenbeleid, in de zin dat (delen van) landschappen die in dit hoofdstuk aan bod komen, ook als monument of als dorps- en stadsgezicht beschermd werden. Beide vertonen echter ook belangrijke verschillen. De

landschapsstructuur van het structuurplan focust op de versterking van de landschappelijke kwaliteit; het monumentenbeleid spits zich toe op de conservering van historische waardevolle elementen en landschappen.

Het verschil in uitgangshouding verklaart het verschil in aanpak. De landschapsstructuur werkt eerder in de breedte, door ruimtelijk samenhangende gehelen te selecteren en hier een waardering aan toe te kennen. Het monumentenbeleid werkt eerder in de diepte door historisch waardevolle relicten te selecteren en deze zo optimaal mogelijk te conserveren. De context wordt mee beschermd, als dat noodzakelijk is omwille van de historische waarde.

Door het verschil in aanpak zijn het monumentenbeleid en de landschapsstructuur complementair. Het monumentenbeleid gaat vooral uit van de intrinsieke waarde* van elementen in het landschap en is door de gehanteerde methodiek selectief van aard. De landschapsstructuur gaat uit van de contextuele waarde van elementen in het landschap en heeft door de gehanteerde methodiek een omvattend karakter. Wat als monument beschermd is, komt ook voor in de landschapsstructuur. Omgekeerd bevat de landschapsstructuur elementen die niet als monument beschermd zijn.

9.1.3 Publieke ruimte als onderdeel van de landschapsstructuur

De publieke ruimte* vormt een essentieel onderdeel van het landschap. Méér zelfs: in de waarneming en de beleving van stedelijke landschappen, speelt de publieke ruimte een cruciale rol.

De kwaliteit van de publieke ruimte, als landschap op zich, zal vanuit twee invalshoeken worden benaderd. Enerzijds is de aanleg van de publieke ruimte mee bepalend voor de kwaliteit van het landschap waarvan het een onderdeel uitmaakt. Anderzijds is de beeldwaarde van de randen bepalend voor de beleivingswaarde van de publieke ruimte op zich.

Gezien haar cruciale rol in de landschapsstructuur, krijgt de publieke ruimte een specifieke plaats in dit hoofdstuk. Als onderdeel van het landschap, zal de kwaliteit van de publieke ruimte moeten worden geëvalueerd op basis van het toetsingskader dat voor de landschappen verder in dit hoofdstuk wordt uitgewerkt.

Daarnaast worden een visie en doelstellingen uitgewerkt voor de behandeling van de publieke ruimte als ontwerpvaagstuk. Dat kader moet als leidraad fungeren voor de verschillende actoren die verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de publieke ruimte (de stad, andere overheden, verkavelaars, ...).

Er kan natuurlijk niet worden voorbijgegaan aan de functie van de publieke ruimte als verkeersdrager. Dat aspect werd in het vorige hoofdstuk, de verkeersstructuur, uitgewerkt. Het komt hier niet opnieuw aan bod.

A Aandacht voor nieuwe types van publieke ruimte

De benadering van de publieke ruimte is doorheen de geschiedenis van de stedenbouw sterk geëvolueerd. Dat heeft in de eerste plaats met maatschappelijke veranderingen te maken. In samenlevingen waar het dagelijks le-

ven zich vooral in de publieke sfeer afspeelt, wordt traditioneel veel aandacht besteed aan de betekenis en de invulling van de publieke ruimte. In samenlevingen waar het dagelijks leven sterk geprivatiseerd is, zoals de onze, wordt de publieke ruimte vaak gedegradeerd tot het negatief van de private ruimte. Vooral het utilitair (verkeers)karakter van de publieke ruimte is het leidmotief bij de inrichting ervan. Het is deze laatste benadering die vooral in onze hedendaagse, westerse samenleving is terug te vinden.

Andere verschillen in benadering hebben te maken met de opbouw van de stad zelf. Een traditionele stad heeft een compacte, multifunctionele en verdichte structuur. Daarin heeft de publieke ruimte een uitgesproken openbaar karakter en fungeert ze als het "bindmiddel" tussen de verschillende geprivatiseerde bouwblokken. Deze invulling van het begrip publieke ruimte steunt sterk op het historische (ideaal)beeld van de stad. De publieke ruimte heeft dan ook geijkte typologieën, eigen aan deze compacte stad, zoals de straat, het plein, het park,...

De sterke verstedelijking van de laatste decennia heeft een verstedelijkte leefomgeving doen ontstaan die niet langer beantwoordt aan het beeld van de compacte stad. Perifere* ontwikkelingen rond de klassieke stad hebben een zogenaamde netwerkstad* doen ontstaan. Los van de appreciatie van dit stedelijk model, is een belangrijk deel van onze leefomgeving in de feiten in die zin geëvolueerd: een nieuwe ruimtelijke conditie met een eigen be staansreden en ontwikkelingslogica.

De netwerkstad genereert een nieuwe soort publieke ruimte: parkeerplaatsen, transferia*, winkelcentra, ... Traditionele publieke ruimten worden in vraag gesteld: de middeleeuwse stad wordt shoppinggebied, de steenweg wordt winkelboulevard, ... Publieke en openbare ruimte vallen bovenindien niet langer volledig samen. De nieuwsoortige publieke ruimten werden lange tijd als dusdanig niet erkend, alhoewel ook op deze plaatsen zich een belangrijk aspect van het openbare leven afspeelt. Ze hebben daardoor vaak een informeel karakter of een aanleg die louter utilitair geïnspireerd is. Het zijn echter plaatsen die, mits een doordachte inrichting, kunnen uitgroeien tot nieuwe vormen van publieke ruimte.

B Begripsafbakening

Wanneer over publieke ruimte wordt gesproken in deze deelstructuur, wordt de buitenruimte bedoeld, in openbare of private eigendom, die in zekere mate ongecontroleerd en publiek toegankelijk is en die bij voorkeur publiek toegankelijk gesteld wordt.

Ook winkels, cafés, verenigingsgebouwen, openbare gebouwen, ... zouden theoretisch onder de noemer publieke ruimte kunnen onder gebracht worden. Omwille van functionele en morfologische kenmerken, worden zij in het structuurplan als centrumfunctie* beschouwd, en in de desbetreffende deelstructuur (hoofdstuk 6) behandeld.

9.1.4 Invulling van landschappelijke kwaliteit is tijds- en cultuurgebonden

De appreciatie van landschappelijke kwaliteit is een waardering van de ruimte. Ze is dus niet absoluut. Ze

hangt af van de persoonlijke beoordeling, en die is gebonden aan tijd, cultuur en maatschappelijke context. Nog minder dan dit bij de andere deelstructuren het geval is, zal de ontwikkeling van de gewenste landschapstructuur in concrete, éénduidige voorschriften kunnen gegoten worden. Het uitvoeringsinstrumentarium zal in belangrijke mate gebaseerd zijn op het vastleggen van procedures, waarin via overleg over de landschappelijke kwaliteit kan gewaakt en gedebatteerd worden.

9.2 DOELSTELLINGEN EN OBJECTIEVEN VOOR DE LANDSCHAPSSTRUCTUUR

De volgende doelstellingen zijn gebaseerd op algemeen aanvaarde waarden van de kwaliteit van een landschap. Immers, hoewel de appreciatie voor een individueel landschap sterk kan veranderen naargelang het individu en de tijdsgeest, stelt men toch vast dat er blijvende waarden zijn die de meeste mensen in verschillende tijden en culturen belangrijk vinden¹.

9.2.1 Behoud van afwisseling in het landschap

Grootschalige en monotone landschappen worden minder geapprecieerd dan landschappen die een zekere afwisseling vertonen. Het behoud van de afwisseling in het landschap is daarom een eerste belangrijke doelstelling. Dit heeft niet enkel te maken met conserveren van wat bestaat, maar ook met het sturen van nieuwe ontwikkelingen.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AML: " Nieuwe impulsen voor de landschapszorg - De landschapsatlas, baken voor een verruimd beleid ", Brussel, 2001, p. 23-24

Hedendaagse veranderingen in het landschap worden immers gekenmerkt door uniforme en sterk gelijkende oplossingen. Industrieparken en verkavelingen zien er overal eender uit, commerciële panden benadrukken wereldwijd hun handelslogo en de aanleg van wegen en kruispunten is overal gelijk. Dergelijke evoluties vernietigen de landschappelijke diversiteit waardoor de identiteit van de leefomgeving geleidelijk aan verloren gaat.

Hiertegenover moet een beleid staan dat er op gericht is opnieuw diversiteit te introduceren. Dit betekent dat men moet afwijken van de vaak platgetreden paden.

9.2.2 Behoud van contrast in het landschap

Het behoud van het contrast betekent dat tegengestelde karakteristieken van het landschap in mekaar nabijheid behouden moeten blijven. Het prikkelt de waarneming en intensieveert dus de beleving van het landschap. Zo moet het contrast ervaren kunnen worden tussen bebouwde gebieden en open gebieden, tussen drukke of lawaaierige gebieden en gebieden waar rust en stilte heersen, ...

Net zoals in het vorige geval reduceren hedendaagse ingrepen vaak het contrast in het landschap. De toegenomen individuele mobiliteit heeft landschappen doen ontstaan die noch stedelijk, nog landelijk zijn. In dat soort landschappen zijn contrasten gewoonlijk afwezig.

9.2.3 Verhogen van de toegankelijkheid van landschappen

De waardering voor een landschap neemt toe als men er in kan wandelen, fietsen, verblijven... kortom als men

het kan beleven. De verbetering van de toegankelijkheid van landschappen is dan ook een belangrijke doelstelling. Met heel beperkte ingrepen zoals de aanleg van (fiets)paden of de aanleg van toegangen kunnen opmerkelijke resultaten bereikt worden.

9.2.4 Zorg voor de instandhouding en het onderhoud van landschappen

De instandhouding van waardevolle landschappen is een voortdurende zorg en vereist een actief beleid. Zoniet dragen deze landschappen te verkommeren, waardoor hun waardering verminderd en ze bedreigd worden door ongewenste ontwikkelingen. De instandhouding en het onderhoud vereist voor elk type landschap een specifiek beleid. Sterk gecultiveerde landschappen (zowel urbane als niet-urbane: parken, begijnhoven, ...) vragen een ander soort onderhoud dan spontane landschappen (natuurlijke bossen en valleien, ruigten, vertuinde binnengebieden, ...). Met name voor spontane landschappen kan oververzorging leiden tot cultivering, met verlies aan authenticiteit en variatie tot gevolg.

9.2.5 Streven naar een landschappelijke basiskwaliteit

Grote delen van het Leuvense landschap zijn niet in de categorisering terug te vinden omdat ze over onvoldoende landschappelijke kwaliteit beschikken. Concreet gaat het om de dagelijkse woon- en werkomgeving van veel Leuvenaars, waar nochtans ook behoefte is aan een leefomgeving met een zekere beeldwaarde*. Het nastreven van een landschappelijke basiskwaliteit in de hele stad is daarom een belangrijke doelstelling voor de landschaps-

structuur. Deze doelstelling heeft de ambitie om op lange termijn opnieuw méér waardevolle landschappen in Leuven te erkennen. De introductie van een landschappelijke basiskwaliteit in een bestaande verstedelijkte omgeving, is een werk van lange adem. De transformatie van het private patrimonium, de heraanleg van de publieke ruimte en de ontwikkeling van vegetatie zijn traag processen.

Om deze doelstellingen te realiseren worden meerdere maatregelen vooropgesteld. Ten eerste worden de landschappen waarvan de beeldwaarde absoluut onvoldoende is, nominatief geselecteerd. In een RUP* voor de landschapstructuur kunnen aan de (her)ontwikkeling van deze plekken bijzondere voorwaarden voor landschappelijke kwaliteitsverbetering worden opgelegd. Ten tweede kunnen in de diverse verordeningen (waaronder nieuwe algemene bouwvoorschriften) en uitvoeringsplannen voorwaarden worden gecreëerd voor de ontwikkeling van de landschappelijke basiskwaliteit. Tenslotte kan de stad via strategische projecten* zelf deze basiskwaliteit introduceren.

9.3 DOELSTELLINGEN EN OBJECTIEVEN VOOR DE INRICHTING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

De hieronder geformuleerde doelstellingen en objectieven² zijn punten waaraan aandacht besteed moet worden bij de inrichting van de publieke ruimte (zowel door verschillende overheden als door private bouwheren).

Gezien de grote diversiteit in de verschijningsvorm van publieke ruimten, zijn deze doelstellingen vrij abstract en algemeen van aard.

Zoals ook al eerder werd aangehaald, moet de ruimtelijke vertaling van deze aandachtpunten contextueel bekeken worden. Algemene inrichtingsmaatregelen voor "de publieke ruimte" zijn niet op hun plaats, aangezien dit ingaat tegen het uitgangspunt dat de specificiteit van landschappen moet versterkt worden. Wél kan de stad voor bepaalde, landschappelijk coherente gebieden een beeldkwaliteitsplan*, een inrichtingsplan* of een stedenbouwkundig plan* opstellen dat de inrichting van de publieke ruimte stuurt.

9.3.1 De publieke ruimte duurzaam inrichten

De inrichting van publieke ruimte alleen volstaat niet om de kwaliteit ervan te garanderen. Door een fixatie op de inrichting en vormgeving dreigt het gevaar dat publieke ruimten wel een kwaliteitsimpuls krijgen, maar dat voorbijgegaan wordt aan de nieuwe betekenissen en aan eisen die nieuwe samenlevingen kunnen stellen. Van belang is dat men duurzaam ontwerpt zodat de publieke ruimte robuust is en de tijd doorstaat.

A Flexibiliteit* inbouwen

Flexibiliteit gaat over de korte termijn. Het gebruik van de publieke ruimte wisselt in intensiteit en aard volgens het moment van de dag, de week en het jaar. Bovendien zijn er ook bijzondere activiteiten (optochten, festiviteiten...) die tijdelijk veel plaats vergen in de publieke ruimte, gepland of onverwacht. Een flexibele publieke ruimte

² Deze doelstellingen en objectieven werden ontleend aan de publicatie: Technum nv: "Publieke ruimte. Een andere aanpak", i.o.v. het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2001.

kan zonder wijzigingen in de structuur zulke tijdelijke korte veranderingen van gebruik aan, zonder dat de kwaliteit eronder lijdt.

Flexibiliteit kan niet via algemeen geldende regels tot stand komen. Bij iedere situatie moeten de betrokkenen zich afvragen welke vorm van flexibiliteit ze nodig hebben en hoe ze die het best kunnen realiseren.

B Aanpasbaarheid inbouwen

Een publieke ruimte is aanpasbaar als ze verandering van gebruik en betekenis op lange termijn mogelijk maakt. Het is dus niet hetzelfde als flexibiliteit die handelt over een tijdelijke en korte gebruiksverandering. Enkele voorbeelden van aanpasbaarheid zijn een parkeerruimte die herinrichtbaar is als speelplein of een stationsplein dat steeds meer ruimte kan bieden aan allerhande overstapfaciliteiten, het omvormen van een doorgeknipte straat tot speelruimte...

Net zo min als flexibiliteit kan aanpasbaarheid via algemeen geldende regels tot stand komen. Iedere situatie vraagt om een eigen oplossing. Niet iedere publieke ruimte moet bovendien even aanpasbaar zijn.

C Historische tijd garant stellen

Hier gaat het om wat een plek karakteristiek maakt in historisch perspectief. Het komt erop aan enerzijds elementen uit het verleden op te nemen die ook vandaag van waarde zijn, en anderzijds vandaag iets te doen dat ook in de toekomst betekenis zal hebben.

Om dat te bereiken moet men in de inrichting van de publieke ruimte tot een selectie komen van elementen die om één of andere reden relevant blijven. Het kan gaan om elementen zoals bomen, overkappingen, monumenten, een karakteristieke percellering*... en condities zoals zichten op karakteristieke landschappen of gebouwen, stiltegebieden ... De historische tijd garant stellen is dus helemaal iets anders dan proberen de toestand van vroeger te herstellen. Het betekent wel dat men investeert in de identiteit en herkenbaarheid van een plek én van de stad.

9.3.2 Verschillende sectorale beleidsvisies integreren

De naoorlogse stedenbouw benaderde de publieke ruimte niet zelden als restruimte, zonder begrenzing of specifieke vorm. Veel karakteristieke pleinen zijn bijvoorbeeld in die tijd gedegradeerd tot parkeerplaats.

Een belangrijk gebrek van deze pleinen is dat ze monofunctioneel zijn. Dat komt omdat ze vaak vanuit een sectorale probleemstelling tot stand zijn gekomen. Voor verschillende straten en pleinen werden soms afzonderlijke oplossingen bedacht zonder ze te beschouwen als onderdeel van een stelsel van publieke ruimte dat de gehele stad omvat.

A Een algemene visie op de publieke ruimte formuleren
Het formuleren van een algemene stedenbouwkundige visie in de BPA's* voor de heraanleg van de oostzijde van de binnenstad, heeft geresulteerd in een belangrijke opwaardering van de publieke ruimte. Ook de recente heraanleg van een aantal pleinen en straten (Bondgenoten-

laan, Ladeuzeplein,...) heeft een belangrijke kwaliteitsverbetering tot gevolg gehad. Leuven heeft dus al belangrijke inspanningen geleverd met betrekking tot een kwaliteitsverbetering van de publieke ruimte.

Niettemin zijn evenveel projecten aan te duiden waar onvoldoende kwaliteit in de publieke ruimte gerealiseerd werd. Het gaat hier meestal om minder in het oog springende projecten zoals verkavelingen of parkeerterreinen. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te duiden, maar een belangrijk aspect is alleszins het ontbreken van een kader waarin de betekenis, de specifieke rol en de functies van de publieke ruimte aan bod komen. Een kader is nodig om relevante ontwerp- en inrichtingsmaatregelen te formuleren. Via verschillende instrumenten kan de stad of de bouwheer van de publieke ruimte zijn visie op de publieke ruimte formuleren.

298

B De inrichting van de publieke ruimte sectoroverschrijdend aanpakken

De inrichting van de publieke ruimte moet verschillende sectorale* (beleids)visies (mobiliteitsbeleid, centrumbeleid, woonbeleid, jeugdbeleid, natuurbeleid...) integreren. Het is daarom belangrijk dat de opmaak van het planningsinstrumentarium gebeurt in samenspraak tussen de verschillende actoren.

9.3.3 Het openbare karakter en de publieke functie van de publieke ruimte garanderen

Het openbare – zijnde de confrontatie met het andere – vormt één van de wezenskenmerken van de publieke

ruimte. Opdat deze confrontatie ook effectief zou optreden, moet de publieke ruimte aan een aantal randvoorwaarden voldoen. Deze variëren van plek tot plek, maar kunnen in drie objectieven samengevat worden.

A De toegankelijkheid vergroten

Het gaat hier om toegankelijkheid in verschillende betekenissen: van ‘toegang verlenen tot’ over ‘doorgankelijkheid’ naar ‘bereikbaarheid’, óók voor andersvaliden, kinderen, bejaarden... Niet iedere publieke ruimte vraagt eenzelfde graad van toegankelijkheid. Zowel een te beperkte als een te hoge toegankelijkheid kan nefast zijn.

Waar private eigendom als publieke ruimte functioneert of zou moeten functioneren, kan de stad met de eigenaar een overeenkomst trachten af te sluiten over een aangepast gebruik. De stad heeft immers geenszins de bedoeling om claims te leggen op private eigendommen met publiek gebruik. Ze heeft enkel de ambitie om, met instemming van de eigenaar, het gebruik ervan te optimaliseren. De stad kan anderzijds de inrichting van de publieke ruimte via stedenbouwkundige verordeningen reguleren.

De wens tot publieke openstelling kan daarbij op geen enkele wijze de objectieve bouwmogelijkheden van de site in kwestie beïnvloeden of als beoordelingsfactor worden gebruikt voor toekomstige bouwprojecten.

B Gemengd gebruik stimuleren

Gemengd gebruik betekent dat de inrichting van de ruimte ervoor moet zorgen dat een veelheid aan gebruik mogelijk is en dat vermeden wordt dat één bepaalde

groep of één bepaald gebruik een exclusieve claim op de ruimte legt. Bovendien moet de ruimte zo ingericht worden dat er plaats blijft voor onverwacht gebruik.

Een specifiek gevaar voor centrumsteden zoals Leuven bestaat in wat men noemt de "verpretparking" van de publieke ruimte. Veel plannen voor de publieke ruimte in centrumsteden zijn namelijk gericht op het aantrekken van zoveel mogelijk bezoekers, waardoor de binnensteden steeds meer als toeristisch product of als pretpark worden ingericht. De gebruikers van de publieke ruimte worden aangesproken op hun rol als consument in plaats van als stedeling. Dat resulteert in een openbare ruimte die te zeer is gericht op consumptie en recreatie waardoor andere gebruiksvormen en gebruikers naar de achtergrond gedrukt worden.

C Conflicten vermijden

De publieke ruimte vindt haar betekenis voor een groot deel in haar confronterend karakter. Het is dan ook niet wenselijk om confrontaties uit te sluiten. Uiteraard is er een bovengrens. Confrontaties mogen niet uitmonden in conflicten. De randvoorwaarden voor de publieke ruimte zijn dus sterk afhankelijk van de omgeving en de aard van de confrontatie (student – bewoner, fietser – automobilist...).

9.3.4 Wisselwerking tussen de publieke ruimte en zijn context versterken

Landschappelijke kwaliteit is geen intrinsiek kenmerk, maar wordt bepaald door de ruimtelijke context. De inrichting van de publieke ruimte moet daarom een relatie aangaan met deze context.

A De bestaande context valoriseren

De inrichting van de publieke ruimte moet de bestaande context maximaal aangrijpen. Er moet op aanwezige kwaliteiten of kenmerken worden ingespeeld.

B Nieuwe context genereren

De stedelijke omgeving is het product van opeenvolgende interventies in de tijd. De herinrichting van de publieke ruimte is een belangrijke ingreep in zijn omgeving. Dit momentum kan aangegrepen worden om betekenis aan de omgeving toe te voegen.

9.3.5 Een eigentijdse cultuur van de publieke ruimte uitbouwen

Het gebruik en de betekenis van de publieke ruimte zijn vandaag niet meer dezelfde als vroeger. De publieke ruimte vormt de weerspiegeling van de manier waarop de ruimte en onze samenleving in het algemeen zijn georganiseerd. De eigentijdse inrichting van de publieke ruimte maakt het mogelijk om een houding aan te nemen tegenover deze veranderende samenleving en ruimtelijke context; wordt dus een culturele daad.

A Maatschappelijke prioriteiten vertalen

Wil de publieke ruimte inspelen op de behoeften van haar potentiële gebruikers, dan zal ze een antwoord moeten geven op de maatschappelijke prioriteiten.

B Een hoogwaardige functionaliteit realiseren

De inrichting van de publieke ruimte moet ertoe leiden dat mensen deze ruimte ook werkelijk gebruiken. Een hoogwaardige functionaliteit moet ervoor zorgen dat dit

zo comfortabel mogelijk gebeurt. Dat heeft te maken met het beantwoorden aan technische voorschriften, met materiaalkeuze, maar ook met het inspelen op een gewenst gedrag.

Hoogwaardige functionaliteit betekent ook dat de inrichting tegen de elementen en tegen een intensief gebruik moet bestand zijn, om ook op termijn het gevraagde comfort te kunnen bieden. De inrichting van de publieke ruimte vergt immers een grote investering, die gedurende een lange tijd maatschappelijk moet renderen.

Hoogwaardige functionaliteit betekent tenslotte dat nieuw gebruik moet worden gestimuleerd. De inrichting mag niet uitgaan van stereotiepe gebruikspatronen, maar moet openstaan voor allerlei nieuwe functionele noden.

C *De ervaring van de publieke ruimte intensificeren*

De vormgeving van de publieke ruimte is tenslotte niet in het minst ook een esthetische opgave. Een eigentijdse cultuur van de publieke ruimte moet een esthetiek van de ervaring ontwikkelen die de eigenheid van de publieke ruimte recht doet. De ervaring van een publieke ruimte kan zich als een intense gewaarwording inschrijven in het geheugen. Zo verwerft de publieke ruimte identiteit en betekenis.

9.4 GEWENSTE LANDSCHAPSSTRUCTUUR

Met ruimtelijke concepten* wordt aangegeven hoe de hiervoor geformuleerde doelstellingen in een ruimtelijk

beleid vertaald zullen worden. Deze concepten vormen een verdere thematische uitwerking van de algemene ruimtelijke concepten voor de gewenste ruimtelijke structuur van Leuven (zie gewenste ruimtelijke structuur voor Leuven §3.2).

De ruimtelijke concepten resulteren in de gewenste landschapsstructuur en zijn terug te vinden op figuur 2.18: Gewenste landschapsstructuur voor Leuven.

9.4.1 Ruimtelijke concepten voor de gewenste landschapsstructuur

A *Een gedifferentieerde maar continue Dijlevallei*

Door de opeenvolgende wijzigingen in het reliëf wordt de Dijlevallei van nature gekenmerkt door een grote landschappelijke variatie. Daarbij komt nog dat Dijle lange tijd de levensader van Leuven was. De betekenis die de rivier had voor de stad, liet eveneens zijn sporen na in het landschap. Tal van menselijke ingrepen waren gesitueerd rond, of georiënteerd op de Dijle.

Thans vormt de Dijlevallei nog steeds een gevarieerd landschap. Onder meer het verlies van de economische functie en het vervagen van de maatschappelijke betekenis van de Dijle heeft niettemin een landschappelijke verschraling teweeg gebracht. Op sommige plaatsen is de Dijle door kanalisering of overwelving zelfs volledig uit het landschap verdwenen.

Vanuit de bekommernis voor het behoud van de eigenheid van het Leuvense landschap, worden de landschap-

pelijke troeven van de rivier maximaal opgewaardeerd. Waar mogelijk wordt ze in het landschap geïntegreerd en wordt haar aanwezigheid (terug) zichtbaar gemaakt. Dat zal noodzakelijkerwijs gebeuren door fragmentaire ingrepen zoals het plaatselijk openleggen van de rivier in de binnenstad, de aanleg van parkjes of publieke ruimte aan de oevers, het plaatselijk ecologisch beheren van de oevers,... De betrachting is om meerdere van deze ingrepen met elkaar te verbinden, hetzij met infrastructuren (fiets- en wandelpaden) hetzij door de realisatie van meer omvattende projecten (zoals de ziekenhuissite of de enclave tussen twee waters in de Vaartkom). Zodoende wordt de Dijlevallei zowel functioneel als morfologisch bevestigd als gedifferentieerd landschappelijk geheel.

De ontwikkelingsmogelijkheden in de Dijlevallei worden verder uitgewerkt in volgende stadsdelen: zuidelijk plateau, §12.2; de binnenstad, § 14.5 en noordelijke trechter, § 10.5.

B De noordelijke laagvlakte als gevarieerd agrarisch landschap met twee kernen

In het noorden van Leuven gaat de alluviale vlakte van de Dijle over in de Belgische laagvlakte. Het landschap wordt gekenmerkt door het ontbreken van noemenswaardige reliëfverschillen en weidse vergezichten. Het open karakter wordt nog versterkt door het grondgebruik (landbouw). Wijgmaal en Wilsele vormen twee compacte kernen in dat open landschap.

Dat beeld wordt voor het landschap van het noordelijk deel van Leuven aangehouden. Een aantal ruimtelijke ontwikkelingen zoals de verlinding* langs de lokale wegen,

het aan elkaar groeien van Wijgmaal en Wilsele en het uideinden van enkele bebouwingsfragmenten (bedrijventerreinen en woongebieden) worden daarom ingeperkt.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor de noordelijke laagvlakte worden verder uitgewerkt in stadsdeel noordelijke trechter, § 10.5.

C Beboste heuvels en open beekvalleien

In het oosten en het westen van Leuven rijzen de sterke hellingen van de Hagelandse heuvels uit het landschap op. Deze hellingen gaan met een scherpe knik over in vrij vlakke heuveltoppen. De hellingen zijn bebost, op de plateaus komt naast bebossing ook landbouw voor. De heuvels wateren af in oost-west georiënteerde beken, die op hun beurt in de Dijle uitmonden. Deze beekvalleien zijn breed en hebben een vlakke of licht concave dalbodem. Reeds op de Ferrariskaart komen in deze beekvalleien bebouwingslinten voor. De eigenheid van het landschap schuilt in het beboste karakter van de heuvels en de continuïteit van de beekvalleien. Het zijn dan ook twee aspecten die vanuit landschappelijk oogpunt gevrijwaard moeten worden.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de Hagelandse heuvels worden verder uitgewerkt in stadsdeel oostelijk heuvellandschap, § 11.5.

D Heverleebos en Meerdaalwoud als één aaneengesloten landschap

Heverleebos en Meerdaalwoud vormen in ecologisch én landschappelijk opzicht een eenheid. Het rastervormige wegenpatroon linkt beide bossen ook functioneel aan el-

302
kaar. De landschappelijke samenhang moet in de toekomst versterkt worden. Vooral de landschappelijke aanpak van het gebied tussen beide boscomplexen in, is essentieel. Afstemming tussen het landschappelijk beleid voor Heverleebos, Meerdaalwoud en dit tussengebied dringt zich op.

De ontwikkelingsmogelijkheden van Heverleebos worden verder uitgewerkt in stadsdeel zuidelijk plateau, § 12.6.

E De Vaart als drager van een gevarieerd stedelijk landschap

Net als de Dijle is de Vaart de ruggengraat van een gevarieerd maar continu landschap. Kenmerkend voor het Vaartlandschap op het grondgebied van Leuven is de relatieve hoge verstedelijkingsgraad*. Naarmate men Leuven nadert neemt de dichtheid* aan commerciële vestigingen, bedrijven en woningen langs de Vaart toe. Het sluitstuk is de coherente industriële enclave van de Vaartkom.

Ondanks de hoge verstedelijkingsgraad wordt het Vaartlandschap in Leuven nog steeds door een grote openheid gekenmerkt. De bebouwde ruimte vormt geen aaneengesloten wand maar wordt op verschillende plaatsen onderbroken. Daar ontstaan dan doorzichten naar het achterliggende landschap. Naarmate men meer noordwaarts gaat, neemt het aandeel open ruimte toe. Deze afwisseling tussen open en gesloten, de gradiënt van dichtbebouwd naar minder dichtbebouwd, het industriële patrimonium, de typische dwarssectie met de jaagpaden en bomenrijen, vormen landschappelijke ken-

merken die versterkt moeten worden. Nieuwe ingrepen moeten een representatief karakter hebben dat bijdraagt aan de beeldwaarde van het hele Vaartlandschap. De ontwikkelingsmogelijkheden van het Vaartlandschap worden verder uitgewerkt in stadsdeel noordelijke trechter, § 10.6.

F De Koning Boudewijnlaan als representatieve toegang tot de stad

De functie van de Boudewijnlaan als belangrijkste toegang tot Leuven voor verkeer komend van de E40 en de E314, moet ook tot uiting komen in de landschappelijke aanleg. De kruispunten worden niet louter als verkeersruimte ingericht. Afhankelijk van hun ligging wordt de belevingswaarde opgewaardeerd. Functies gelegen aan de Boudewijnlaan moeten een representatief karakter hebben dat het statuut van "poort tot de stad"** bevestigt. Aanplantingen zorgen voor voldoende buffering naar de omliggende gebieden en versterken het lineaire karakter van de weg.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de Koning Boudewijnlaan worden verder uitgewerkt in stadsdeel westelijk heuvellandschap, § 13.6.

G De binnenstad als homogeen verstedelijk landschap

De historische binnenstad heeft door haar radiaalcentrische structuur en de vermenging van historische en recente bebouwing, als geheel het karakter van een homogeen verstedelijk landschap. De beeldwaarde van de binnenstad als geheel wordt als te bewaren beschouwd.

H De vesten als groene boulevard rond de binnenstad

De "vesten als groene boulevard" is een concept dat een stedenbouwkundige transformatie van de vesten voorstelt van een verkeersruimte naar een stedelijke verblijfsruimte. Het concept werkt door in de verkeersstructuur, de economische structuur, de natuurlijke structuur en de centrumstructuur, maar het heeft bovenal een landschappelijke dimensie die vervat zit in het begrip "boulevard". De transformatie van de vesten is dan ook maar geslaagd te noemen als alle ingrepen samen resulteren in een coherent landschap met een eigen identiteit en een hoge beeldwaarde.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de vesten worden verder uitgewerkt in stadsdeel de binnenstad, § 14.7.

I Gearticuleerde overgangen tussen verschillende landschappen

Het behoud van het contrast in het landschap is wenselijk omdat het de waarneming prikkelt en de belevingswaarde intensificeert. Vaak verdwijnt echter het contrast in het landschap omdat markante overgangen tussen verschillende landschappelijke eenheden vervagen of omdat typische kenmerken van een landschap verdwijnen. Het kan gaan om een open landschap dat verkaveld wordt waardoor de grens tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte verwatert; om een abrupte wijziging van de landbouwteelt in een voorheen kleinschalig en gediversifieerd landbouwgebied,... Het verdwijnen van het contrast is meestal een sluipend en langdurig proces.

In de behandeling van de landschappelijke structuur is het de bedoeling om enkele bestaande overgangsgebieden te detecteren zodat ze behouden en versterkt kunnen worden. Anderzijds worden enkele nieuwe overgangsgebieden aangeduid waar het wenselijk is om de landschappelijke eigenheid op te waarderen.

9.4.2 Elementen van de gewenste landschapsstructuur

A Structuurbepalende elementen

De landschapsstructuur is opgebouwd uit structuurbepalende elementen. Ze geven de ruimtelijke samenhang weer tussen de verschillende ruimtelijke componenten die betrekking hebben op de belevingswaarde van de stedelijke omgeving. De landschapsstructuur is de ruimtelijke vertaling van het beeldkwaliteitsbeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad.

De landschapsstructuur is opgebouwd uit volgende structuurbepalende elementen:

- de Dijlevallei
- beboste heuvels
- open beekvalleien
- open landbouwlandschappen
- boscomplex Heverleebos/Meerdaalwoud
- geomorfologische overgangen
- gearticuleerde overgangen tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte
- het Vaartlandschap
- de vesten
- de Koning Boudewijnlaan
- de binnenstad
- karakteristieke wijken

B Ruimtelijke componenten

De ruimtelijke componenten die in de landschapsstructuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): ensembles, fragmenten en zichten. Zij vormen de basis voor de categorisering die verder in het hoofdstuk wordt uitgewerkt.

9.5 CATEGORISERING VAN DE LANDSCHAPPELIJKE ELEMENTEN

Op basis van de doelstellingen en de ruimtelijke concepten voor de landschapsstructuur, wordt een categorisering van de landschappelijke elementen opgesteld. De verschillende elementen die essentieel zijn voor het behoud van de kwaliteit van het Leuvense landschap worden vervolgens in een categorie ondergebracht. Hiermee wordt de ruimtelijke samenhang van deze elementen beklemtoond en krijgen ze een waardering. De selectie van landschappelijke elementen is dus niet vrijblijvend aangezien op basis van deze categorieën het ruimtelijk beleid zal bepaald worden.

In wat volgt worden eerst de gehanteerde begrippen nadere toegelicht, waarna binnen de voorgestelde categorisering, de verschillende elementen van het Leuvense landschap worden geselecteerd.

9.5.1 Categorisering op basis van ruimtelijke samenhang

De ruimtelijke samenhang in een landschap is niet altijd gemakkelijk te duiden. Zonder volledig te willen zijn,

kan de ruimtelijke samenhang te maken hebben met de volgende factoren.

- Indien de verschillende elementen van een landschap tijdens eenzelfde periode ontstaan zijn, is er sprake van een chronologische samenhang. Hierdoor hebben ze dezelfde bouwstijl, hetzelfde materiaalgebruik, dezelfde typologie. Het Groot-Begijnhof is hiervan een sprekend voorbeeld.
- Indien de onderlinge beïnvloeding van de natuurlijke processen en de maatschappelijke ontwikkelingen nog duidelijk afleesbaar is in het landschap, is er sprake van een genetische samenhang. Een voorbeeld is Wijgmaalbroek waar door de vochtige ondergrond (hydrologie) een specifieke vegetatie voorkomt en een ander landgebruik en -inrichting (broekbossen en vochtige weilanden in de komgronden).
- Indien de verschillende elementen vanuit een omsvattende functionele logica zijn ingeplant en hun vorm hebben gegeven, is er sprake van een functionele samenhang. Hoewel niet alle elementen van het Martelarenplein in een korte tijdsspanne zijn gebouwd, vormen ze om deze reden toch een ruimtelijk samenhangend geheel.

Op basis van de ruimtelijke samenhang worden in het landschap ensembles en fragmenten onderscheiden.

A Ensembles

- Definitie

Een ensemble is een aaneengesloten ruimte die beleidsmatig als een landschappelijk geheel wordt beschouwd. Een ensemble bestaat uit verschillende fragmenten (zo-

als gebouwen, infrastructuur, reliëf, open ruimte, ...) die door hun onderlinge relatie een zekere ruimtelijke samenhang vertonen. Dankzij deze ruimtelijke samenhang zijn ensembles herkenbaar en hebben ze als (potentieel) harmonisch geheel een zekere landschappelijke waarde. De ruimtelijke samenhang binnen het ensemble verhoogt bovendien de landschappelijke waarde van de samenstellende fragmenten.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Het behoud of de versterking van de landschappelijke kwaliteit van het ensemble staat voorop. Bij ontwikkelingen die de beeldwaarde van een ensemble significant kunnen wijzigen, moet de impact van deze ontwikkelingen op de beeldwaarde van het ensemble worden onderzocht. Dit geldt voor ontwikkelingen die betrekking hebben op fragmenten die bepalend zijn voor de beeldwaarde van het ensemble, voor een wijziging in hun onderlinge samenhang en voor ontwikkelingen aan de randen van het ensemble. Nieuwe ontwikkelingen moeten binnen het landschap passen of er een verbetering aan toebrengen.

B Fragmenten

- *Definitie*

Een fragment is een afzonderlijk waarneembaar element in de ruimte, dat beleidスマtig als betekenisvol in het landschap wordt beschouwd met een intrinsieke landschappelijke waarde. Dikwijls zijn fragmenten zo herkenbaar of betekenisvol dat ze de landschappelijke waarde van hun omgeving beïnvloeden. Een bijzondere vorm van een fragment is de landmark. Landmarks vormen dankzij hun ligging of morfologie* een baken in het landschap.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Het behoud of de versterking van de landschappelijke kwaliteit (intrinsieke en contextuele waarde) van het fragment staat voorop. Bij ontwikkelingen die de beeldwaarde van een fragment significant kunnen wijzigen, moet de impact van deze ontwikkelingen op de beeldwaarde van het fragment worden onderzocht. Dat geldt zowel voor ontwikkelingen die betrekking hebben op het fragment zelf, als voor ontwikkelingen in (de relatie tot) de directe omgeving.

C Zichten

- *Definitie en ontwikkelingsperspectief*

Een zicht wordt gedefinieerd als de (mogelijke) waarneming van een karakteristiek landschap. Zichten verhogen de belevenswaarde van een landschap en moeten daarom gevrijwaard worden. Om een zicht te vrijwaren moet het landschap waarnaar men kijkt behouden blijven én moet de standplaats (plek van waaruit men kijkt) publiek toegankelijk blijven of gemaakt worden.

9.5.2 Categorisering op basis van landschappelijke waardering

De landschappelijke waardering is de waarde die men toekent aan een bepaald landschap. Deze waardering bepaalt in grote mate de ontwikkelingsperspectieven van het landschap. Zoals eerder al werd aangehaald is de waardering voor een landschap subjectief: ze is cultureel en maatschappelijk bepaald en verandert in de tijd. De hier voorgestelde opsomming zal in functie van wijzigende inzichten dan ook voortdurend moeten worden bijgestuurd. Dit verhindert niet dat de categorisering als kader werkbaar blijft.

De landschappelijke waardering kan uitgezet worden op een as met afnemende appreciatie. De volgende gradaties worden onderscheiden:

A Historisch waardevol

- *Definitie*

Een ensemble of fragment wordt als historisch waardevol beschouwd wanneer het door zijn voorkomen een belangrijke getuige vormt van de wordingsgeschiedenis van de stad.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Omwille van het geschiedkundig belang moet het ensemble of fragment in zijn huidig voorkomen bewaard worden. Nieuwe ingrepen zijn slechts toegelaten in zoverre ze het voorkomen respecteren en nodig zijn voor een zinvol (her)gebruik van de ruimte.

B Beeldbepalend

- *Definitie*

Een ensemble of fragment wordt als beeldbepalend beschouwd wanneer het door zijn voorkomen de landschappelijke kwaliteit, de specificiteit en de herkenbaarheid van de omgeving bepaalt. In tegenstelling tot historisch waardevolle gebouwen is hun geschiedkundige waarde minder uitgesproken.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Nieuwe ingrepen moeten de beeldwaarde van het ensemble of fragment instandhouden of verbeteren. In principe vereist dat het behoud van de elementen die aan het ensemble of het fragment zijn beeldwaarde ver-

schaffen. Indien behoud niet mogelijk is, dan moet het nieuwe minstens dezelfde beeldwaarde hebben als het oorspronkelijke.

C Vragend

- *Definitie*

Een ensemble of fragment wordt als vragend beschouwd wanneer zijn beeldwaarde onvoldoende is in verhouding tot zijn specifieke of strategische ligging in de stad. Mits deze plekken voldoende beeldwaarde zouden hebben, zouden ze als accent of herkenningspunt in het landschap kunnen functioneren.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Nieuwe ingrepen moeten een substantieel hogere landschappelijke kwaliteit, specificiteit en herkenbaarheid voor het ensemble of het fragment en voor de omgeving realiseren.

D Storend

- *Definitie*

Een ensemble of fragment wordt als storend beschouwd wanneer zijn aanwezigheid in de omgeving een onaanvaardbaar verlies aan landschappelijke kwaliteit veroorzaakt.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Nieuwe ingrepen moeten erop gericht zijn het storend karakter weg te nemen. De instandhouding van het ensemble of fragment is niet mogelijk indien dit het storend karakter bestendigt.

9.5.3 Categorisering op basis van schaal

Naarmate het gebied dat men beschouwt uitgestrekter wordt, zal men grotere ensembles en weidsere zichten in het landschap kunnen onderscheiden. Het schaalniveau* waarop naar het landschap gekeken wordt, is met andere woorden bepalend voor de afbakening van ensembles en de aanduiding van zichten. Op elk schaalniveau worden de ensembles gekenmerkt door een specifieke ruimtelijke samenhang en karakteristieke zichten. Op het niveau van de stad vormt de zuidelijke Dijlevallei bijvoorbeeld een ensemble. Op het niveau van de zuidelijke Dijlevallei vormen Egenhovenbos, de Voervallei en het Kasteelpark Arenberg afzonderlijke ensembles. Op het niveau van het Kasteelpark Arenberg vormt het kasteelcomplex (het kasteel, de molen, het voorplein en de directe omgeving) een ensemble. Op het niveau van het kasteelcomplex tenslotte, kan het binnenplein opnieuw als een ensemble worden gedefinieerd.

De aanleg van een brug over de Dijle (of de bouw van een dakkapel op het kasteel), wijzigt op significante wijze de beeldwaarde van het ensemble van het kasteelcomplex. Dezelfde ingreep heeft echter geen gevolgen voor de beeldwaarde van het ensemble van de zuidelijke Dijlevallei. Omgekeerd heeft een ingreep die een impact heeft op de beeldwaarde van de hele zuidelijke Dijlevallei, bijvoorbeeld de bouw van een hoge GSM-mast of windturbine, naar alle waarschijnlijkheid ook een impact op de beeldwaarde van het kasteelpark.

De conclusie van deze redenering is dat grootschalige ensembles een grotere landschappelijke draagkracht heb-

ben dan kleinschalige ensembles. Vanuit het standpunt van de kwaliteitsbewaking moet er bijgevolg met eenzelfde ruimtelijke ingreep anders worden omgegaan naargelang de ligging binnen een grootschalig of een kleinschalig ensemble. Anders gezegd: de "drempelwaarde" voor het al dan niet significant wijzigen van een ensemble, ligt hoger naarmate het schaalniveau stijgt.

Er worden vier schaalniveaus voor de ensembles en de zichten onderscheiden, namelijk de stad, het stadsdeel, de deelruimte en de site. De definiëring van de landschappelijke kwaliteit, het onderzoek naar de impact van een ingreep en de procedure voor de beoordeling van de ingreep zijn afhankelijk van het schaalniveau.

A Schaal van de stad

- Definitie

Een ensemble of een zicht is op schaal van de stad te situeren, als zijn beeldwaarde en zijn omvang bepalend zijn voor de landschappelijke kwaliteit van de stad Leuven.

- Ontwikkelingsperspectief

Ingrepen die de beeldwaarde van het ensemble of het zicht significant kunnen wijzigen, moeten onderworpen worden aan een openbaar onderzoek en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad, na advies van de GECORO.

De selectie, de afbakening en de omschrijving van de beeldwaarde van de ensembles en zichten op schaal van de stad, gebeuren in een RUP voor de landschapsstruc-

tuur. Vooraleer dat RUP op te maken stelt de stad een structuurschets op voor elk van de betreffende gebieden: deze worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd. Bij afwezigheid van een RUP moet de aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant kan wijzigen, zelf een structuurschets opmaken voor het betreffende gebied, waarin de impact van de ingreep op het gebied wordt nagegaan.

B Schaal van een stadsdeel

- *Definitie*

Een ensemble of een zicht is op schaal van een stadsdeel te situeren, als zijn beeldwaarde en zijn omvang bepalend zijn voor de landschappelijke kwaliteit van een stadsdeel van Leuven, zoals deze in de gebiedsgerichte hoofdstukken van het richtinggevend gedeelte werden gedefinieerd.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Ingrepen die de beeldwaarde van het ensemble of het zicht significant kunnen wijzigen, moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad, na advies van de GECORO. Voor historisch waardevolle ensembles en zichten op schaal van een stadsdeel moeten deze ingrepen bijkomend aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de ensembles en zichten op schaal van een stadsdeel, gebeuren in een RUP voor de landschapsstructuur. De aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant kan wijzigen, moet een inrichtingsplan op-

maken voor het betreffende gebied, waarin de impact van de ingreep op het gebied wordt nagegaan.

C Schaal van een deelruimte

- *Definitie*

Een ensemble of een zicht is op schaal van een deelruimte te situeren, als zijn beeldwaarde en zijn omvang bepalend zijn voor de landschappelijke kwaliteit van een deelruimte of een deelsysteem van Leuven, zoals deze in de gebiedsgerichte hoofdstukken van het richtinggevend gedeelte werden gedefinieerd.

- *Ontwikkelingsperspectief*

Ingrepen die de beeldwaarde van het ensemble of het zicht significant kunnen wijzigen, moeten voor advies aan de GECORO worden voorgelegd. Voor historisch waardevolle ensembles en zichten op schaal van een deelruimte moeten deze ingrepen bijkomend ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de ensembles en zichten op schaal van een deelruimte gebeuren in een RUP voor de landschapsstructuur. De aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant kan wijzigen, moet een stedenbouwkundig plan opmaken voor het betreffende gebied, waarin de impact van de ingreep op het gebied wordt nagegaan.

D Schaal van een site

- *Definitie*

Een ensemble of een zicht is op schaal van een site te situeren, als zijn beeldwaarde en zijn omvang bepalend zijn

voor de landschappelijke kwaliteit van een site die ruimtelijk, functioneel en/of beheersmatig één geheel vormt.

- **Ontwikkelingsperspectief**

Het college van burgemeester en schepenen oordeelt over de ingrepen die de beeldwaarde van het ensemble of het zicht significant kunnen wijzigen. Voor historisch waardevolle ensembles en zichten op schaal van een site, moeten deze ingrepen bijkomend voor advies aan de GE-CORO worden voorgelegd.

De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de historisch waardevolle ensembles en zichten op schaal van een site, gebeuren in een RUP voor de landschapsstructuur. Voor de andere gebeuren deze bij de vergunningsaanvraag. De aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant kan wijzigen, moet een architecturaal plan opmaken voor het betreffende gebied, waarin de impact van de ingreep op het gebied wordt nagegaan.

9.6 SELECTIE VAN LANDSCHAPPELIJKE ELEMENTEN

Op basis van een eerste onderzoek van het Leuvense landschap³, werden volgende niet-limitatieve selecties opgesteld. Deze selecties hebben, anders dan voor andere deelstructuren, geenszins de ambitie volledig te zijn. Ze kunnen beschouwd worden als de eerste aanzet van een lijst die op basis van participatie en discussie vervolledigd zal worden.

9.6.1 Niet-limitatieve selectie van ensembles

- A *Niet-limitatieve selectie van ensembles op schaal van de stad*

(zie figuur 2.19)

- *Historisch waardevol ensemble op schaal van de stad*
(geen)

- *Beeldbepalend ensemble op schaal van de stad*

Zuidelijke Dijlevallei (BE1), Zwanenberg (BE5), Roeselberg (BE8), Vaartlandschap (BE9), open landbouwgebied Herent (BE10), vesten (BE11), binnenstad (BE12), Wijg-maalbroek (BE13), Kesselse Bergen en Lemingbeekvallei (BE14), Lobergen (BE15), Molenbeek-Abdijbeekvallei (BE16), Petrusberg (BE17), Molenbeek-Bierbeekvallei (BE18), Heverleebos-Meerdaalwoud (BE19), Gasthuisbos – Wingevallei (BE20), Hambos (BE28) ...

- *Vragend ensemble op schaal van de stad*
Spoorweggebied (VE40)

Dit gebied wordt geselecteerd als vragend ensemble, op basis van de divergentie tussen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de bestaande toestand. Voor de beschrijving van de gewenste ontwikkeling wordt verwezen naar stadsdeel oostelijk heuvellandschap, § 11.6.

- *Storend ensemble op schaal van de stad*
(geen)

³ Deels gebaseerd op inventarissen die werden opgesteld n.a.v. de opmaak van een APA* voor Leuven (dienst ruimtelijke ordening, 1995).

- B Niet-limitatieve selectie van ensembles op schaal van het stadsdeel**
 (zie figuur 2.19)
- Historisch waardevol ensemble op schaal van het stadsdeel
 (geen)
 - Beeldbepalend ensemble op schaal van het stadsdeel
 Kasteelpark Arenberg (BE2), Voervallei Egenhoven (BE3), Egenhovenbos (BE4), Vogelzang (BE6), Kareelveld (BE7), Bellefroid (BE8), Vaartkom (BE9), Dijlevallei Puthof (BE21), wijk Lolanden met Casablanca (BE34), omgeving Dalemhof (BE38), omgeving Abdij van Park (BE39), omgeving Bierbeekpleindreef (BE40), middeleeuwse stadskern (BE44), Nieuw Kwartier (BE45), Bondgenotenlaan (BE46), Naamsestraat (BE47), Brusselsestraat (BE48), Mechelsestraat (BE49), Tiensestraat (BE50) ...
 - Vragend ensemble op schaal van het stadsdeel
 Koning Boudewijnlaan (VE1), Termunckveld (VE2), Gasthuisberg (VE3), Vaartzone (VE4), Bodart en Tervurensevest (VE5), Remysite (VE10), ambachtenzone Wijgmaal-sesteenweg (VE14), Centrale Werkplaatsen (VE19), Tiensesteenweg (VE20), stationsomgeving (VE21), Philipssite (VE22), Parkveld (VE24), Ziekenhuissite (VE26), Dijlevallei gordel zuid (VE27), Dijlevallei gordel noord (VE28) ...
- Deze gebieden worden geselecteerd als vragend ensemble, op basis van de divergentie tussen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de bestaande toestand. Voor de beschrijving van de gewenste ontwikkeling wordt verwezen naar de betreffende deelruimten in hoofdstukken 10 t.e.m. 14.
- Storend ensemble op schaal van het stadsdeel
 (geen)
- C Niet-limitatieve selecties van ensembles op schaal van de deelruimte**
- De selectie is te interpreteren als voorbeeld bij de leidscategorie maar op dit moment nog niet voldoende onderbouwd. Om die reden worden de ensembles niet op kaart aangeduid.
- Historisch waardevol ensemble op schaal van de deelruimte:
 Kasteelcomplex Arenberg, Abdijcomplex Vlierbeek, Martelarenplein, Abdijcomplex van Park, Klein Begijnhof, Abdij St.-Geertrui , Grote Markt , Groot-Begijnhof, Tweebronnen, Leuven-Centraal, ...
 - Beeldbepalend ensemble op schaal van de deelruimte
 Fort, omgeving St.-Martinuskerk Wilsele-Dorp, wijk Korte Dolagestraat, Wijveld, plein Watermolenstraat, Steiner-school Wijgmaal, Abdijdomein Vlierbeek, wijk Beosierlaan, wijk Fabiola, Heuvelhof, wijk Rerum Novarumlaan, De Bron, wijk Schoolstraat, Pasteurwijk, kerkhof Kessel-Lo, kerkhof Leuven, Matadi, wijk Duinberglaan, wijk Beukenlaan – Prinses Lydialaan, Abdij Keizersberg, Vismarkt, Brouwersstraat 7, Handbooghof, Lei en omgeving, St.-Jacobsplein, Kruidtuin, Voorzorgstraat, omgeving Drinkwaterstraat, omgeving Oude Markt, omgeving Hogeschoolplein, stadspark, Ladeuzeplein, St.-Maartensdal,

Mussenbuurt, Blijde-Inkomstraat, Tiensevest buitenstadszijde, Schreursvest, Naamsevest, Tervuursevest buitenstadszijde, Regastraat, F. Lintsstraat, Weldadighedsstraat, De Bayostraat, Wijk A. Bastinstraat, P. Delvauxwijk, O.L.Vrouwstraat, Rijschoolstraat – Smoldersplein , Jezuïtengoed in Eghenoven , ...

- *Vragend ensemble op schaal van de deelruimte*
Tervuursepoort, Naamsepoort, Parkpoort, Tiensepoort, stationsbuurt Wijgmaal, Dijlemeander, Ymeria, centrum Wilsele-Putkapel, Vuntcomplex, Holsbeeksesteenweg, Molenbeek-Bierbeekvallei en Ruelenspark, omgeving van de Sint-Lambertuskerk en het deelgemeentehuis Heverlee, bottelarij Sluisstraat – Mechelsestraat, Bruul, omgeving St-Barbara, site H.Hartziekenhuis, campus Sociale Wetenschappen, omgeving Strijdersstraat, Diestsevest – Vuurkruisenlaan, OCMW-site, Kolenkoer Tiensevest, Diestspoort, Martelarenlaan, Museumsite,....

Deze gebieden worden geselecteerd als vragend ensemble, op basis van de divergentie tussen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de bestaande toestand. Voor de beschrijving van de gewenste ontwikkeling wordt verwezen naar de betreffende deelruimten in hoofdstukken 10 t.e.m. 14.

- *Storend ensemble op schaal van de deelruimte*
(geen)

D Selectie van ensembles op schaal van de site

De ensembles op schaal van de site zijn zeer groot in aantal. De selectie ervan valt dan ook buiten het bestek van het structuurplan. Het is – op de historisch waarde-

volle ensembles na – evenmin haalbaar deze in een RUP vast te leggen. Daarom zullen deze ensembles ad hoc, onder meer naar aanleiding van aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen, worden geselecteerd en afgebakend.

9.6.2 Niet-limitatieve selectie van fragmenten

A Selectie van historisch waardevolle fragmenten

Alle beschermd monumenten, onder meer : Remytoren, Centrale Werkplaatsen hallen 4, 5 en 9, St-Jacobskerk, Justus Lipsiuscollege, hoek Minderbroedersstraat – Kapucijnenvoer, Universiteitsbibliotheek, ...

B Selectie van beeldbepalende fragmenten

Tracé Engels Spoor, St-Martinuskerk en kerkhof Wilsele-Dorp, Jezuïetencollege St.Jansbergsesteenweg, Vaart met Vaartkom, talud Wilsele-Dorp, rand komgronden Wijgmaalbroek, nieuwe toren Interbrew, kerk Kessel-Lo, villa's Tiensesteenweg , toren Philips, ...

C Selectie van vragende fragmenten

De selectie van vragende en storende fragmenten valt buiten het bestek van het structuurplan. Deze inventarisatie vereist gedetailleerd terreinonderzoek.

D Selectie van storende fragmenten

De selectie van vragende en storende fragmenten valt buiten het bestek van het structuurplan. Deze inventarisatie vereist gedetailleerd terreinonderzoek.

9.6.3 Niet-limitatieve selectie van zichten

A Selectie van zichten op schaal van de stad

Zicht vanuit de Gasthuisberg/Zwanenberg op het Dijleland, zicht vanuit de Toverberg op de westelijke heuvels, zicht vanuit de Roeselberg op de noordelijke laagvlakte, zicht van Kesselberg op Atomium, ...

B Selectie van zichten op schaal van het stadsdeel

Opeenvolgende zichten vanaf de E314 op Leuven, diverse zichten vanuit Wilsele-Dorp op Vaartzone, zicht van de Celestijnenlaan (Dijlebrug) op Eghenovenbos, zicht van Puthof op Fort, zicht van de Diestsesteenweg op Abdij Vlierbeek, zicht van Philipssite op Abdij van Park, zicht van Meerdaalboslaan naar Abdij van Park, zicht van Keizerhof naar binnenstad, zicht van Keizersberg naar binnenstad, zicht van Koetsweg / St.-Martinusberg op Sint-Rombouts Kathedraal (Mechelen), ...

C Selectie van zichten op schaal van de deelruimte

Zicht vanuit het kantineplein op het kasteel van Arenberg, zicht van Philips op Abdij van Park, zicht van Rijschoolstraat op St.-Maartensdal, zicht van Martela-renplein op Grote Markt, zicht van Grote Markt op Martelarenplein, zicht van Koning Boudewijnlaan op Termunckveld, ...

9.7 GEBIEDSGERICHTE BENADERING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

Naast het formuleren van algemene doelstellingen voor de publieke ruimte, wordt in de landschapsstructuur

ook een eerste aanzet gegeven van een gebiedsgerichte benadering. De verdere uitwerking ervan, valt buiten het bestek van het structuurplan. Dat moet gebeuren in beeldkwaliteitsplannen en inrichtingsplannen.

De volgende opsomming omvat locaties waar de publieke ruimte als strategisch element kan ingezet worden om de landschappelijke kwaliteit op te waarderen. Niet toevallig werden sommige van deze locaties in vorige paragraaf als vragende plekken geselecteerd.

A De woonkernen

- Omschrijving

Het bijkomende aanbod aan woningen in Leuven zal prioritair in de woonkernen gerealiseerd worden. Woon-kernen worden beschouwd als strategische gebieden waarin gestreefd wordt naar een verbetering van de woonkwaliteit in al zijn facetten. Deze woonkwaliteit heeft betrekking op het aanbod aan woningen, de nabijheid van groene ruimte en voorzieningen, de ontsluiting met openbaar vervoer, de aanleg van de publieke ruimte,...

- Selectie

Zie nederzettingsstructuur, § 5.4.1

- Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte

Via de inrichting van de publieke ruimte kan de woonkwaliteit en de eigenheid van de woonkern worden versterkt. In het bijzonder kan in woonstraten zonder een bijzondere verkeersfunctie, de publieke ruimte worden

ingericht in functie van de erf- en verblijfsfunctie en van het zacht verkeer. Er kunnen maatregelen worden genomen ter ontmoediging van het sluiptverkeer*.

In de straten met een wijkontslutingsfunctie zijn extra maatregelen nodig voor de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Deze maatregelen hebben onder andere tot doel een aangepast rijgedrag af te dwingen en het zacht verkeer beter te beschermen.

In de mate van het mogelijke wordt in de publieke ruimte voorzien in de lokale parkeerbehoefte. Wijk per wijk moet bekeken worden wat de beste inrichtingsmogelijkheden zijn (parkeren op openbaar domein of op privaat domein, op de straat of op publieke parkeerplaatsen...).

De ontwikkeling van groene ruimte en speelruimte, in functie van de lokale behoefte, de beschikbare middelen en de opportuniteiten, is een noodzakelijk onderdeel van de inrichting van de publieke ruimte. Waar mogelijk worden zichtassen op karakteristieke gebouwen of het omliggende landschap vrijgehouden.

B De multifunctionele centra en ontwikkelingspolen

- Omschrijving

Multifunctionele centra vormen een onderdeel van de woonkern. In multifunctionele centra wordt een verwerving van het wonen en niet-woonfuncties vooropgesteld. Deze niet-woonfuncties kunnen er worden gerealiseerd, mits ze verenigbaar zijn met de woonfunctie.

Multifunctionele ontwikkelingspolen zijn gebieden rond de binnenstad met een groot potentieel om een groot-schalige multifunctionele ontwikkeling op te vangen.

- Selectie

Zie nederzettingsstructuur, § 5.4.2 en centrumstructuur, § 6.4.4.

- Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte

De inrichting van de publieke ruimte staat in functie van de verblijfsfunctie en de centrumrol van het gebied. Gezien de strategische ligging en de verkeersattractie, moet bijzondere aandacht uitgaan naar de geleiding van het verkeer en naar de verkeersleefbaarheid. Waar nodig betekent dit dat de weg moet worden ingericht als een doortocht* (zie verkeersstructuur, § 8.7.4)

C De middeleeuwse stadskern en de multifunctionele assen

- Omschrijving

De middeleeuwse stadskern omvat het gebied binnen de eerste omwalling. Het heeft een beduidend hogere concentratie aan bezoekersgerichte functies dan de rest van de binnenstad. Ook langs de multifunctionele assen rond de middeleeuwse kern zijn een groot aantal centrumfuncties aanwezig. Onder bezoekersgerichte functies worden stedelijke functies verstaan die mikken op een buitenlokaal publiek en dus niet enkel afhankelijk zijn van inwoners maar ook van stadsbezoekers. Ook in de toekomst zal de middeleeuwse stadskern in aanmerking komen voor de opvang van bezoekersgerichte functies.

- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*
- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*

In de middeleeuwse stadskern en op de multifunctionele assen moet de publieke ruimte worden afgestemd op de (potentiële) bezoekersfunctie. Straten die geen deel uitmaken van een primaire of secundaire verkeerslus*, kunnen verkeersluw worden aangelegd met een gelijkwaardige behandeling van voetgangers, fietsers en wegverkeer. Tussen de straten in kan een fijnmazig netwerk voor zacht verkeer worden uitgebouwd, bestaande uit een aaneenschakeling van semipublieke ruimten en doorgangen. De creatie van bijkomende (semi-)publieke verbindingen kan als voorwaarde opgelegd worden aan nieuwe grootschalige projecten binnen de stad.

314

Zichten op karakteristieke gebouwen moeten gevrijwaard worden.

Voor verdere uitwerking, zie hoofdstuk 14, stadsdeel binnenstad.

D *Aansluitingen op de hoofdwegen en verbindingswegen*

- *Omschrijving*

De aansluitingen op de hoofdwegen* en de verbindingswegen* vormen de toegangen tot Leuven voor het wegverkeer.

- *Selectie*

Zie verkeersstructuur, § 8.7.

- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*
- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*

De publieke ruimte van de aansluitingen op de hoofdwegen en van de verbindingswegen moet afgestemd worden op de (selectieve) doorstroming van het wegverkeer. De ruimte moet een representatieve inrichting krijgen, die aansluit bij haar functie van toegang tot de stad. In het bijzonder is aandacht nodig voor de beeldwaarde van de kruispunten.

In de bebouwde omgeving is een relatie met de aangrenzende bebouwing wenselijk. Daarbuiten is een landschappelijke inpassing van de infrastructuur wenselijk, onder meer door groenaanleg.

E *De stedelijke scharnieren*

- *Omschrijving*

Uit het gebiedsgerichte deel blijkt dat Leuven is samengesteld uit verschillende deelgebieden. Deelgebieden zijn ruimtelijke gehelen die een interne samenhang vertonen. Deze samenhang is gebaseerd op ruimtelijke en morfologische eigenschappen. Scharnierpunten zijn gebieden waar meerdere deelgebieden samenkommen. Ze zijn dus gelegen op de rand van deelgebieden en vormen een overgangsruimte. Het gevaar van overgangsruimtes is – juist omdat ze zo excentrisch liggen ten opzichte van de deelgebieden – dat ze verwateren in ongedefinieerde doorgangsgebieden zonder verblijfskwaliteit of beleveniswaarde.

- *Selectie*

De selectie van alle stedelijke scharnieren valt buiten het bestek van het structuurplan. Het gaat onder meer om

de poorten van de vesten, het overgangspunt van open naar bebouwde ruimte langs de invalswegen, belangrijke kruispunten op de invalswegen, ...

- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*

De inrichting van de publieke ruimte aan deze stedelijke scharnieren moet hun verbindende functie tussen de aangrenzende deelgebieden articuleren en versterken.

F De bedrijventerreinen

- *Omschrijving*

Bedrijventerreinen worden gekenmerkt door een ruimtelijke organisatie op basis van overwegend economische parameters. Een optimale circulatie van goederen en personen (aan- en afvoer) en de logica van het productieproces bepalen de maat en de inrichting van de gebouwen en de publieke ruimte. Deze éénzijdige inrichtingslogica kan resulteren in steriele, onleesbare gebieden met een gebrek aan herkennings- en oriëntatiemogelijkheden.

- *Selectie*

Zie economische structuur, § 7.6.2

- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*

Ook bij de bedrijventerreinen moet de inrichting van de publieke ruimte en de semi-publieke ruimte (parkings, opslagzones, loskades, ...) bijdragen tot de kwaliteit en de herkenbaarheid van de werkomgeving. De publieke ruimte heeft behoefte aan structuur en begrenzing.

G De open ruimte

- *Omschrijving*

De publieke ruimte in de openruimtegebieden betreft zowel de infrastructuur als de publiek toegankelijke open ruimte (zoals bossen).

- *Selectie*

Zie openruimtestructuur, § 4.5

- *Ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van de publieke ruimte*

De inrichting van de publiek toegankelijke open ruimte staat in het teken van de hoofdfunctie die aan het openruimtegebied wordt toegekend, en van de relatie tussen de natuurwaarde* en de gebruikswaarde*. Hiervoor wordt verwezen naar de ontwikkelingsperspectieven voor de openruimtestructuur (zie hoofdstuk 4).

Bij de inrichting van de infrastructuur in de open ruimte moet een maximale landschappelijke inpassing worden nagestreefd. De beleving van de open ruimte vanaf de infrastructuur vormt een belangrijke randvoorwaarde bij de inrichting. In het bijzonder moet de impact van de verlichting van de infrastructuur op de omgevende ruimte worden nagegaan.

9.8 BELEIDSKADER

9.8.1 Instrumentarium

A *Opmaak van een RUP voor de landschapsstructuur*

De stad kan een thematisch RUP voor de landschapsstructuur opmaken. Daarin worden de landschappelijke elementen afgebakend en worden voor elk van de categorieën de ontwikkelingsmogelijkheden vastgelegd.

B *Opmaak van een stedenbouwkundige verordening*

De stad kan een stedenbouwkundige verordening* opmaken met betrekking tot de realisatie van een landschappelijke basiskwaliteit in de leefomgeving.

C *Opmaak van beeldkwaliteitsplannen*

De stad kan beeldkwaliteitsplannen* opstellen waarin de kwaliteitseisen en de ontwerpvoorschriften voor de publieke ruimte in ruimtelijk samenhangende gebieden worden vastgelegd. De beeldkwaliteitplannen worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd. De richtlijnen moeten door de verschillende beheerders van de publieke ruimte en door particuliere bouwheren (bij verkavelingen) worden opgevolgd.

D *Opmaak van inrichtingsplannen* voor landschappelijke ensembles*

De stad kan de eigenaars of beheerders van landschappelijke ensembles verzoeken om een inrichtingsplan voor het ensemble op te maken. Daarin worden uitspraken gedaan over de bestemming, de inrichting en het be-

heer van de elementen die deel uitmaken van het landschappelijk ensemble.

9.8.2 Randvoorwaarden

A *Sensibilisering*

De zorg voor het stadslandschap is een collectieve verantwoordelijkheid. De overheid waakt weliswaar over de kwaliteit van particuliere projecten, maar is afhankelijk van de visie van de bouwheer en de creativiteit van de ontwerpers. Wel kan de overheid als bouwheer een voorbeeldrol vervullen.

Bouwen met respect voor de omgeving impliceert dat men een minimale kennis heeft van de geschiedenis en de eigenheid van een plek. Onbekend is inderdaad vaak onbemind. De overheid kan initiatieven nemen die het verhaal achter de landschappen aan de bevolking, de bouwheren en de ontwerpers duidelijk maken. Dat kan op verschillende manieren:

- de opmaak van een landschapsatlas, met een inventaris van de waardevolle en karakteristieke landschappen in Leuven
- de ondersteuning van heemkundige kringen en fotografeerverenigingen wanneer deze projecten opzetten over het landschap in Leuven
- de ondersteuning van de stichting Stad en Architectuur als platform voor het debat over kwalitatieve architectuur en stedenbouw in Leuven
- de verspreiding van informatie bij de bevolking over de realisatie van in het oog springende projecten; het Infohuis kan hierin een belangrijke rol spelen

B Kunst in de publieke ruimte

Beeldende kunst kan eveneens een bijdrage leveren aan de belevingswaarde van de publieke ruimte. Een kunstwerk kan de herkenbaarheid of de leesbaarheid verhogen (bijvoorbeeld op rotondes), en in sommige gevallen zelfs de gebruikswaarde (toegepaste kunst als straatmeubilair). Los van deze "praktische" eigenschappen, verleent een kunstwerk betekenis aan een ruimte.

De stad kan investeren in kunst in de publieke ruimte. Ze kan ook het werkgebied van de recent opgerichte beoordelingscommissie voor kunst in de publieke ruimte uitbreiden tot de kwaliteitszorg voor de publieke ruimte in het algemeen.

C Samenwerking met Monumenten en Landschappen

De stad kan de afdeling Monumenten en Landschappen van het Vlaamse Gewest verzoeken een gemeenschappelijk beleid uit te bouwen voor de landschappen en het historisch waardevolle patrimonium in Leuven.

D Herwaardering van de stedelijke erfgoedcel voor het onroerend patrimonium

Tot voor enkele jaren beschikte de stedelijke administratie over een monumentencel. Het is aangewezen deze te re-activeren als "erfgoedcel voor het onroerend patrimonium", waarmee wordt aangegeven dat ook de niet-beschermde, historisch waardevolle elementen belangrijk zijn. Deze cel staat in voor de inventarisatie van het patrimonium en voor de verdere uitwerking van het landschapsbeleid. Zij heeft daarnaast ook een belangrijke adviserende taak t.a.v. het vergunningenbeleid van de stad.

Tenslotte kan deze cel ook impulsen geven voor het sensibiliseren van de bevolking en van de beheerders van het erfgoed.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 1
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 2
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
VISIE EN DEELSTRUCTUREN

RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
STADSDELEN EN BELEIDSKADER

BINDENDE BEPALINGEN

KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

10	NOORDELIJKE TRECHTER	13
10.1	Visie en concepten voor het stadsdeel “noordelijke trechter”	13
10.1.1	Situering, afbakening en beschrijving	13
10.1.2	Algemene visie	13
10.1.3	Ruimtelijke concepten	14
10.1.4	Opdeling in deelruimten en deelsystemen	17
10.2	Deelruimte Leuven-Noord: een multimodale economische ontwikkelingspool	17
10.2.1	Visie	17
10.2.2	Ruimtelijke concepten	18
10.2.3	Mogelijke strategische projecten en acties	21
10.3	Deelruimte Wilsele-Putkapel: bijkomende woonmogelijkheden op maat van de kern	22
10.3.1	Visie	22
10.3.2	Ruimtelijke concepten	22
10.3.3	Mogelijke strategische projecten en acties	24
10.4	Deelruimte Wijgmaal: woonkern rond de Remysite	26
10.4.1	Visie	26
10.4.2	Ruimtelijke concepten	26
10.4.3	Mogelijke strategische projecten en acties	28
10.5	Deelruimte noordelijke laagvlakte: gevarieerd agrarisch landschap met twee kernen	30
10.5.1	Visie	30
10.5.2	Ruimtelijke concepten	30
10.5.3	Mogelijke strategische projecten en acties	33
10.6	Deelsysteem Vaartlandschap: landschappelijke, recreatieve en economische waarde	35
10.6.1	Visie	35
10.6.2	Ruimtelijke concepten	35
10.6.3	Mogelijke strategische projecten en acties	36

11	OOSTELJK HEUVELLANDSCHAP	41
11.1	Visie en concepten voor het stadsdeel “oostelijk heuvellandschap”	41
11.1.1	Situering, afbakening en beschrijving	41
11.1.2	Algemene visie	41
11.1.3	Ruimtelijke concepten	42
11.1.4	Opdeling in deelruimten	44
11.2	Deelruimte Beneden-Kessel: ontwikkeling tot een volwaardige woonkern	44
11.2.1	Visie	44
11.2.2	Ruimtelijke concepten	45
11.2.3	Mogelijke strategische projecten en acties	47
11.3	Deelruimte Kessel-Lo: op zoek naar structuur in de woonkern	48
11.3.1	Visie	48
11.3.2	Ruimtelijke concepten	49
11.3.3	Mogelijke strategische projecten en acties	53
11.4	Deelruimte Korbeek-Lo: een grensoverschrijdende woonkern langs de Tiensesteenweg	54
11.4.1	Visie	55
11.4.2	Ruimtelijke concepten	56
11.4.3	Mogelijke strategische projecten en acties	59
11.5	Deelruimte Hagelandse heuvels : valleien en heuvels structureren het landschap	60
11.5.1	Visie	60
11.5.2	Ruimtelijke concepten	61
11.5.3	Mogelijke strategische projecten en acties	64
11.6	Deelsysteem spoorwegbundel: van breuk naar stedelijke verbindingenruimte	66
11.6.1	Visie	66
11.6.2	Ruimtelijke concepten	67
11.6.3	Mogelijke strategische projecten en acties	70

12	ZUIDELIJK PLATEAU	75
12.1	Visie en concepten voor het stadsdeel “zuidelijk plateau”	75
12.1.1	Situering, afbakening en beschrijving	75
12.1.2	Algemene visie	75
12.1.3	Ruimtelijke concepten	76
12.1.4	Opdeling in deelruimten en deelsystemen	78
12.2	Deelruimte zuidelijke Dijlevallei: hogodynamische activiteiten in een groen kader	79
12.2.1	Visie	79
12.2.2	Ruimtelijke concepten	80
12.2.3	Mogelijke strategische projecten en acties	84
12.3	Deelruimte Heverlee: centrumversterking en multimodale ontsluiting van de woonkern	86
12.3.1	Visie	86
12.3.2	Ruimtelijke concepten	86
12.3.3	Mogelijke strategische projecten en acties	91
12.4	Deelruimte Park - Militair Domein: groene stapstenen tussen Heverlee en Haasrode	93
12.4.1	Visie	93
12.4.2	Ruimtelijke concepten	94
12.4.3	Mogelijke strategische projecten en acties	97
12.5	Deelruimte Haasrode: verdichting van de economische ontwikkelingspool	99
12.5.1	Visie	99
12.5.2	Ruimtelijke concepten	100
12.5.3	Mogelijke strategische projecten en acties	102
12.6	Deelruimte Heverleebos: de groene long van de stad	103
12.6.1	Visie	103
12.6.2	Ruimtelijke concepten	103
12.6.3	Mogelijke strategische projecten en acties	104
12.7	Deelsysteem Vesten: stedelijke functies langs een groene boulevard	105
12.8	Deelsysteem van de Koning Boudewijnlaan: een representatieve invalsweg met lokale bediening	105

13	WESTELJK HEUVELLANDSCHAP	109
13.1	Visie en concepten voor het stadsdeel “westelijk heuvellandschap”	109
13.1.1	Situering, afbakening en beschrijving	109
13.1.2	Algemene visie	109
13.1.3	Ruimtelijke concepten	110
13.1.4	Opdeling in deelruimten en deelsystemen	111
13.2	Deelruimte Wilsele-dorp: een goed ontsloten woonsatelliet	112
13.2.1	Visie	112
13.2.2	Ruimtelijke concepten	112
13.2.3	Mogelijke strategische projecten en acties	114
13.3	Deelruimte Kareelveld: decompressiezone voor het westen van de stad	115
13.3.1	Visie	115
13.3.2	Ruimtelijke concepten	115
13.3.3	Mogelijke strategische projecten en acties	116
13.4	Deelruimte Gasthuisberg : nieuwe ontwikkelingen inpassen in het landschap	117
13.4.1	Visie	117
13.4.2	Ruimtelijke concepten	117
13.4.3	Mogelijke strategische projecten en acties	119
13.5	Deelruimte Terbank: ontwikkeling tot volwaardige woonkern	120
13.5.1	Visie	120
13.5.2	Ruimtelijke concepten	120
13.5.3	Mogelijke strategische projecten en acties	122
13.6	Deelsysteem Koning Boudewijnlaan: een representatieve invalsweg met lokale bediening	124
13.6.1	Visie	124
13.6.2	Ruimtelijke concepten	124
13.6.3	Mogelijke strategische projecten en acties	126
13.7	Deelruimte Termunckveld: laatste locatie voor kennisgeoriënteerde bedrijvigheid	129
13.7.1	Visie	127
13.7.2	Ruimtelijke concepten	127
13.7.3	Mogelijke strategische projecten en acties	129

14	BINNENSTAD	135
14.1	Visie en concepten voor het stadsdeel “binnenstad”	135
14.1.1	Situering, afbakening en beschrijving	135
14.1.2	Algemene visie	135
14.1.3	Ruimtelijke concepten voor het stadsdeel	138
14.1.4	Opdeling in deelruimten en deelsystemen	141
14.2	Deelruimte “middeleeuwse stadskern”: een bezoekersgericht centrum binnen de eerste omwalling	142
14.2.1	Visie	142
14.2.2	Ruimtelijke concepten	143
14.2.3	Mogelijke strategische projecten en acties	147
14.3	Deelruimte Gordel: stedelijk wonen in vele gedaanten	149
14.3.1	Visie	149
14.3.2	Ruimtelijke concepten	149
14.3.3	Mogelijke strategische projecten en acties	158
14.4	Deelruimte Vaartkom: van industriegebied naar subcentrum	159
14.4.1	Visie	159
14.4.2	Ruimtelijke concepten	159
14.4.3	Mogelijke strategische projecten en acties	163
14.5	Deelsysteem Dijle: de Dijle levend door Leuven	164
14.5.1	Visie	164
14.5.2	Ruimtelijke concepten	165
14.5.3	Mogelijke strategische projecten en acties	167
14.6	Deelsysteem verkeersnetwerk: multimodaal bereikbare en verkeersleefbare binnenstad	167
14.6.1	Visie	167
14.6.2	Ruimtelijke concepten	168
14.6.3	Mogelijke strategische projecten en acties	174
14.7	Deelsysteem vesten: stedelijke functies langs een groene boulevard	175
14.7.1	Visie	175
14.7.2	Ruimtelijke concepten	176
14.7.3	Mogelijke strategische projecten en acties	181

15	BELEIDSKADER	187
15.1	Inleiding	187
15.2	Uitgangspunten voor kwaliteitszorg in het ruimtelijk beleid	188
15.2.1	Inleiding	188
15.2.2	Instrumenten voor de toetsing van de omgevingskwaliteit	190
15.2.3	Begeleiding van ontwerpprocessen	195
15.2.4	Klankbord en reflectie	197
15.2.5	Kwaliteitsbewaking in de vergunningsprocedure	201
15.2.6	Flexibiliteit*	202
15.3	Uitbouw van een instrumentarium	203
15.3.1	Bestaand instrumentarium	203
15.3.2	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	204
15.3.3	Verordeningen	208
15.3.4	Vergunningen- en handhavingsbeleid	209
15.3.5	Selectie- en locatiebeleid	210
15.3.6	Financiële instrumenten	210
15.3.7	Grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling	212
15.4	Strategische projecten	213
15.4.1	Inleiding	213
15.4.2	Strategische projecten voor de openruimtestructuur	214
15.4.3	Strategische projecten voor de nederzettingsstructuur	214
15.4.4	Strategische projecten voor de centrumstructuur	215
15.4.5	Strategische projecten voor de economische structuur	215
15.4.6	Strategische projecten voor de verkeersstructuur	216
15.4.7	Strategische projecten voor de landschapsstructuur	217
15.5	Samenwerking en overleg	218
15.5.1	Inleiding	218
15.5.2	Overleg met hogere overheden	219
15.5.3	Overleg met andere regionale steden	222
15.5.4	Overleg met burgemeenten	222
15.5.5	Overleg met lokale actoren	223

15.6	Communicatie	225
15.6.1	Projectgebonden informatie	225
15.6.2	Contact tussen bevolking en stadsbestuur	226
15.6.3	Sensibilisering	227
15.6.4	Ondersteuning	228
15.7	Beleidsvoorbereidend onderzoek	229
15.7.1	Verdere inhoudelijke onderbouwing	229
15.7.2	Ontwerpmatig onderzoek	232
15.7.3	Thematisch onderzoek	232
15.8	Interne organisatie	235
15.8.1	Het structuurplan en andere beleidsdomeinen	235
15.8.2	Werking van de stedelijke diensten	241
15.8.3	Evaluatie, opvolging en bijsturing	245
15.8.4	Automatisatie van het databaseheer	247
15.8.5	Begroting	250
15.9	Besluit: 101 acties voor de huidige legislatuur	255
15.9.1	Instrumentarium	255
15.9.2	Strategische projecten voor de openruimtestructuur	255
15.9.3	Strategische projecten voor de nederzettingsstructuur	255
15.9.4	Strategische projecten voor de centrumstructuur	255
15.9.5	Strategische projecten voor de economische structuur	256
15.9.6	Strategische projecten voor de verkeersstructuur	256
15.9.7	Samenwerkingen	256
15.9.8	Verwervingen	257
15.9.9	Beleidsvoorbereidend onderzoek	257
15.9.10	Instrumenten voor een geïntegreerd beleid	258
15.9.11	Communicatie	258
15.9.12	Interne organisatie	258



HOOFDSTUK 10

NOORDELIJKE TRECHTER



10 NOORDELIJKE TRECHTER

10.1 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STADSDEEL "NOORDELIJKE TRECHTER"

10.1.1 Situering, afbakening en beschrijving

De grenzen van het stadsdeel "noordelijke trechter" worden ruwweg bepaald door volgende reliëfverschillen: in het oosten de Kesselse Bergen, samen met de rand van het spoorwegplateau langs de Kesseldallaan/Eenmeilaan, in het westen het talud tussen Wilsele-Dorp (wordt behandeld in hoofdstuk 13)¹ en de Vaartzone. De zuidelijke grens wordt gevormd door de Lüdenscheidsingel.

Het stadsdeel ligt grotendeels in de geologische eenheid "noordelijke laagvlakte". Het spoorwegplateau en de Vaartzone liggen in de alluviale vlakte van de Dijle. Reliëf en bodem (leemige gronden) maakten het gebied van oudsher zeer geschikt voor landbouw. Ook vandaag heeft landbouw nog een belangrijk aandeel in het bodemgebruik.

In de Dijlevallei worden verschillende infrastructuren (spoor, Vaart, autosnelweg, hoogspanningslijnen, ...) gebundeld. Langs deze infrastructuren zijn belangrijke industriële ontwikkelingen ontstaan. Zo neemt de industriële activiteit het volledige valleigebied ten noorden van de binnenstad in en vormt, nog verder naar het noorden, Remy een industriële site tussen spoor en Vaart².

Wijgmaal en Wilsele-Putkapel zijn de twee belangrijkste kernen van dit stadsdeel. Wilsele-Centrum en Kwade Hoek zijn door de bebouwing langs de Aarschotsesteenweg ruimtelijk en functioneel volledig met Putkapel ver-

groeid. Waar verder over Wilsele-Putkapel wordt gesproken, wordt tegelijk ook Wilsele-Centrum en Kwade Hoek bedoeld. De drie worden in het structuurplan als één geheel beschouwd en als samenhangende woonkern behandeld.

Door de bundel van infrastructuur en industrie zijn de woonkernen ruimtelijk en functioneel sterk gescheiden van de binnenstad. Ze hebben daardoor een autonome groei gekend.

Meer achtergrondinformatie is terug te vinden in het informatief gedeelte, hoofdstuk 3.

10.1.2 Algemene visie

A Complementair gebruik van de open ruimte

Dankzij de aanwezigheid van een aantal grote open ruimten, vervult de noordelijke trechter een specifieke en essentiële taak in het stedelijk gebied. Het is niet alleen het belangrijkste gebied voor landbouw in Leuven. Het stadsdeel heeft ook een belangrijke ecologische én landschappelijke waarde en een belangrijk recreatief potentieel.

B Zelfstandige woonkernen

Door hun autonome groei hebben de woonkernen* van Wijgmaal en Wilsele-Putkapel (dit gebied omvat Wilsele-Centrum, Wilsele-Putkapel en Kwade Hoek) een specifiek karakter en een behoorlijk voorzieningenniveau*. Dat beeld moet behouden blijven.

¹ De afbakening van de stadsdelen correspondeert niet met de oude administratieve grenzen van de deelgemeenten, maar gebeurt volgens de geomorfologie van de stad (zie Gewenste ruimtelijke structuur van Leuven, § 3.2.1).

² In het structuurplan wordt de kortere, ingeburgerde benaming Vaart gebruikt in plaats van de officiële benaming "kanaal Leuven – Dijle".

Anderzijds maken de goede ontsluiting, de nog beschikbare ruimte binnen de huidige grenzen en de nabijheid van open ruimte, de kernen geschikt voor verdere woonontwikkeling. Deze evolutie mag echter niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteit en het eigen karakter van de kernen. Ze verschillen van andere kernen door hun relatie met de open ruimte, door de afstand tot de binnenstad en door hun specifieke ruimtelijke structuur.

Een belangrijke troef voor het wonen in een stedelijke woonkern is de nabijheid van voorzieningen. Het bestaande voorzieningenniveau moet behouden blijven en versterkt worden. Dit gebeurt onder meer door in elke woonkern een multifunctioneel centrum te definiëren, waarin de verdere groei van commerciële en gemeenschapsfuncties gestimuleerd wordt (zie ook centrumstructuur, § 6.4.10).

C Leuven-Noord krijgt een nieuwe impuls als economische gebied

Het gebied Leuven-Noord, begrensd door het talud aan Wilsele-Dorp, de Kesseldallaan/Eenmeilaan, de ring en de E314, is zeer goed ontsloten en is optimaal gelegen nabij de binnenstad. Vanwege deze bijzondere kenmerken komen de oude industriële gronden in de Vaartzone, de terreinen op het spoorwegplateau en de terreinen van Interleuven binnen de infrastructurendriehoek in aanmerking voor verdere (her)ontwikkeling als economische ontwikkelingspool.

Deze laatste twee terreinen worden door de reliëfverschillen en infrastructuren geïsoleerd van de omgeving

terwijl de Vaartzone, gelegen aan de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan, juist gekenmerkt wordt door een grotere stedelijke betrokkenheid.

De ontwikkelingsvisie Leuven-Noord³ biedt een kader voor de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling van het projectgebied. Tegelijk vormde ze de basis voor de infrastructuurwerken die in de raamovereenkomst Leuven-Noord werden vastgelegd, en die momenteel in voorbereiding of in uitvoering zijn. De krachtlijnen van deze ontwikkelingsvisie worden verder in dit hoofdstuk herhaald.

10.1.3 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het stadsdeel "noordelijke trechter" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten*. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.20.

A De geomorfologische trechtervorm structureert de ruimte

De geomorfologie is bepalend voor de afbakening en de typering van het stadsdeel. Deze geomorfologie bestaat uit een laagvlakte die overgaat in oost-west gerichte heuvelruggen. Hierin herkennen we het beeld van een trechter. De Dijle, die de trechter heeft vormgegeven, structureert de ruimte en karakteriseert het open landschap.

Het trechterconcept deelt het stadsdeel op in twee gehelen.

³ Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsvisie Leuven-noord", opgemaakt in opdracht van de stad Leuven, Leuven, 2000

Enerzijds is er de kom van de trechter met de woonkernen Wilsele-Putkapel en Wijgmaal, genesteld in een gevarieerd, onbebouwd landschap (landbouwgebied, Dijlevallei, Vunt, boscomplexen).

Anderzijds onderscheidt men de hals van de trechter, waar de grote dichtheid aan infrastructuren aanleiding heeft gegeven tot een industriële ontwikkeling. De hals van de trechter is de enige verbinding tussen de kom van de trechter en de binnenstad.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De geomorfologische elementen die de structuur van de noordelijke trechter bepalen (Dijlevallei, talud Wilsele-Dorp, talud Kesseldallaan-Eenmeilaan, oeverwal Wijgmaalbroek), moeten maximaal herkenbaar blijven in het landschap en moeten de ruimtelijke ontwikkeling sturen.
- De uitbouw van economische activiteiten in Leuven-Noord moet ruimtelijk beperkt worden tot de voet van het talud naar Wilsele-Dorp en tot de bovenrand van het talud langs de Kesseldallaan-Eenmeilaan.
- De "hals" van de trechter moet op een kwalitatieve manier plaats bieden aan de verbinding tussen Wijgmaal /Wilsele-Putkapel en de binnenstad, en aan de "groene doortocht" van de Vaart en de Dijle. De ontwikkeling van Leuven-Noord moet hiermee rekening houden.

B Economische ontwikkelingspool geënt op autosnelweg, spoor en Vaart

De ontsluiting van het spoorwegplateau en de Vaartzone naar afrit 20 van de E314, de spoorontsluiting (het station Leuven en een nog aan te leggen spoorwegplatform voor goederenvervoer) en de aanleg van een laad- en loskade langs het kanaal Leuven-Dijle, verantwoorden de intensieve (her)ontwikkeling van Leuven-Noord als een belangrijke economische ontwikkelingspool van de stad.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De infrastructuurwerken in het kader van de raamovereenkomst Leuven-Noord⁴ zijn de noodzakelijke voorwaarde en tegelijk de katalysator van de economische (her)ontwikkeling van Leuven-Noord. De economische activiteiten moeten maximaal gebruik maken van de multimodale bereikbaarheid*.

C Wijgmaal en Wilsele-Putkapel als twee compacte kerken in een open landschap

Voor de kom van de trechter wordt het ruimtelijk beeld opgeroepen van twee compacte kerken in een open landschap. Dit concept deelt het gebied op in drie deelruimten: de open ruimte als geheel, met daarin de kerken Wilsele-Putkapel en Wijgmaal.

De noordelijke laagvlakte, een gevarieerd agrarisch gebied met twee kerne, beschikt bovendien over een kenmerkende landschappelijke waarde, en vormt een belangrijk onderdeel in de landschapsstructuur (zie § 9.4.1.B).

⁴ De uitvoering van de infrastructuurwerken gebeurt conform de "Raamovereenkomst betreffende de heraanleg van Leuven-Noord" tussen het Vlaams Gewest, de NMBS, de Vlaamse vervoermaatschappij 'De Lijn', de NV Zeekanaal en de stad Leuven, ondertekend op 25 april 2001.

De aanwezigheid van de open ruimte met een hoge beleidingswaarde vormt bovendien een belangrijke leidraad om de woonkwaliteit blijvend te garanderen en te verhogen. In dit stadsdeel beschikken de meeste woningen over een eigen tuin. Deze typologie wordt als referentie aangehouden. Door de toegankelijkheid van het omgevende landschap te verhogen en een aantal groenelementen in de kernen aan te brengen wordt de private open ruimte aangevuld met belangrijke publieke openruimtegebieden.

Ontwikkelingsperspectieven

- Wijgmaal en Wilsele-Putkapel moeten twee afzonderlijke woonkernen blijven, elk met een eigen karakter en voorzieningenaanbod. De Dijle vormt de begrenzing tussen beide. De versterking van de Dijlevallei als groene corridor moet voorkomen dat beide kernen aan elkaar groeien.
- Beide kernen moeten duidelijke grenzen krijgen: ze worden bepaald door de kwaliteit van de omliggende open ruimte. Binnen deze grenzen kan door verdichting een bijkomend woningaanbod gerealiseerd worden, op maat van de kern. Verdere verlating* en verspreide bebouwing moet aangepakt worden. De toename van het woonareaal moet gebeuren binnen het bestaande weefsel.
- De bestaande woonlinten en verspreide bebouwing buiten de kernen worden beschouwd als een aantasting van de open ruimte. Ze worden geselecteerd als woonfragment* (zie nederzettingsstructuur § 5.4.3.) of geïsoleerde woning* (zie nederzettingsstructuur § 5.4.4.). Verdere toename van de be-

bouwing buiten de kernen moet drastisch worden ingeperkt.

- De ecologische, landschappelijke en recreatieve waarde van de verschillende open ruimten in het noorden van Leuven, wordt bepaald door hun onderlinge samenhang. Verdere versnippering of isolatie moet worden tegengegaan. Het behoud en de versterking van de verbindingen tussen de verschillende open ruimten onderling is essentieel.

D De Vaart als drager van een gevarieerd stedelijk landschap

Het kanaal Leuven-Dijle (de Vaart) heeft in grote mate de ontwikkeling van het noorden van Leuven bepaald. Het heeft om die reden een belangrijke structurerende waarde in het gebied. Naast de historische, louter economische waarde, heeft het kanaal intussen ook een belangrijke rol als landschappelijk en recreatief element gekregen. De ontwikkeling van opeenvolgende ruimten langs beide oevers van het kanaal moet derhalve op een kwalitatieve en coherente manier gebeuren.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De open ruimten langs de Vaart worden niet langer beschouwd als niet-ontwikkelde restruimte. Ze bepalen in belangrijke mate de landschappelijke kwaliteit langs de Vaart. Ze moet bovendien bewaard blijven, omdat ze beletten dat de oevers uitgroeien tot één aaneengesloten verstedelijkte ruimte.

- In het ruimtelijke beleid voor de oevers van de Vaart is de landschappelijke en recreatieve waarde nevengeschikt aan de economische waarde.
- Bij de ontwikkeling van de verstedelijkte ruimten langs de Vaart verdient de beeldwaarde van de gebouwen en van de open(bare) ruimte bijzondere aandacht (zie deelsysteem Vaartlandschap).

10.1.4 Opdeling in deelruimten en deelsystemen

De bovenvermelde visie, ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven zetten de kijntlijnen uit voor de ontwikkeling van het stadsdeel "noordelijke trechter". Deze globale benadering wordt nu verder verfijnd. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt duidelijk welke gebieden binnen het stadsdeel een samenhangende ontwikkeling moeten krijgen. Dit resulteert in een opdeling van het stadsdeel in deelruimten* en deelsystemen*.

Alle deelruimten en deelsystemen vereisen op hun beurt een specifiek en coherent ruimtelijk beleid. Voor elke deelruimte en elk deelsysteem worden daarom opnieuw een visie, ruimtelijke concepten, ontwikkelingsperspectieven en een gewenste ruimtelijke structuur voorgesteld. Per deelruimte en deelsysteem wordt ten slotte ook aangegeven welke strategische projecten en acties mogelijk zijn om de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te sturen.

Binnen het stadsdeel "noordelijke trechter" worden volgende deelruimten gedefinieerd:

- deelruimte Leuven-Noord (zie § 10.2)

- deelruimte Wilsele-Putkapel (zie § 10.3)
- deelruimte Wijgmaal (zie § 10.4)
- deelruimte noordelijke laagvlakte (zie § 10.5)
- deelsysteem Vaartlandschap (zie § 10.6)

10.2 DEELRUIMTE LEUVEN-NOORD: EEN MULTIMODALE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSPOOL

10.2.1 Visie

- A *Een economische ontwikkelingspool met een stedelijk en multimodaal karakter*

Zoals eerder aangehaald, speelt de deelruimte Leuven-Noord een belangrijke rol als economische ontwikkelingspool. De economische ontwikkeling die er kan plaatsvinden gaat uit van twee karakteristieken. Enerzijds beschikt het gebied over een zeer goede regionale, multimodale bereikbaarheid, voor personenvervoer maar zeker voor goederenvervoer. Deze moet maximaal worden benut. Anderzijds, en dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Haasrode, geeft de nabijheid van de binnenstad aanleiding tot een economische ontwikkeling met stedelijk karakter (grootschalige handelszaken, diensten, KMO's, ...). Het gebied is dus uitermate geschikt voor plaatsgebonden activiteiten.

- B *Landschappelijke inrichting van de economische ruimte*

Naast zijn economische roeping legt de dubbele rol van dit gebied als doorgangsruimte (tussen de binnenstad en

de noordelijke woonkernen) en als zichtlocatie (vanuit de trein, van op de snelweg en vanaf de Vaartoevers), belangrijke randvoorwaarden op aan de inrichting.

Door een sterke ingroening van de belangrijkste landschappelijke elementen kan aan het gebied een duidelijke structuur gegeven worden. Een aantal groene stroken geleiden de ruimte, parallel aan de noord-zuid georiënteerde infrastructuur.

Ook van de architectuur van de bedrijfsgebouwen wordt verwacht dat ze met voldoende zorg is geconcepioneerd en oog heeft voor de ruimtelijke context. Op het geïsoleerde spoorwegplateau worden minder randvoorwaarden voor de architectuur van de gebouwen opgelegd. Daar moet de impact op de omgeving van de ontwikkeling als heel zo gering mogelijk worden gehouden.

10.2.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Leuven-Noord wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.21.

A Het spoorwegplateau als transportgericht bedrijfenterrein, de Vaartzone als gemengde stedelijke bedrijfenzone en het milieupark*

De morfologie* en de infrastructuur zorgen voor een vanzelfsprekende driedeling binnen de deelruimte Leuven-Noord: de deels uitgegraven Vaartzone die het gebied omvat dat aansluit op de Kolonel Begaultlaan en de

Aarschotsesteenweg; het opgehoogde spoorwegplateau en het milieupark tussen de verschillende infrastructuren, beide geïsoleerd van de omgeving.

Door de nabijheid van de binnenstad, de aansluiting op de ring en de representatieve ligging, biedt de Vaartzone de mogelijkheid om een gemengde stedelijke bedrijfenzone in te richten. Daar kunnen naast een brede waaier van bedrijven ook andere stedelijke functies zoals grootschalige detailhandel voorkomen.

Het landschappelijke isolement, de beschikbare ruimte en de potentiële multimodale ontsluitingsmogelijkheden voor goederenvervoer, maken het spoorwegplateau optimaal geschikt voor transportgerichte bedrijven. Dank zij dezelfde karakteristieken, de nabijheid van het station, de geplande aanwezigheid van een pendelparking⁵ en de nabijheid van het provinciedomein Kessel-Lo, is het gebied ook geschikt voor de inplanting van een grootschalige stedelijke functie, zoals bij voorbeeld een sportstadion.

Door zijn geïsoleerde ligging, ingesloten tussen infrastructuren, is het milieupark geschikt voor milieugerelateerde activiteiten, zoals de verwerking van afval (momenteel in gebruik voor de installaties van Interleuven, Aquafin en het stedelijke containerpark). De ruimte die na realisatie van de infrastructuurwerken vrijkomt tussen de spoorlijn naar Mechelen, het kanaal, het viaduct van de E314 en de spoorlijn naar Brussel komt in aanmerking voor ofwel een uitbreiding van het milieupark (ten behoeve van bedrijvigheid in de milieusector), ofwel

⁵ Op het spoorwegplateau is, als onderdeel van de raamovereenkomst en de GEN-plannen van de NMBS, de aanleg van een pendelparking gepland, waar pendelaars de auto kunnen achterlaten om in Leuven de trein te nemen naar Brussel.

een inrichting als transportzone (ten behoeve van de overslag van goederen aansluitend op de laad- en loskade langs de Vaart).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Langs de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan kunnen zich plaatsgebonden* groot-schalige detailhandelszaken* die complementair zijn aan het aanbod in de binnenstad en KMO's vestigen (zie centrumstructuur § 6.4.9). Het bestaande aanbod aan de Aarschotsesteenweg bestaat reeds uit een aantal typische winkels (tuincentrum, elektro, ...) die door de aard van de verkochte goederen (meestal specialiteiten) grote vloeroppervlakten nodig hebben en goed bereikbaar moeten zijn met de wagen.
- De terreinen van De Stordeur vormen een mogelijke locatie voor de inplanting van een bedrijven-centrum / incubatiecentrum*. De stad kan hiervoor zelf het initiatief nemen.
- Om de potentialiteiten van het spoorwegplateau optimaal te benutten, kunnen plannen slechts vorm krijgen nadat minstens de haalbaarheid van een multifunctioneel spoorplatform* is onderzocht. Transportgerichte bedrijven (vrachtwagen-vervoerders, overslagbedrijven, ...) die in Leuven of de regio op een ongunstige plaats liggen, kunnen op het spoorwegplateau worden gerelocaliseerd. Ook kan het spoorwegplateau op lange termijn plaats bieden voor een stedelijk distributie- en overslagcentrum, van waaruit het goederenvervoer binnen de stad georganiseerd wordt.
- De mogelijkheid wordt opengehouden om, indien het bestaande sportstadion aan de Tervuursevest te belastend wordt voor de stedelijke omgeving, het te relocaliseren naar het spoorwegplateau. In dat geval wordt (een deel van) het spoorwegplateau uitgebouwd als multifunctionele ontwikkelingspool.⁶
- Door de hertracing van de Aarschotsesteenweg, wordt de bestaande infrastructuur in de toekomst gebruikt als rechtstreekse ontsluiting naar de E314 en ontstaat een private verbinding van het milieupark met de loskade langs het kanaal Leuven-Dijle. Het afval zal dan kunnen getransporteerd worden per schip.
- Het gebied tussen de loskade en de spoorlijn Leuven-Mechelen wordt beschouwd als uitbreidingszone voor het milieupark, m.a.w. bestemd voor plaatsgebonden milieugerelateerde activiteiten (waaronder de verwerking van afval uit de Leuvense regio) of als een transportzone, bestemd voor transport- en overslagfuncties met een betekenisvolle aan- of afvoer over het water.
- Gezien de economische ontwikkeling, kan op lange termijn de woonfunctie binnen Leuven-Noord niet volgehouden worden. Op korte termijn moeten de woningen van de Elektriciteitswijk en langs de Aarschotsesteenweg afgebroken worden in functie van de geplande infrastructuurwerken. Op lange termijn is ook wonen langs de Dijledreef niet meer verantwoord. Er moet een uitdovingsbeleid* worden uitgewerkt waarin de woonkwaliteit voor de overblijvende bewoners minstens op het huidi-

⁶ Het huidige sportstadion aan de Tervuursevest kan in zijn huidige capaciteit bestendigd worden. Wanneer behoefte is aan een stadion met een substantieel grotere capaciteit, dan moet dit op een andere plaats worden ontwikkeld. Hiervoor kan een bijkomende multifunctionele ontwikkelingspool worden gepland, ofwel op het spoorwegplateau, ofwel nabij de Brabanthal (mits Haasrode met een spoorhalte van het GEN kan bediend worden). Zie centrumstructuur, § 6.5.4.C Uitbouw recreatie-infrastructuur.

ge peil gehandhaafd blijft. Ondertussen moeten beperkingen worden opgelegd aan de economische ontwikkeling langs de Dijledreef.

B *Groene linten versterken de noord-zuidstructuur van Leuven-Noord*

Bestaande en te realiseren groene linten versterken de structuurbepalende geomorfologische elementen van Leuven-Noord. Hun functie is veelvuldig: structuur brengen in de bedrijvenzone, versterking van de noord-zuid oriëntatie, groene verbinding en ecologische groencorridor* (zie openruimtestructuur § 4.4) tussen de binnenstad en het noordelijke open landschap.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De oevers van de Dijle moeten tussen Kesselstraat en E314 maximaal hun groen karakter herwinnen of behouden, wat de natuur- en landschappelijke waarde van de Dijle versterkt.
- Bij de heraanleg van de Kolonel Begaultlaan en de Aarschotsesteenweg langs de Vaart, moeten maximaal groene elementen worden voorzien (groene oevers, bomen, ...). Ze verlenen de wegen een representatief karakter dat past bij hun verbindingsfunctie tussen de noordelijke woonkernen en de binnenstad.
- De steilrand tussen de Vaartzone en Wilsele-Dorp en het talud tussen spoorwegplateau en Kesseldallaan-Eenmeilaan moeten maximaal groen blijven of worden, om hun bufferfunctie en ecologische verbindingsfunctie te kunnen waarmaken.

C *Vaartoevers als drager van stedelijke noord-zuidverbindingen*

Zoals in het trechterconcept is aangehaald, neemt de deelruimte Leuven-Noord een belangrijke rol op in de relaties tussen de noordelijke kernen en de binnenstad.

Langs de Vaart lopen belangrijke recreatieve en functionele fietsroutes die het noordelijke hinterland met de stad verbinden.

Het openbaar vervoer naar het noordelijke deel van de stad zal in eerste instantie gebruik maken van de Aarschotsesteenweg. In de toekomst is het ook mogelijk hiervoor de Kolonel Begaultlaan in te schakelen, waar de doortocht van de bus minder gehinderd wordt door congestie.

Tot slot moet de verbindende functie voor autoverkeer van de Aarschotsesteenweg tussen Wijgmaal, Wilsele-Putkapel en de binnenstad, samen met de ontsluiting van de verschillende bedrijven op een veiligere manier georganiseerd worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Aarschotsesteenweg moet, naast de lokale ontsluiting, instaan voor de verbinding voor wegverkeer tussen de binnenstad en de noordelijke kerken (zie verkeersstructuur § 8.7.3). Zowel langs de Kolonel Begaultlaan (recreatieve fietsroute) als langs de Aarschotsesteenweg (functionele fietsroute) zijn vrijliggende fietspaden nodig (zie verkeersstructuur § 8.6).

- Zodra het verkeer op de Mechelsesteenweg en de Aarschotsesteenweg teveel vertraagt door toenemend wegverkeer, kan het openbaar busvervoer langs de Kolonel Begaultlaan worden geleid. De oude spoorbrug over de Vaart moet worden omgebouwd tot bus- en fietsbrug.

10.2.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Leuven-Noord (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Uitvoering raamovereenkomst Leuven-Noord*

De stad Leuven ijvert voor de integrale uitvoering van de raamovereenkomst Leuven-Noord, die zij heeft afgesloten met de NMBS, het Vlaams Gewest, de NV Zeekanaal en De Lijn.

- *Opmaak van BPA's voor de ontwikkeling van de Vaartzone als gemengde stedelijke bedrijvenzone*

De stad Leuven maakt BPA's* voor de Vaartzone, met het oog op de ontwikkeling als gemengde stedelijke bedrijvenzone. In de BPA's voor de Kolonel Begaultlaan wordt de aanleg van de groenbuffer met Wilsele-Dorp als verplichte voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen gesteld.

- *RUP* Leuven-Noord*

In dit RUP worden enkele bestemmingswijzigingen van westelijk niveau opgenomen (omzetting van woongebied

aan Kesseldal in groene bestemming, omzetting van stedelijk ontwikkelingsgebied in bufferzone, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en transportzone) en worden de tracé's van enkele infrastructuren vastgelegd. Dit RUP wordt opgemaakt door het Vlaams Gewest.

- *Opmaak van een gebiedsgericht RUP voor het spoorwegplateau*

De stad vraagt de NMBS of een andere vervoerder om de haalbaarheid van een multifunctioneel spoorplatform te onderzoeken. De stad onderzoekt de haalbaarheid van een stedelijk distributiecentrum en de ontwikkelings- en beheersmogelijkheden van een transportgericht bedrijfencentrum.

De stad kan een RUP opmaken voor de ontwikkeling van de terreinen op het spoorwegplateau als transportgerichte bedrijvenzone. De realisatie van een eigen aansluiting op het Vuntcomplex, en de aanleg van de groenbuffer tussen spoorwegplateau en de Kesseldallaan-Eenmeilaan zijn nodige voorwaarden voor de ontwikkeling van het plateau.

- *Uitbouw van groene linten langs Vaart, Dijle, talud Kesseldallaan-Eenmeilaan en Wilsele-Dorp*

Bij de heraanleg van de Aarschotsesteenweg (korte termijn) en de Kolonel Begaultlaan (lange termijn) moet bijzondere aandacht besteed worden aan de groenaanleg. De stad kan AMINAL* verzoeken om een project op te zetten rond de ingroeiing van de Dijle-oever in het projectgebied Leuven-Noord.

De stad onderzoekt de mogelijkheden van recreatieve fietsverbindingen langs de Vaart.

- *Ontwikkeling van de Stordeur als bedrijvencentrum*

De stad vraagt aan de Vlaamse overheid de onteigeningsbevoegdheid voor de Stordeur. De stad onderzoekt de mogelijkheid om op de site van de Stordeur een bedrijvencentrum te ontwikkelen.

- *Bus- en fietsbrug*

De stad verzoekt de NV Zeekanaal de oude spoorbrug te herinrichten als bus- en fietsbrug.

- *Uitdoofscenario woningen Dijledreef*

Het BPA Dijledreef kan worden aangepast om de overgang van woonzone naar bedrijventerrein vast te leggen, met daaraan gekoppeld een actieprogramma om de woonfunctie op een verantwoorde manier uit te doven.

gen. Hierdoor kan het relatief zelfstandige karakter van Wilsele-Putkapel behouden blijven.

10.3.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Wilsele-Putkapel wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.22.

- A *De Aarschotsesteenweg als lineair multifunctioneel centrum**

Wilsele-Putkapel is samen met Wilsele-Centrum gegroeid als woonkern langs de Aarschotsesteenweg. Langs de volledige steenweg komen commerciële en gemeenschapsvoorzieningen voor, die niet alleen gebruikt worden door de inwoners van de woonkern, maar ook door passanten van de steenweg. Er heeft zich een lineair centrum ontwikkeld.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Gemeenschapsvoorzieningen, commerciële en economische activiteiten moeten ook in de toekomst geconcentreerd blijven langs de Aarschotsesteenweg. Deze centrumfuncties kunnen het buurtniveau overstijgen. De andere straten moeten hun woonkarakter behouden. Hoewel niet-woonfuncties langs de hele Aarschotsesteenweg mogelijk blijven, wordt een concentratie van commerciële en gemeenschapsfuncties nagestreefd tussen de Weggevoerdenstraat en de kerk.

10.3 DEELRUIMTE WILSELE-PUTKAPEL: BIJKOMENDE WOONMOGELIJKHEDEN OP MAAT VAN DE KERN

10.3.1 Visie

Binnen de bestaande bebouwingsgrenzen is in de woonkern Wilsele-Putkapel nog ruimte voor een kwalitatieve woonontwikkeling, met respect voor de eigenheid van deze kern. Verdere groei betekent een verbreding van het draagvlak voor de bestaande en toekomstige voorzienin-

- Het centrum langs de Aarschotsesteenweg moet ontsloten worden met hoogwaardig openbaar vervoer.
- De verbindende functie van de Aarschotsesteenweg, reeds overgenomen door de E314, moet zoveel mogelijk ingeperkt worden, ten voordele van de verblijfsfunctie. De steenweg moet tussen de Aambeeldstraat en de E314 worden ingericht als doortocht*.
- Langs de spoorlijn Leuven-Aarschot moet, ter hoogte van het centrum, het noodzakelijke gabarit worden gereserveerd om op lange termijn de bouw van een spoorhalte mogelijk te maken (zie ook verkeersstructuur § 8.3.3).

B Verdichting van de binnengebieden ter hoogte van het multifunctioneel centrum

In Wilsele-Putkapel worden een aantal binnengebieden geselecteerd om verder te verdichten; ze liggen in de nabijheid van het lineaire centrum langs de steenweg. Hierdoor kunnen bijkomende woningen worden gebouwd aan een lagere stedelijke dichtheid*, die toch op een goed voorzieningenniveau kunnen terugvallen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Volgende binnengebieden worden geselecteerd om verder te verdichten en zullen in een RUP als woonontwikkelingsgebied* worden aangeduid, de nummering stemt overeen met figuur 2.09: Pastorijweg (WO 1), Haestweg (WO 2), Hoogveld (WO 3), Van der Nootstraat (WO 4), Woutersstraat (WO 5), Puttebroekstraat (WO 6), Brugveldstraat (WO 7), M.

Clootsstraat (WO 8). De binnengebieden worden in hoofdzaak voorbestemd voor halfopen of gesloten ééngezinswoningen op eigen kavel.

- In binnengebied Putkapel-centrum aan de kerk en het zwembad komt een zorgwoningbouwproject.
- De binnengebieden kunnen nooit helemaal verkaveld worden. Een significant gedeelte van de binnengebieden moet bij verkaveling steeds ingericht worden als publieke groene of open ruimte met hoge beleefbaarheid.
- Doorheen de binnengebieden moeten trajecten voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd om de maaswijdte* van het netwerk voor langzaam verkeer in Wilsele-Putkapel te verkleinen. Doorgaand autoverkeer doorheen de binnengebieden moet vermeden worden.

C Groene ruimte langs de Vunt

De Vunt wordt beschouwd als een belangrijk structureel element op niveau van Wilsele-Putkapel. De waterloop krijgt een ecologische en recreatieve verbindingsfunctie langs verschillende bestaande en nog te ontwikkelen groene ruimten in Wilsele-Putkapel (zie ook openruimtestructuur § 4.6.1.B).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Het groene karakter van de oevers van de Vunt moet worden behouden, en waar nodig versterkt. Aan de publieke en private open ruimte, grenzend aan de Vunt, kunnen bijzondere voorwaarden worden opgelegd ter verbetering van de ecologische en beleefbaarheid van de waterloop.

- In de binnengebieden die grenzen aan de Vunt en in aanmerking komen voor verdichting, moet de ruimte die niet wordt geprivatiseerd worden ingericht als groene ruimte die aansluit op de oevers. Het contact met het water moet vanuit de publieke en private ruimte behouden blijven.
- Waar mogelijk worden langs de Vunt routes voor voetgangers en fietsers uitgebouwd. Daarvoor moet bij nieuwe projecten de nodige ruimte worden gereserveerd.
- De open ruimte rond Wilsele-Putkapel moet zoveel mogelijk toegankelijk worden gemaakt door bestaande voet- en fietspaden te behouden en bijkomend nieuwe aan te leggen.
- De verbinding van Wilsele-Putkapel met het Gasthuisbos (over de brug van de E314) moet voor fietsers en voetgangers behouden blijven.
- In de behoefte voor bijkomende speelruimte in Putkapel kan worden voorzien door de creatie van een speelterrein rond de lokalen van de Damiaan-scouts (zie ook openruimtestructuur § 4.6.3.B).

D *De omringende open ruimte op de woonkern betrekken*

De open ruimte rondom Wilsele-Putkapel heeft een grote landschappelijke en ecologische waarde. Ze stelt grenzen aan de ontwikkeling van de woonkern. Door de relatie tussen de woonkern en de open ruimte te verbeteren (zichtrelatie en fysieke toegankelijkheid), vergroot de belevingswaarde van de open ruimte voor de inwoners van Wilsele-Putkapel.

24

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Om de relatie met de open ruimte te behouden vanuit de woonkern, moeten een aantal zichten vanuit de publieke ruimte in Wilsele-Putkapel opengehouden worden.
- Aan de tuinen die grenzen aan de open ruimte rond Wilsele-Putkapel, kunnen bijzondere voorwaarden worden opgelegd (verharding, bebouwing, plantensoorten, omheining, ...). Aldus kan de vertuining van het landschap worden tegengegaan, en worden de tuinen als geheel een element van de landschappelijke structuur.

10.3.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Wilsele-Putkapel (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor Wilsele-Putkapel*

Voor Wilsele-Putkapel wordt een structuurschets* opgemaakt die de ontwikkelingsperspectieven concretiseert en die voorafgaat aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor de betreffende ruimte. Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliceert onder meer de afbakening van de woonkern, de woonfragmenten en de woonontwikkelingsgebieden.

- *Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor de woonkern Wilsele-Putkapel*

De stad maakt een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op waarin de woonontwikkelingsmogelijkheden in Wilsele-Putkapel worden vastgelegd. Minstens volgende thema's worden behandeld: ontwikkeling en inrichting van de binnengebieden; bouw mogelijkheden langs de randen; ontwikkeling van het multifunctioneel centrum; groene ruimte en routes voor zacht verkeer.

- *Overleg met de gemeente Holsbeek*

De stad verzoekt de gemeente Holsbeek om overleg over volgende thema's: woningbouw tussen Langekant en spoorlijn; beheersmaatregelen voor het bedrijventerrein tussen Vunt en autosnelweg; verkeersorganisatie (autoverkeer, zacht verkeer).

- *Heraanleg van de Aarschotsesteenweg en zijstraten*

De stad kan een ruimtelijk streefbeeld opmaken voor de Aarschotsesteenweg. In het streefbeeld wordt een voorstel voor de ontwikkeling van de randen geformuleerd, wordt het multifunctioneel centrum afgebakend en

worden de randvoorwaarden voor de heraanleg van de steenweg vastgelegd. Het streefbeeld wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad en voorafgaand besproken met de provincie Vlaams-Brabant, de gemeente Rotselaar, AWV* en De Lijn.

De stad bepleit bij de provincie Vlaams-Brabant, eigenaar van de Aarschotsesteenweg, de spoedige heraanleg van de Aarschotsesteenweg. Zij waakt erover dat deze heraanleg gebeurt conform het structuurplan Leuven, de structuurschets voor Wilsele-Putkapel en het streefbeeld voor de Aarschotsesteenweg. De stad stemt, waar dit noodzakelijk is, de heraanleg van de zijstraten van de Aarschotsesteenweg af op de werken aan de steenweg.

- *Ontwikkeling van de binnengebieden*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de ontwikkeling van de binnengebieden. De essentiële randvoorwaarden uit het ontwerp worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan (zie boven) opgenomen.

De stad onderzoekt in eerste instantie de mogelijke ontwikkelingsformules en neemt vervolgens in functie daarvan de nodige stappen voor realisatie. Dit onderzoek moet gebeuren samen met de voorbereiding van het RUP.

- *Verhoging van de beleivingswaarde van de Vunt: groenaanleg, aanleg van fiets- en wandelpad*

De stad kan de mogelijkheden onderzoeken om de beleivingswaarde van de Vunt te vergroten: groenaanleg langs (en beheer van) de oevers, aanleg van een fiets- en wandelpad.

De stad reserveert in de plannen die zij opmaakt voor Wilsele-Putkapel, de nodige ruimte om een fiets- en wandelpad langs de Vunt mogelijk te maken.

10.4 DEELRUIMTE WIJGMAAL: WOONKERN ROND DE REMYSITE

10.4.1 Visie

De ontwikkeling van Wijgmaal is steeds verbonden geweest met de groei van de Remyfabriek. De ruimtelijke samenhang tussen de woonkern en de Remysite, blijft ook voor de verdere ontwikkeling een essentieel uitgangspunt.

26

Daarnaast moet Wijgmaal zijn karakter van compacte autonome woonkern behouden. Anders dan in Wilsele-Putkapel zijn de mogelijkheden voor wooninbreiding eerder beperkt.

10.4.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Wijgmaal wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.23.

- A *Een compacte woonkern als een schil rond de oorspronkelijke "pit" van de Remysite*

De groei van Wijgmaal kan gelezen worden als een compacte, schilvormige ontwikkeling rond de katalysator (de "pit") van de woonkern, in casu de Remysite. De

kwaliteit van de omringende open ruimte stelt grenzen aan de ontwikkeling van Wijgmaal. Binnen die grenzen kunnen de open binnengebieden worden verdicht.

De verlinding die in noordelijke richting is opgetreden tast de kwaliteit van de open ruimte aan. Bovendien verliest de woonkern erdoor de compactheid die als een essentiële karakteristiek wordt beschouwd. Een verdere ongecontroleerde groei van deze linten moet zoveel mogelijk worden tegengehouden.

Ook het ruimtelijk onderscheid met Wilsele-Putkapel moet behouden blijven. Eerder werd al aangegeven dat de Dijlevallei het onderscheid tussen beide moet blijven maken.

- **ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN**
- *Wijgmaal moet zijn compacte structuur behouden. Binnen de huidige grenzen van de woonkern is woonverdichting mogelijk op de woonontwikkelingsgebieden Weduwenrij (WO 63), Wakkerzeelsebaan (WO 62) en Ursulinenstraat (WO 64) (zie ook figuur 2.09).*
- *De verdere verlinding van de Hambosstraat, de Wakkerzeelsebaan, de Rotselaarsesteenweg en Wijgmaalbroek moet worden stopgezet. Binnen enkele nog af te bakenen woonfragmenten langs deze straten kan de bebouwing worden afgewerkt. Daarbuiten kunnen geen nieuwe woningen meer worden gebouwd en moeten beperkingen worden gesteld aan de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande woningen.*

B De Gebroeders Tassetstraat als multifunctioneel centrum, Remysite als multifunctionele ontwikkelingspool

Binnen de woonkern worden de nieuwe voorzieningen geconcentreerd, zodat er een herkenbaar multifunctioneel centrum ontstaat dat de kwaliteit van de woonkern versterkt. De as Gebroeders Tassetstraat / Sint-Hadrianusstraat beschikt door zijn ligging en de aanwezige gemeenschapsfuncties (Rietensplein, pleintje naar de Privaatweg door de Steinerschool) over het potentieel om in die richting te evolueren.

Naast dit lokaal centrum moet de Remysite de centrumrol behouden die ze had vanaf het ontstaan van Wijgmaal rond de Remyfabriek. Gelegen aan een station en daardoor potentieel goed ontsloten met openbaar vervoer, zal de rol van Remy het buurtniveau overstijgen en een aantal grootschalige projecten kunnen opnemen.

Vroeger was deze rol monofunctioneel: het ging enkel over industriële tewerkstelling. In de toekomst moeten bij nieuwe ontwikkelingen hier andere stedelijke functies zoals wonen, tewerkstelling, handel en gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau worden voorzien. De buitenruimte wordt als publiek toegankelijk park ingericht. Het project Campus Remy is hiervan reeds een eerste aanzet.

Verdere ontwikkelingen moeten steeds het evenwicht zoeken tussen de potenties die de site heeft als reconver sieproject* van een voormalig industrieterrein en de relatie die de site aangaat met de woonkern Wijgmaal.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Er wordt een concentratie van commerciële en gemeenschapsfuncties nastreefd in de Gebroeders Tassetstraat en de Sint-Hadrianusstraat. De inrichting van de publieke ruimte wordt maximaal toegespitst op deze centrumrol.
- De bestaande industriële bedrijfsexploitatie kan op de Remysite worden verder gezet, mits de hinder voor de omgeving niet toeneemt ten opzichte van de huidige toestand. Wanneer de huidige bedrijfsexploitatie wordt stopgezet, wordt een einde gesteld aan de industriële bestemming van de Remysite.
- Nieuwe projecten moeten de Remysite uitbouwen tot een multifunctionele ontwikkelingspool* in relatie tot Wijgmaal: schone of lokaal belastende bedrijvigheid met hoge tewerkstellingsdichtheid enerzijds, wonen, handel en gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau anderzijds.
- Een verhoging van de tewerkstellingsdichtheid is maar te verantwoorden als het gebied ook beter ontsloten wordt door openbaar vervoer. Enerzijds kan de spoorverbinding beter worden benut, anderzijds zal het stationsplein worden uitgebouwd als een belangrijke halte voor openbaar busvervoer. Een stedelijke snelbuslijn (Joblijn) zal de campus Remy verbinden met station Leuven en met het centrum van Wilsele-Putkapel (zie verkeersstructuur § 8.5.3.A).

C De ontwikkeling van Wijgmaal concentreren over een beperkte afstand op de rechteroever van de Vaart

Het maximaal behoud van de open ruimte langs de Vaart is essentieel voor de instandhouding van de landschappelijke kwaliteit (zie deelsysteem Vaartlandschap). Daarom moet de bebouwing langs de Vaartdijk in Wijgmaal over een beperkte afstand worden geconcentreerd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ontwikkelingen langs de Vaartdijk moeten geconcentreerd blijven tussen de Remylaan en Wijgmaalbrug.
- De bedrijvigheid ten zuiden van de Remylaan hypotheseert de openruimteverbinding tussen Bellefroid en de Dijle, en moet worden opgeheven. Deze bedrijven zullen worden geselecteerd als sturende bedrijven*.
- De bedrijven ten noorden van Wijgmaalbrug worden als geïsoleerde bedrijven* in de open ruimte beschouwd. De bedrijvensites moeten maximaal landschappelijk geïntegreerd worden. Aan de uitbreidingsmogelijkheden van de infrastructuur worden beperkingen gesteld.

D De omringende open ruimte op de woonkern betrekken

De open ruimte rondom Wijgmaal heeft een grote landschappelijke en ecologische waarde. Ze stelt grenzen aan de ontwikkeling van de woonkern. Door de relatie (zichtrelatie en fysieke toegankelijkheid) tussen de woonkern en de open ruimte te verbeteren, vergroot de beleefswaarde van de open ruimte voor de inwoners van Wijgmaal.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Om de relatie met de open ruimte te behouden vanuit de woonkern, moeten een aantal zichten vanuit de publieke ruimte in Wijgmaal opengehouden worden.
- Aan de tuinen die grenzen aan de open ruimte rond Wijgmaal, kunnen bijzondere voorwaarden worden opgelegd (verharding, bebouwing, plantensoorten, omheining, ...). Aldus kan de vertuinig van het landschap worden tegengegaan, en worden de tuinen als geheel een element van de landschappelijke structuur.
- De open ruimte rond Wijgmaal moet zoveel mogelijk toegankelijk worden gemaakt door bestaande voet- en fietspaden te behouden en bijkomend nieuwe aan te leggen.
- Bij de realisatie van het woonontwikkelingsgebied "Weduwenrij" moet de nieuwe bebouwing en de publieke ruimte betrokken worden op Wijgmaalbroek.
- De omgeving van de Dijlemeander dient opgewaardeerd en publiek toegankelijk gesteld te worden, waardoor ook de verbinding met de Dijlevallei tussen Fort en Ymeria verbeterd.

10.4.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Wijgmaal (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor Wijgmaal*

Voor Wijgmaal wordt door het stadsbestuur een structuurschets opgemaakt die de ontwikkelingsperspectieven concretiseert en voorafgaat aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor de ruimte in kwestie. Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliceert onder meer de afbakening van de woonkern, de woonfragmenten en de woonontwikkelingsgebieden.

- *Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ontwikkeling van de woonkern Wijgmaal*

De stad kan een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaken waarin de woonontwikkelingsmogelijkheden in (delen van) Wijgmaal worden vastgelegd.

- *Ontwikkeling van de binnengebieden*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de woonontwikkelingsgebieden. De essentiële randvoorwaarden uit het plan worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan (zie hoger) opgenomen. De stad onderzoekt de mogelijke ontwikkelingsformules en neemt vervolgens in functie daarvan de nodige stappen. Dit onderzoek moet gebeuren samen met de voorbereiding van het RUP.

- *Ontwikkeling van de Remysite tot multifunctioneel centrum*

De stad onderneemt pas acties om de Remysite tot multifunctioneel centrum uit te bouwen, wanneer de huidige exploitant van de Remyfabriek te kennen geeft (delen van) de bedrijfssite te willen afstoten.

- *Groene corridor langs Remylaan*

Zie § 10.5.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte noordelijke laagvlakte.

- *Landschappelijke inrichting van de geïsoleerde bedrijven boven Wijgmaalbrug*

De stad kan randvoorwaarden uitwerken voor de landschappelijke inrichting van de geïsoleerde bedrijven boven Wijgmaalbrug.

- *Landschappelijke inrichting van Ymeria*

Zie § 10.5.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte noordelijke laagvlakte.

- *Overleg met De Lijn en de NMBS over de verbeterde ontsluiting met openbaar vervoer.*

De stad verzoekt De Lijn en de NMBS de bediening van Wijgmaal per openbaar vervoer verder te verbeteren.

10.5 DEELRUIMTE NOORDELIJKE LAAGVLAKTE: GEVARIEERD AGRARISCH LANDSCHAP MET TWEE KERNEN

10.5.1 Visie

- A *De Leuvense laagvlakte als onderdeel van een groter geheel*

Het openruimtegebied ten noorden van de stad is slechts voor een klein gedeelte gelegen in Leuven. Overleg met buurgemeenten en hogere overheden is noodzakelijk voor een complementaire aanpak. Onderstaande ontwikkelingsperspectieven kunnen gelezen worden als aanbevelingen voor een gecoördineerd gemeenteoverschrijdend beleid.

- B *Landbouw als belangrijke openruimtebeheerde*

De landbouw is de voornaamste functie van de open ruimte in de noordelijke laagvlakte. Hij zorgt ervoor dat de ruimte open blijft en beheerd wordt.

De landbouw moet ook in de toekomst maximaal bijdragen aan het beheer en het behoud van de landschappelijke kwaliteit. Dit vereist enerzijds dat de landbouw voldoende mogelijkheden krijgt om zich economisch in stand te houden, en anderzijds dat met de landbouwers afspraken worden gemaakt over de manier waarop de gronden beheerd worden.

- C *Verhogen van de natuurwaarde in de valleigebieden*
Door het verhogen van de natuurwaarde van de Dijlevallei en de Wingevallei wordt naast de ecologische

waarde ook een positieve bijdrage geleverd aan de waterbeheersing en de beleving van het landschap (met wandel- en fietspaden langs de Dijle). Het verhogen van de natuurwaarde is niet enkel een kwestie van ruimtelijke ordening, maar ook van een doorgedreven milieu- en natuurbeleid. Dit valt buiten het bestek van het structuurplan.

- D *Verhogen van de belevingswaarde van de noordelijke laagvlakte*

Het zicht op de open ruimte vermindert door de toenemende bebouwing langs de wegen. Het behoud van de belevingswaarde van de open ruimte is enkel mogelijk indien verdere verlinding wordt vermeden.

De belevingswaarde verhoogt eveneens door de gebieden toegankelijker te maken en er voldoende recreatieve fiets- en wandelpaden doorheen te leggen.

10.5.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte noordelijke laagvlakte wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.24.

- A *Een gedifferentieerd beleid voor een sterk gevarieerde open ruimte*

Het globale concept voor dit stadsdeel, "twee compacte kernen in een open landschap", legt er de nadruk op dat de open ruimte in het noorden van de stad als geheel bijdraagt tot de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De

open ruimte is echter geen eenheidsruimte, maar bestaat uit meerdere gebieden met een uiteenlopend en specifiek karakter.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie ook openruimtestructuur, § 4.6)

- In het open landbouwlandschap rond de Putbosbeek (tussen Wijgmaal en Hambos) primeert de landbouwfunctie; deze moet bijzondere aandacht besteden aan de natuurfragmenten en de kleine landschapelementen langs de beek.
- In het halfopen landschap van Wijgmaalbroek (tussen Wijgmaal en Rotselaar) moet de interactie tussen reliëf, bodemvochtigheid en vegetatie herkenbaar blijven en moeten geomorfologische herkenningspunten zoals de komgronden of oeverwallen bewaard blijven. De omzoomde, extensieve weilanden worden afgewisseld met beboste percelen. Aan het gebruik van gronden in Wijgmaalbroek worden beperkingen opgelegd die zowel betrekking hebben op de waterbeheersing als op natuurontwikkeling.
- Het Gasthuisbos in de Wingevallei (ten oosten van Wilsele-Putkapel) moet zijn boskarakter behouden. Aan het gebruik van gronden in de Wingevallei worden beperkingen opgelegd die zowel betrekking hebben op de waterbeheersing als op natuurontwikkeling.
- In het open landbouwlandschap rond de Kwade Hoek primeert de landbouwfunctie.
- De vijvers van Bellefroid vormen een specifiek landschappelijk element, en moeten samen met de

omringende open ruimte bewaard blijven.

- Het open landschap rond de Dijle, ingesloten tussen de spoorlijn Leuven-Mechelen en Wilsele-Centrum / Putkapel, moet wegens zijn beperkte omvang extra beschermd worden tegen verdere bebouwing of vertuining.

B Open ruimte stelt grenzen aan bebouwing

Het behoud van de open ruimte vereist dat grenzen worden gesteld aan de bebouwde ruimte. Deze begrenzing heeft impact op de bouwmogelijkheden en moet dus aanleiding geven tot een aanpassing van het juridische kader.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(de nummering van de woonfragmenten stemt overeen met figuur 2.08)

- Vanuit de noodzakelijke bescherming van de open ruimte moeten grenzen worden gesteld aan de bebouwing. Dit vereist dat vanuit de open ruimte een afbakening wordt gemaakt van de woonkernen Wijgmaal en Wilsele-Putkapel, waarbinnen de ontwikkeling van deze woonkern primeert.
- Buiten de afgebakende woonkernen worden een aantal woonfragmenten* en bedrijvenfragmenten* geselecteerd en afgebakend. In deze fragmenten kan de bebouwing worden afgewerkt, zonder dat dit tot intensieve ontwikkelingen kan aanleiding geven.
- Aan de ontwikkeling van Wijgmaal worden ten noorden grenzen gesteld vanuit de open ruimte rond de Putbosbeek en vanuit Wijgmaalbroek. Delen van de lintbebouwing langs Hambosstraat, Wakkerzeelsebaan (ten noorden van de spoorweg)

(WF1), Rotselaarsesteenweg (ten noorden van Wijveld) (WF2) en Wijgmaalbroek (WF3) moeten als woonfragment worden afgebakend. De gebouwen die buiten de kern en buiten de fragmenten vallen, worden er als geïsoleerde woning geselecteerd. De bedrijven langs de Vaartdijk ten noorden van Wijgmaalbrug worden als geïsoleerde bedrijven geselecteerd. Hun behoud moet gekoppeld worden aan een maximale landschappelijke integratie.

- Aan de ontwikkeling van Wijgmaal ten zuiden worden grenzen gesteld vanuit de open ruimte rond de Dijle. De bedrijven langs de zuidzijde van de Remylaan worden als geïsoleerde bedrijven geselecteerd. Hun behoud is niet wenselijk.
- Aan de ontwikkeling van Wilsele-Putkapel ten westen worden grenzen gesteld vanuit de open ruimte rond de Dijle en vanuit Wijgmaalbroek. Het Fort wordt als een woonfragment geselecteerd.
- Aan de ontwikkeling van Wilsele-Putkapel worden ten oosten grenzen gesteld vanuit de open ruimte rond Kwade Hoek en vanuit het Gasthuisbos. De Puttebroekstraat (tussen spoorlijn en E314) (WF5) wordt als woonfragment aangeduid.
- De woningen in Wilsele-Hoek (WF4) en langs de Bornestraat-Koksijdewijk (WF33) (zuidelijke gedeelte) worden als woonfragment aangeduid. De andere woningen op de linkeroever van de Vaart, waaronder die langs de Brandenstraat, worden als geïsoleerde woningen beschouwd. De bedrijvenzone op de grens met Herent wordt beschouwd als een herontwikkelingslocatie voor de open ruimte. Een herontwikkelingslocatie is een site waarvan het actueel

gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. In deze zone worden derhalve geen nieuwe bedrijven meer toegelaten. De herontwikkelingslocatie wordt op termijn omgevormd tot een gebied met landbouwfunctie. In het RUP kunnen de modaliteiten worden vastgelegd voor de instandhouding van bestaande activiteiten in het gebied, in afwachting van de herontwikkeling als openruimtegebied.

C Netwerk van open ruimten en groencorridors*

De open ruimte in zijn geheel moet als een netwerk werken: daarom zijn er groencorridors nodig tussen de samenstellende delen. Deze verbindingen lopen doorheen andere deelruimten (woonkernen,), maar worden vanuit de open ruimte gedefinieerd.

Groencorridors zijn in de eerste plaats lijnvormige continue verbindingen. Ze zijn gelegen langs de bestaande infrastructuren die in dit gebied veelvuldig voorkomen. Ze zijn dus eigenlijk al grotendeels gerealiseerd.

Daarnaast moeten er een aantal groencorridors gerealiseerd worden door een opeenvolging van stapstenen. Bij stapstenen wordt geen echte continuïteit bereikt maar wordt de afstand tussen de kerngebieden verkleind door de aanwezigheid van opeenvolgende kleinere openruimtefragmenten.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(de nummering van de groencorridors temt overeen met de selectie van corridors in §4.5.6)

- De Vaart (C1) met de vegetaties van oevers en dijken en met omringende open ruimtes is een uitgesproken lijnvormig element met belangrijke ecologische verbindingsfunctie.
- De Dijleloop wordt ter hoogte van de Vaartbocht en Ymeria (C2) als groencorridor geselecteerd. De infrastructuur van Ymeria moet maximaal landschappelijk worden ingepast om deze landschappelijke en ecologische corridorfunctie waar te maken.
- Een derde lijnvormig element, de spoorlijn Leuven-Aarschot (C3) verbindt de zuidelijke open ruimten met de noordelijke.
- De verbinding tussen Bellefroid en de Dijlevallei ter hoogte van de Vaartbocht wordt als stapsteenverbinding geselecteerd: de gebieden ten zuiden van de Remylaan, tussen Vaart en spoor en tussen spoor en Dijle, moeten als groene stapstenen worden ingericht. Het gebied mag niet bebouwd worden.
- De corridor van de Putbosbeek (O28) bestaat uit beperkte natuurfragmenten, kleine landschapselementen en natuurlijke oevers.
- De Lossingbeek ten noorden van Wilsele-Putkapel is een corridor tussen Gasthuisbos en de Dijlevallei.
- De Vunt en de Leibek door Wilsele-Putkapel zijn open ruimtecorridors door de woonkern.

D Recreatief netwerk voor fietsers en voetgangers

Om de beleefswaarde van de open ruimte in de noordelijke laagvlakte te vergroten, is de uitbouw van de

reeds aanwezige paden tot een netwerk van recreatieve wandel- en fietsroutes aangewezen. Hierdoor wordt het contact tussen de publieke ruimte en het open landschap hersteld. Recreatieve functies en gemeenschapsvoorzieningen worden zoveel mogelijk door het recreatief netwerk ontsloten.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De uitbreiding van de fiets- en wandelroutes doorheen het gebied is wenselijk. De aanleg van een pad langs de Dijle tussen E314 en Ymeria kan een belangrijke fietsverbinding vormen tussen Wijgmaal / Wilsele-Putkapel en de binnenstad.

10.5.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte noordelijke laagvlakte (niet-limitatieve op somming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleids kader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor de open ruimte in de noordelijke laagvlakte*

Voor de open ruimte in de noordelijke laagvlakte wordt door het stadsbestuur een structuurschets opgemaakt die de ontwikkelingsperspectieven concretiseert. Het gaat vooraf aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor de ruimte in kwestie. Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voor gelegd.

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*
De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Overleg met Herent, Rotselaar, Holsbeek, Provincie, AMINAL*

De stad kan het overleg opstarten met de gemeenten Herent, Rotselaar en Holsbeek, met de provincie Vlaams-Brabant en met AMINAL van het Vlaams Gewest om voor de open ruimte in de noordelijke laagvlakte een samenhangend beleid uit te werken.

- *Beheersovereenkomsten met de landbouwsector*

De stad kan beheersovereenkomsten met de landbouwers afsluiten waarin minstens afspraken worden gemaakt over: diversificatie van de landbouw in overgangsgebieden en kerngebieden; beheersmaatregelen voor kleine landschapselementen en natuurbeheer (bemesting, maaitijdstip, veebezetting); activiteitsverbreiding van de landbouw (agrarisch natuurbeheer, biolandbouw, educatie, recreatie, toerisme).

- *Aankoop van de vijvers van Bellefroid; verhoging van natuur- en belevingswaarde*

De stad tracht de vijvers van Bellefroid aan te kopen, met als doel de natuur- en belevingswaarde in dit gebied te verhogen. Er wordt een beheersplan opgesteld in samenwerking met de instantie die het beheer zal uitvoeren. Het domein zal minstens gedeeltelijk toegankelijk wor-

den gesteld voor wandelaars, nadat hiervoor de minimale infrastructuur gerealiseerd is.

- *Verhoging van de natuur- en belevingswaarde van het Gasthuisbos*

De stad kan met de eigenaars van het Gasthuisbos afspraken maken over de vegetatie, het algemene beheer, de waterbergingsfunctie en de toegankelijkheid van Gasthuisbos.

- *Inrichtingsplan voor de ontwikkeling van een groen-corridor aan Ymeria*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de ontwikkeling van een groencorridor langs de Dijle-oever ter hoogte van Ymeria door de landschappelijke en ecologische inpassing van de aanwezige infrastructuur.

- *Ontwikkeling van stapstenen tussen de linkeroever van de Vaart en de Dijlevallei aan de bocht in de Vaart*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor een publiek toegankelijke groene ruimte, met aansluiting op de omringende fiets- en voetpaden, op de Remylaan en op de Stationsstraat. De stad zoekt partners voor de realisatie en het beheer.

- *Ontwikkeling van een recreatief netwerk in de noordelijke laagvlakte*

De stad onderzoekt de realisatie van een recreatief netwerk in de noordelijke laagvlakte: routekeuze, eigendomsverwerving, infrastructuur (wegen en rustplaatsen), groene inkleding van de wandelpaden, natuur- en landschapseducatie, ...

10.6 DEELSYSTEEM VAARTLANDSCHAP: LAND- SCHAPPELIJKE, RECREATIEVE EN ECONOMISCHE WAARDE

10.6.1 Visie

In overeenstemming met het strategisch beleidsplan voor het kanaal Leuven-Dijle⁷ wordt de monofunctionele economische benadering ingeruild voor een complementair economisch-recreatieve benadering. De actieve en passieve recreatie langs de Vaart is maatschappelijk immers minstens even belangrijk geworden als de economische betekenis.

De recreatieve waarde van het kanaal wordt niet enkel bepaald door de aanwezigheid van de nodige infrastructuur (fiets- en wandelpaden, visplaatsen, pleisterplaatsen, ...). De kwaliteit van het landschap in het algemeen is een determinerende factor.

10.6.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem Vaartlandschap wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.25.

A Open ruimte articuleert het Vaartlandschap

De open ruimte langs de Vaart is nodig om de opeenvolgende verstedelijkte elementen van elkaar te onderscheiden. Ook langs de Vaart moet immers een verlinding wor-

den voorkomen, om te verhinderen dat het contact met het open landschap verloren gaat.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Bijkomende ontwikkelingen langs de Vaart, buiten de boven vermelde zones (zie deelruimten Leuven-Noord en Wijgmaal), zijn op het grondgebied van Leuven niet meer mogelijk.
- De inrichting van de groene en open ruimte is afhankelijk van de omgeving. Rond de Vaartkom wordt de open ruimte ingericht als een versteend, stedelijk plein. In Leuven-Noord worden de groene bermen van het kanaal versterkt door de groene inrichting van de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan. De omgeving van de vijvers van Bellefroid wordt opgevat als een uitgestrekt natuurgebied.
- De ambachtenzone langs de Wijgmaalsesteenweg wordt geselecteerd als bedrijvenfragment (zie economische structuur §7.6.3.). Ze kan verder afgewerkt worden maar de bebouwingsdichtheid wordt laag gehouden om een aantal doorzichten te vrijwaren. Een kwalitatieve aanleg van de buitenruimte is nodig voor de integratie in het Vaartlandschap.
- Tussen de Vaartbocht en de Remylaan wordt de te realiseren groene ruimte als een stapsteen naar de Dijlevallei ingericht.
- Voorbij Wijgmaalbrug worden de aanwezige bedrijven en de woningen in het open landschap geïntegreerd.

⁷ Technum – RUCA: "Huidig en toekomstig ruimtelijk-economisch belang van het kanaal Leuven-Dijle en het opstellen van een strategisch beleidsplan vanaf het jaar 2000", studie in opdracht van de NV Zeekanaal, Antwerpen, 2000.

B Recreatieve en functionele verbindingen langs de Vaart
Om de beleefwaarde van de Vaart maximaal uit te buiten, worden een aantal recreatieve en functionele verbindingen langs de Vaart uitgebouwd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De recreatieve fietsroute tussen Mechelen en Leuven wordt langs de linkeroever van de Vaart uitgebouwd. Dit vereist een opwaardering van het jaagpad en een vrijliggend fietspad langs de Kolonel Begaultlaan.
- De fietsverbinding tussen de binnenstad en de noordelijk gelegen woonkernen wordt langs de Aarschotsesteenweg / Wijgmaalsesteenweg uitgebouwd. Ook hier is een vrijliggend fietspad nodig.
- Het doorgaand verkeer wordt langs de Kolonel Begaultlaan geweerd, om capaciteit vrij te houden voor het openbaar vervoer.
- Op geregelde afstanden zijn oversteekpunten nodig: Wijgmaalbrug (auto's + fietsen), de nieuwe basculebrug langs de E314 (bussen, auto's en fietsen, ter vervanging van het "kiekenbruggetje"), de oude spoorwegbrug ter hoogte van het viaduct van de stadsring (bussen en fietsen).

C Kwaliteitsvolle representatie van stedelijke functies langs de Vaart

De projecten langs de Vaart moeten een representatief voorkomen krijgen, in de plaats van een louter utilitair. In de landschapstructuur (§ 9.4.1.E) wordt de vaart als drager van een gevarieerd stedelijk landschap naar voor geschoven.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Van de nieuwe projecten langs de Vaart (Vaartdijk, Wijgmaalsesteenweg, Aarschotsesteenweg, Kolonel Begaultlaan, Vaartkom) moet een kwaliteitsvolle architectuur geëist worden. Deze eis wordt in de uitvoeringsplannen voor de betreffende gebieden, waaronder de BPA's voor de Vaartzone, opgenomen.
- De stad past dit voornemen zelf toe in haar gebouwen in de Vaartzone en in de Vaartkom.
- Gezien de representatieve ligging in Wijgmaal en langs de Vaart, moeten nieuwe plannen op de Remysite stedenbouwkundig en architecturaal op een kwalitatieve manier worden uitgewerkt.

10.6.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem Vaartlandschap (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- Opmaak van een structuurschets voor het Vaartlandschap

De stad maakt een structuurschets voor het Vaartlandschap die in overeenstemming is met overlappende structuurschetsen (Wijgmaal, ...). In deze structuurschets worden minstens uitspraken gedaan over de inrichting van de open ruimte, de kwaliteitsvereisten en de mogelijkheden van de bebouwing, de verbindingen langs en over de Vaart. Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- Overleg met de NV Zeekanaal en de betrokken gemeenten

De stad kan met de NV Zeekanaal en met de betrokken gemeenten bilateraal overleg organiseren om tot een coherent beleid voor het Vaartlandschap te komen. In het overleg met de gemeente Herent moet specifiek aan bod komen: de opheffing van het bedrijventerrein op de gemeentegrens i.f.v. de herontwikkeling als openruimtegebied en de inperking van de lintbebouwing op de linkeroever van de Vaart. In het overleg met de gemeente Haacht moet specifiek aan bod komen: ontwikkelingsmogelijkheden van Hambos.

- *Opmaak van een beeldkwaliteitsplan*

De stad kan een beeldkwaliteitsplan* opmaken voor het Vaartlandschap. Hierin worden uitspraken gedaan over de verbetering van de beeldwaarde van de bebouwde, open en publieke ruimte langs de Vaart. De stad onderzoekt hoe dit beeldkwaliteitsplan kan doorwerken in het uitvoeringsinstrumentarium.

- *Aanpassing van de spoorbrug in de Vaartkom*

De stad verzoekt de NV Zeekanaal de oude spoorbrug om te vormen tot een brug voor fietsers en bussen.

- *Uitbouw van een recreatieve fietsroute langs de linkeroever van de Vaart*

De stad kan het initiatief nemen om langs de linkeroever van de Vaart de recreatieve fietsroute tussen Leuven en Mechelen verder uit te bouwen. Daarvoor moet een vrijliggend fietspad langs de Kolonel Begaultlaan worden

aangelegd, en moet het jaagpad voorbij de E314 worden verbeterd.

- *Opmaak van een RUP voor de ambachtenzone langs de Wijgmaalsesteenweg*

De stad kan een ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken voor de ambachtenzone langs de Wijgmaalsesteenweg. In dit uitvoeringsplan moeten minstens aan bod komen: bebouwingsmogelijkheden (open houden van zichten, bouwhoogte), beeldkwaliteit van de bebouwing, stopzetting van storende activiteiten (autokerkhoven), landschappelijke inrichting van de open ruimte en realisatie van de groene stapsteenverbinding langs de Remylaan

- *Heraanleg van de Aarschotsesteenweg tussen E314 en Lüdenscheidsingel*

Het Vlaams Gewest staat in voor de heraanleg van de Aarschotsesteenweg ten zuiden van de E314.

- *Aanleg van een loskade en een nieuwe brug over de Vaart*

Zie § 10.2.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte Leuven-Noord.

- *Realisatie van een groencorridor ter hoogte van de bocht in de Vaart (Remylaan)*

Zie § 10.5.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte noordelijke laagvlakte.



HOOFDSTUK 11

OOSTELIJK HEUVELLANDSCHAP



11 OOSTELIJK HEUVELLANDSCHAP

11.1 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STADSDEEL¹ "OOSTELIJK HEUVELLANDSCHAP"

11.1.1 Situering, afbakening en beschrijving

Het stadsdeel oostelijk heuvellandschap omvat de oostelijke heuvelruggen met tussenliggende valleien. In het westen scheidt de spoorwegbundel en de E314 het gebied van de rest van de stad.

De beschrijving van de gewenste ontwikkeling voor het oostelijk heuvellandschap stopt aan de gemeentegrens. De structuur van de Hagelandse heuvels reikt echter veel verder dan de gemeentegrenzen. De uitspraken over de ruimtelijke ontwikkelingen voor de deelruimten in kwestie kunnen tegelijk gelezen worden als suggestie voor de buurgemeenten om tot een gecoördineerd beleid te komen.

Het woongebied beschikt in dit stadsdeel veel minder dan elders in Leuven over een hiërarchische structuur, en derhalve over slechts een beperkt aantal herkenningspunten. Het stratenpatroon bestaat eerder uit een diffuus systeem van wegen waartussen weinig onderscheid bestaat. De Tiense- en Diestsesteenweg zijn de enige wegen die de woonkernen enige structuur verlenen. Door het gebrek aan structuur, is de beheersing van het wegverkeer dan ook één van de grote thema's in dit stadsdeel.

De woonkernen zijn op zich weinig gestructureerd, maar zijn wel ingebed in een sterk gearticuleerd landschap.

Meer achtergrondinformatie is terug te vinden in het informatief gedeelte, hoofdstuk 3.

11.1.2 Algemene visie

A Behoud van landschappelijke eigenheid

Het oostelijke heuvellandschap maakt deel uit van één van de drie geologische eenheden waarop Leuven is ontstaan: de Hagelandse heuvels. De heuvels worden doorsneden door verschillende beekvalleien richting Dijle. Ondanks de sterke groei van het woningbestand blijft dit typisch landschap nog op verschillende plaatsen duidelijk waarneembaar.

Het behoud van deze landschappelijke structuur staat voorop bij het bepalen van de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit stadsdeel nog kunnen plaatsvinden.

B Wonen nabij de binnenstad en het station

Wonen is de overheersende functie binnen dit stadsdeel. Door de ligging op een korte afstand van de binnenstad en vlakbij het station, en door de nabijheid van grote open ruimten beschikt het gebied over bijzondere troeven.

Het verhogen van de woonkwaliteit in de kern en het verbeteren van de relatie met de binnenstad vormen de speerpunten van een beleid voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Door de enorme groei van de laatste decennia is de woonomgeving immers voor een stuk haar eigen identiteit kwijtgeraakt. Het vroegere landbouwraster en sommige karakteristieke landschapselementen zijn verloren gegaan door de gelijkvormigheid van de opeenvolgende verkavelingen. Bovendien is het openbaar domein op verschillende plaatsen vrijwel volledig ingenomen door (infrastructuur voor) auto's.

¹ De opdeling in stadsdelen gebeurt niet volgens de oude administratieve grenzen van de deelgemeenten maar volgens de geomorfologie van de stad (zie Gewenste ruimtelijke structuur van Leuven, § 3.2.1). Daardoor wordt in dit hoofdstuk, naast de volledige deelgemeente Kessel-Lo, ook een gedeelte van Heverlee behandeld.

De toekomstige woningbouwmogelijkheden zijn in het oostelijk stadsdeel schaars geworden. Waar nog gebouwd kan worden, zullen daarom de kwaliteit van de publieke ruimte, de relatie tot het landschap en de beheersing van het mobiliteitsprobleem de belangrijkste uitgangspunten vormen.

C Openbaar vervoer en langzaam verkeer als volwaardige alternatieven voor het autoverkeer

Door het gebrek aan structuur in het wegennet en de vaak dense bebouwing, zijn in het oostelijk stadsdeel de gevolgen van de groeiende mobiliteit zeer sterk voelbaar. De twee steenwegen – de enige verbindingen met de rest van de stad en met het hoofdwegennet – moeten zowel het doorgaand verkeer uit de oostelijke buurgemeenten, de ontsluiting* van de eigen woonwijken en de bediening van de aangrenzende functies verwerken.

Het mobiliteitsbeleid moet in dit stadsdeel gebaseerd worden op voornamelijk twee principes. Enerzijds moet het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de woonwijken gehouden worden. Anderzijds moeten de woonwijken maximaal ontsloten worden door veilige en comfortabele fietsverbindingen en door een vlot openbaar vervoer.

Beide principes kunnen niet uitgevoerd worden zonder de verplaatsingsmogelijkheden van het autoverkeer enigszins te beperken. De verbetering van de multimodale* verplaatsingsmogelijkheden zal dus onvermijdelijk ten koste gaan van de verplaatsingsmogelijkheden per auto.

11.1.3 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het stadsdeel "oostelijk heuvellandschap" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten*. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.26.

A De geomorfologie werkt sturend en grensstellend voor ruimtelijke ontwikkelingen

De markante geomorfologie van het oostelijk heuvellandschap is een onmiskenbare ruimtelijke kwaliteit voor Leuven en voor dit stadsdeel in het bijzonder. In vroegere tijden, vóór de algemene motorisering van het verkeer, was het reliëf een belangrijke structurerende factor. Bovendien bepaalde de waterhuishouding in belangrijke mate het grondgebruik.

De recente ontwikkelingen hebben in het oostelijk stadsdeel het karakter en de landschappelijke kwaliteit van de geomorfologie aangetast. In de verdere ruimtelijke ontwikkeling wordt de resterende kwaliteit gevrijwaard door opnieuw de geomorfologie sturend en grensstellend voor de ruimtelijke ontwikkelingen te laten werken.

B Groene vingers als beleefingsruimte voor kwalitatief stedelijk wonen

De beboste heuvels en de open valleien dringen als groene vingers door tot ver in de stad. Ze structureren de ruimte, en fungeren tegelijk als grootschalige groene beleefingsruimte voor de omgevende woonwijken. De verdere aantasting van deze groene ruimten moet worden tegengegaan, door grenzen te stellen aan de groei van de woonkernen.

In combinatie met het vorige concept, betekent dit dat de resterende openruimtegebieden in de beekvalleien zoveel mogelijk moeten opgehouden worden. De woonkernen moeten begrensd worden aan de voet van de heuvels.

C Verdere woonontwikkeling concentreren in drie kernen

Door in het woonweefsel drie woonkernen* te onderscheiden, wordt opnieuw structuur gecreëerd. Voor elk van deze kernen wordt een eigen ontwikkelingslogica voorgesteld, waardoor hun eigenheid opnieuw kan toenemen.

Ingesloten tussen de Kesselberg enerzijds, en de Molenbeek-Abdijbeekvallei anderzijds, vormt Beneden-Kessel duidelijk een eigen ruimtelijke entiteit. Ze moet los gezien worden van Kessel-Lo. Rond de Diestsesteenweg, en doorgegroeid tot de Tiensesteenweg, situeert zich de grootste woonkern: Kessel-Lo. De woonwijken op het grondgebied Leuven ten zuiden van de Tiensesteenweg (o.a. de Spaanse Kroon) vormen samen met de kern van de deelgemeente Korbeek-Lo (gemeente Bierbeek) één geheel. Omdat dit gebied vóór de fusie grotendeels tot de gemeente Korbeek-Lo behoorde, wordt deze benaming verder gehanteerd.

In het uiterste noorden van dit stadsdeel, vormen woonfragmenten*, geprangd tussen Kesselberg en de Vunt / E314, de uitlopers van de woonkern Holsbeekplein (grondgebied gemeente Holsbeek).

D Woonfragmenten als onderdeel van het landschap

In de open ruimte rond de woonkernen van het oostelijk heuvellandschap is – meer dan in andere stadsdelen –

reeds een belangrijk aantal woningen gebouwd. Er moeten kordate maatregelen worden gesteld om verdere aantasting van de open ruimte te voorkomen. De omvang van deze bebouwing vraagt anderzijds dat er duidelijke ontwikkelingsperspectieven worden vastgelegd.

Waar een sterke groepering van de bebouwing buiten de kernen voorkomt, kan deze geselecteerd worden als woonfragment. Gebouwen die niet tot een woonfragment zullen behoren, worden als geïsoleerde woningen* aangeduid.

De mate waarin de resterende bouwmogelijkheden binnen woonfragmenten nog verder kunnen worden aangewend, en de manier waarop de onbebouwde ruimte moet worden beheerd, zal afhangen van de landschappelijke integratie van het woonfragment als geheel.

E Evenwicht tussen de centrumfunctie en de verkeersfunctie van de steenwegen

De ruimtelijke ontwikkelingen van (de omgeving van) de steenwegen moet erop gericht zijn om de centrumfunctie, die de steenwegen voor de woonkernen tot voor kort vervulden, in de mate van het mogelijke te herstellen.

Anderzijds moet rekening gehouden worden met de belangrijke verkeersfunctie van de steenwegen (verbindend karakter met de nabijgelegen woonkernen, ontsluiting van de wijken, toegang verlenen). Naarmate doorgaand verkeer uit de woonwijken wordt geweerd, zal een verdere toename van het verkeer op de steenwegen het onvermijdelijke gevolg zijn.

Een evenwicht tussen de centrumfunctie en de verkeersfunctie is dus nodig. De ruimtelijke inrichting van de steenwegen moet hierop afgestemd zijn.

F *De spoorwegbundel als tussenruimte met een eigen identiteit*

Tussen de binnenstad en Kessel-Lo vormt de spoorwegbundel een breukgebied dat jaren een lege restruimte bleef. Het gebied aan de spoorwegbundel fungeerde als de achterkant van Kessel-Lo.

De stedelijke dynamiek van de laatste jaren heeft het gebied een eigen roeping en een eigen gezicht gegeven. Waar de spoorwegbundel voorheen uitsluitend als breuk in het stedelijke weefsel een rol speelde, wordt het nu een verzelfstandigde tussenruimte met een eigen identiteit.

11.1.4 Opdeling in deelruimten

De bovenvermelde visie en ruimtelijke concepten zetten de krijtlijnen uit voor de ontwikkeling van het stadsdeel "oostelijk heuvellandschap". Deze globale benadering wordt nu verder verfijnd. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt duidelijk welke gebieden binnen het stadsdeel een samenhangende ontwikkeling moeten krijgen. Dit resulteert in een opdeling van het stadsdeel in deelruimten* en deelsystemen*.

Een deelruimte is een aaneengesloten gebied. Een deelsysteem is een geheel van gebieden die een sterke onderlinge ruimtelijke en functionele samenhang hebben. Een deelsysteem bevat onderdelen van meerdere deelruimten.

Alle deelruimten en deelsystemen vereisen op hun beurt een specifiek en coherent ruimtelijk beleid. Voor elke deelruimte en elk deelsysteem worden daarom opnieuw een visie, ruimtelijke concepten, ontwikkelingsperspectieven en een gewenste ruimtelijke structuur voorgesteld. Per deelruimte en deelsysteem wordt tenslotte ook aangegeven welke strategische projecten en acties mogelijk zijn om de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te sturen.

Binnen het stadsdeel "oostelijk heuvellandschap" worden volgende deelruimten en deelsystemen gedefinieerd:

- Deelruimte Beneden-Kessel (zie § 11.2)
- Deelruimte Kessel-Lo (zie § 11.3)
- Deelruimte Korbeek-Lo (zie § 11.4)
- Deelruimte Hagelandse heuvels (zie § 11.5)
- Deelsysteem spoorwegbundel (zie § 11.6)

11.2 DEELRUIMTE BENEDEN-KESSEL: ONTWIKKELING TOT EEN VOLWAARDIGE WOONKERN

11.2.1 Visie

Tussen de Kesselberg en de Molenbeek-Abdijbeekvallei bestaat vandaag een verdicht woonweefsel dat het resultaat is van twee mechanismen. Enerzijds heeft een gestage verdichting van de bebouwing plaatsgevonden langs de oorspronkelijke straten (Wilselsesteenweg, Holsbeeksesteenweg, Bergstraat, ...). Anderzijds werden binnengebieden van variërende omvang verkaveld en in een min of meer samenhangende operatie ontwikkeld (het gaat over de wijken Kesseldal, Genadedal en Bruineveld).

De goede bereikbaarheid vanaf de autosnelweg is de voorname beweegreden geweest voor de groei gedurende de laatste decennia. Deze evolutie is dus in essentie een perifere woonontwikkeling, wat onder andere te merken is aan het ontbreken van een morfologisch of functioneel centrum en van een behoorlijk voorzieningenniveau.

De ontwikkeling heeft intussen echter een zodanige omvang bereikt, dat de toekomstperspectieven nog moeilijk kunnen ingegeven worden door een bestendiging van de perifere woonconditie. Daarom wordt in dit structuurplan een andere piste voorgesteld.

Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling tot een volwaardige woonkern. De nabijheid van het provinciedomein Kessel-Lo en het groene landschap van de Kesselberg en de relatieve nabijheid van het station en de binnenstad bieden immers een aantal onmiskenbare kwaliteiten voor het wonen.

Door het gebied te selecteren als woonkern wordt er aangegeven dat het voorzieningenapparaat zich zou moeten ontwikkelen al ondersteuning van de woonkern. Locaties kunnen worden gereserveerd voor de inplanting van bijkomende commerciële en gemeenschapsvoorzieningen. Er wordt een ontsluitingssysteem uitgewerkt dat de publieke ruimte en de woonkwaliteit maximaal ten goede komt. De publieke ruimte wordt opgewaardeerd.

In Kesseldal heeft de bouwdichtheid* een kritisch niveau bereikt zowel wat betreft de woonkwaliteit, de verkeersleefbaarheid als de waterbeheersingsproblematiek (bij-

komende verharding en kanalisering van de Molenbeek/Blauwputbeek). De stad stelt alles in het werk om de resterende bouwmogelijkheden ten westen van de Kesseldallaan (400 à 500 bijkomende appartementen volgens de verkavelingvergunning) op te heffen.

11.2.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Beneden-Kessel wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.27.

A *De Wilselsesteenweg uitbouwen als multifunctioneel centrum**

De centrale ligging van de Wilselsesteenweg verleent haar meer potentieel dan de andere straten om tot multifunctionele zone uit te groeien. Dit wil zeggen dat er ruimte moet geboden worden voor de inplanting van commerciële functies en gemeenschapsvoorzieningen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Hoewel er een spreiding van voorzieningen mogelijk blijft in Beneden-Kessel, wordt een concentratie nastreefd van lokale commerciële en gemeenschapsvoorzieningen langs de Wilselsesteenweg. Deze zone wordt geselecteerd als multifunctioneel centrum. Verder ruimtelijk onderzoek moet uitwijzen welke mogelijkheden er vandaag bestaan om deze concentratie te realiseren. Op basis van dit onderzoek moet een beleid de ontwikkelingsperspectieven vastleggen en mogelijk maken.

- Aansluitend op de ontwikkelingen aan de Wilselsesteenweg kunnen bijkomende woningen voorzien worden in het woonontwikkelingsgebied* Genadeweg (WO9) (zie figuur 2.09).

B Een netwerk van zacht verkeer als bindmiddel tussen de verschillende binnengebieden

De oorspronkelijke straten (Holsbeeksesteenweg, Wilselsesteenweg, Domeinstraat,...) functioneren als een ruggengraat waarop de ontsluiting voor autoverkeer van de binnengebieden moet gericht zijn.

Binnenin de woonwijken kan een opwaardering van de publieke ruimte en een verbeterde relatie voor zacht verkeer, tussen de verschillende wijken onderling en met het multifunctionele centrum, de woonkwaliteit verbeteren. Zeker in de woonwijk Kesseldal moet een belevingswaarde van het openbaar domein en de bruikbaarheid voor de inwoners toenemen. Door de woonwijken meer op elkaar te richten kan de open ruimte in de ene, het gebrek aan open ruimte in de andere compenseren. Nieuwe projecten mogen geen onaanvaardbare bijkomende verkeersdruk op de omgeving leggen. In afwachting van een eventuele ontwikkeling, mogen de bestaande bouwmogelijkheden van de randen niet worden ingevuld.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De binnengebieden blijven gevrijwaard van door gaand verkeer. De reeds ontwikkelde binnengebieden worden op verschillende plaatsen door bijkomende fiets- en voetgangersverbindingen aange-

sloten op de hoofdstraten. Daartoe moeten over de kavels langs de hoofdstraten de nodige tracés worden vastgelegd.

- De bestaande parkeerdruk (voornamelijk in Kesseldal) ondermijnt de bruikbaarheid van het openbaar domein. Om de woonkwaliteit in het gebied te verbeteren moet er verder gezocht worden naar geschikte oplossing.
- Langs de Lemingbeek wordt tussen de Wilselsesteenweg en de Bergstraat een fietsverbinding gepland. Het woonreservegebied Lemingbeekvallei kan omwille van de ecologische en de landschappelijke waarde van de beekvallei en omwille van de waterproblematiek, niet aangesneden worden voor woningbouw. Het wordt omgezet naar openruimtegebied met natuur als hoofdfunctie.
- Het aansnijden van de resterende bouwmogelijkheden ten westen van de Kesseldallaan zou voor deze straat en de hele wijk een onaanvaardbare bijkomende belasting betekenen. De bouwmogelijkheden uit de verkavelingvergunning moeten opgeheven worden.
- Woonuitbreidingsgebied Bruineveldpad wordt wegens zijn beperkte omvang en zijn ingesloten karakter beter niet aangesneden.

C Kleinschalige groenelementen langs de beken

Een opeenvolging van toegankelijke kleinschalige groenelementen langs de Lemingbeek en de Blauwputbeek (aan de voet van het spoorwegplateau) moet de kwaliteit van de woonomgeving verbeteren. Daarnaast moet een geïntegreerd waterbeleid een oplossing bieden voor de

waterproblematiek van deze deelruimte.(zie ook openruimtestructuur, § 4.6).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De open ruimte langs de Blauwputbeek tussen de Kesseldallaan en het spoorwegplateau moet worden ingericht als publiek toegankelijke groene ruimte. Deze functioneert als buffer voor de activiteiten op het spoorwegplateau.
- De resterende open ruimte in het binnengebied van Kesseldal (plein en zone voor gemeenschapsvoorzieningen) worden voor Kesseldal als groene ruimte geconsolideerd.
- In het binnengebied Genadedal (tussen de Wilselse-steenweg en de Groenweg) kan de Lemingbeek op termijn opnieuw worden opengemaakt. De open ruimte langs Op De Vliet en langs de Wijkweg kan als groene ruimte ingericht worden.
- Omwille van de natuurwaarde van het gebied rond de Lemingbeek is woonontwikkeling er niet wenselijk. Het bestaande juridische statuut als woonuitbreidingsgebied moet worden opgeheven. Langs de oevers van de Lemingbeek moet de groen-corridorfunctie versterkt worden.
- Een beleid voor de kleinschalige groenelementen moet een aanpak van de waterproblematiek opnemen. Een bufferbekken in de groenbuffer langs de Kesseldallaan of in het woonontwikkelingsgebied behoren tot de mogelijkheden.

D Verbeteren van de relatie met de omgevende groene ruimte

Het provinciedomein Kessel-Lo, de Molenbeek-Abdijbeekvallei, de Lemingbeekvallei, de Kesselse bergen en Schoolbergen omsluiten de woonkern. De relatie tot deze gebieden heeft in de eerste plaats te maken met de publieke toegankelijkheid. In tweede instantie draagt ook het behoud van een voldoende visuele relatie tot deze groenstructuren bij tot de woonkwaliteit.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Eventuele nieuwe ontwikkelingen in de binnengebieden moeten de visuele en functionele relatie met het omliggende landschap versterken.
- De toegankelijkheid voor zacht verkeer vanuit de woonkern Beneden-Kessel naar het provinciedomein Kessel-Lo, de Kesselberg en Schoolbergen en de Molenbeek-Abdijbeek, moet worden verbeterd.

11.2.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Beneden-Kessel (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets** voor Beneden-Kessel
De stad maakt een structuurschets op voor de woonkern Beneden-Kessel, waarin de bovenstaande concepten en ontwikkelingsperspectieven verder worden uitgewerkt. Deze structuurschets moet vooraf gaan aan de realisatie

van de woonontwikkelingsgebieden en aan de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP). De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opheffing verkavelingsvergunning Kesseldal*

De stad onderzoekt met welke juridische en financiële middelen zij de vergunde verkaveling langs de Kesseldallaan ongedaan kan maken. Ze verzoekt daarbij de Vlaamse Regering om medewerking en financiële participatie in de planschade. De stad verzoekt de Vlaamse Regering de opheffing van de verkavelingsvergunning op te nemen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Leuven-Noord.

48

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Parkeerproblematiek Kesseldal*

De stad kan onderzoeken welke de verschillende mogelijkheden zijn om de parkeerdruk op het openbaar domein in Kesseldal te verlichten, en kan het initiatief nemen om de meest doelmatige en meest haalbare mogelijkheden te doen realiseren.

- *Opmaak van een gebiedsgericht RUP* voor Beneden-Kessel*

De stad kan een RUP op waarin de ontwikkelingsmogelijkheden in Beneden-Kessel worden vastgelegd.

- *Versterking corridorfunctie van de Lemingbeek*

De stad kan verschillende maatregelen nemen om de corridorfunctie van de Lemingbeek te versterken: opnieuw openmaken van de beek ter hoogte van Genadedal, aanleggen van een voet- en fietspad langs de beek tussen Wilselsesteenweg en Bergstraat, en versterking van de oevervegetatie.

11.3 DEELRUIMTE KESSEL-LO: OP ZOEK NAAR STRUCTUUR IN DE WOONKERN

11.3.1 Visie

A Structuur brengen in de woonkern

Het gebrek aan leesbaarheid is vooral binnen de woonkern van Kessel-Lo (dit is het aaneengesloten gebied tussen de Molenbeek-Abdijbeek en de Tiensesteenweg) zeer goed voelbaar. In deze uitgestrekte woonkern zijn slechts weinig structurerende elementen te onderscheiden. Een éénduidig stedenbouwkundig patroon ontbreekt, ten gevolge van verlinding* en ongecontroleerde in- en uitbreiding* van de woonkern. Er zullen andere ruimtelijke concepten moeten gezocht worden om de stedenbouwkundige structuren te versterken.

B Wonen in de nabijheid van het station

De verkeersdrukte is in Kessel-Lo één van de meest gecontroleerde problemen. De aard van de ruimtelijke ontwikkeling heeft een perifere woonconditie gecreëerd, waarbij bewoners hoofdzakelijk op de auto zijn aangewezen.

Nochtans ligt Kessel-Lo op een boogscheut van één van de belangrijkste stations in Vlaanderen, en zijn er dus potentieel hoogwaardige en duurzame ontsluitingsmogelijkheden vorhanden.

Het antwoord op de mobiliteitsproblemen van Kessel-Lo moet in de eerste plaats bestaan uit betere verplaatsingsmogelijkheden met de fiets en de bus, zodat zowel het station, de binnenstad als andere locaties in de stad multimodaal bereikbaar worden. Omdat een groot deel van de inwoners van Kessel-Lo over een wagen beschikt, zal de kwaliteit van de andere modi drastisch moeten verbeterd worden ten opzichte van de auto vooraleer deze aanpak succesvol is.

11.3.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Kessel-Lo wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.28.

A Grenzen stellen aan de verdere uitdeining van de bebouwing

De openruimtestructuur van heuvels en valleien biedt een aanknopingspunt om de woonkern te begrenzen. De sterke reliëfovergangen aan Loberg / Trolieberg ten opzichte van Beneden-Lo bakenen het gebied in het zuiden af. De Molenbeek-Abdijbeekvallei met het provinciedomein Kessel-Lo en het landschappelijk geheel van de Abdij van Vlierbeek trekken de grens in het noorden.

De oostelijke grens, in het gebied tussen de heuvels van Boven-Lo en de Diestsesteenweg hangt minder samen met een duidelijke reliëfovergang of beekvallei. Het openhouden van dit gebied draagt echter bij tot de belevening van het landschap rondom Kessel-Lo. Bovendien is door de overschrijding van het ruimtelijk draagvlak (congestie* vanwege het hoge autogebruik in de woonwijken) en het steeds meer perifeer worden van de woonlocaties een duidelijke grens aan de woonkern noodzakelijk.

De verdere ontwikkeling van het woningbestand zal gebeuren door afwerking van de bestaande woonstructuur en in een beperkt aantal woonontwikkelingsgebieden. In de rand tussen woonkern en open ruimte komen een aantal activiteiten voor die door een extensiever ruimtegebruik de overgang bewerkstelligen: kerkhof, jeugdcentrum Heiberg, rusthuis Wimmershof, de scholen aan de Abdij van Vlierbeek,... De aanwezigheid van deze activiteiten heeft de relatie met het landschap niet echt verstoord. Op sommige plaatsen groeien ze uit tot een herkenbaar referentiepunt.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Aan de woonkern Kessel-Lo worden grenzen gesteld vanuit de omgevende open ruimte. De bebouwing die buiten de kern voorkomt wordt beschouwd als woonfragment of geïsoleerde woning.
- Het gebied Koetsweg - Platte Lostraat wordt geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. De bebouwing moet aan lage dichtheid gebeuren en geïntegreerd worden in de open ruimte. In de omgeving is immers slechts een be-

perkte hoeveelheid publieke groene ruimte beschikbaar, in verhouding tot het aantal woningen, en bestaat dus een pertinente behoefte aan bijkomende publieke speel- en recreatieruimte. Bovendien laat de huidige verkeersdruk in de omgeving een grote toename van het bestemmingsverkeer niet toe. De ontwikkeling van het gebied kan slechts gebeuren nadat in een RUP de programmatiche en stedenbouwkundige randvoorwaarden werden vastgelegd. Bij de opmaak van dit RUP worden specifieke (woon)functies opgelegd die behoud van landschappelijke waarde en open ruimte, alsook minimale verkeersattractie moeten garanderen.

- Het bouwblok Vlierbeekveld (WO10) kan verder ingenomen worden tot aan de Meugenslaan. Het deel tussen de Meugenslaan en de Jan Davidstraat moet open blijven. Daarnaast worden volgende gebieden als woonontwikkelingsgebied geselecteerd: Bareelweg (WO11), Coosemansstraat – P. Nollekensstraat (WO12) en Lievenslaan (WO13). In al deze gevallen gaat het over de afwerking van de bestaande woonstructuur. De herontwikkeling van de Centrale Werkplaatsen (WO26) en de kop van Kessel-Lo (WO27) vormen de belangrijkste strategische projecten in dit stadsdeel (zie figuur 2.09).

B Een stationsomgeving op maat van Kessel-Lo

Door het voltooien van de projecten rond het station aan de zijde van Kessel-Lo kan de relatie met de woonkern verbeterd worden. De situatie van ‘achter het station’ verandert in ‘aan het station’. De hoogwaardige verbin-

dingen met de westzijde van het station verbeteren de relatie tussen Kessel-Lo en de binnenstad.

Deze dynamiek mag echter geen aanleiding geven tot grootschalige projecten in Kessel-Lo. Alleen aan de "kop van Kessel-Lo" is de inplanting van echte kantoortypologie mogelijk. Door in dit project ook commerciële functies te voorzien die zich richten op de buurt, zoekt de stationsomgeving aansluiting met de centrumrol van de Diestsesteenweg.

Door het concentreren van het verkeer op de Tiense- en Diestsesteenweg krijgt de Martelarenlaan de functie van een verdeelweg tussen beide. Deze verkeersfunctie moet gecombineerd worden met de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en met de oversteekbaarheid. De aanwezigheid van de verschillende oversteekplaatsen naar de stad maakt het gebied ook als verblijfsruimte voor fietsers en voetgangers belangrijk.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ontwikkeling van de "kop van Kessel-Lo" is er op gericht de omgeving van het station optimaal te benutten, de achterkantsituatie om te keren en Kessel-Lo een gezicht te geven in de stationsomgeving. De bebouwing langs de Oude Diestsesteenweg wordt in dit project geïntegreerd, evenals feestzaal Het Bad en het oud provinciehuis (de vroegere Coop).
- De ontwikkeling van kantoren en andere stedelijke functies blijft beperkt tot de directe omgeving van het station. De inplanting van commerciële

- functies betekent een versterking voor het multifunctioneel centrum langs de Diestsesteenweg.
- Ten zuiden van de Pieter Nollekensstraat wordt de Martelarenlaan en het aangrenzende talud ingericht als publiek park 'park Belle Vue'.
- De relatie tussen Kessel-Lo en de binnenstad wordt verbeterd (zie verder § 11.6).

C Concentratie van nieuwe ontwikkelingen in een driehoek langs de Diestsesteenweg

De projecten voor de Centrale Werkplaatsen en de "kop van Kessel-Lo" maken van dit gebied het zwaartepunt van nieuwe ontwikkelingen. Ze vormen vrijwel de enige plaats waar nog een grondige herstructurering van de woonkern mogelijk is. Het De Becker-Remyplein functioneert vandaag reeds als een centrum. Deze drie locaties vormen een driehoek langs de Diestsesteenweg die als concentratiegebied voor nieuwe centrumfuncties kan worden beschouwd.

De implanting van centrumfuncties en gemeenschapsvoorzieningen samen met een woonontwikkeling op de Centrale Werkplaatsen, verhogen de centrale rol van het gebied. De publieke ruimte in het project realiseert de ontbrekende schakel tussen de omliggende woonwijken en de Diestsesteenweg.

De ligging van de drie zwaartepunten bakent op de Diestsesteenweg een multifunctioneel centrum af waar de centrumfuncties overwegen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Centrale Werkplaatsen worden gesaneerd en als nieuwe stedelijke woonlocatie in Kessel-Lo ontwikkeld. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor open ruimte, gemeenschapsvoorzieningen (bij voorkeur in de te renoveren hallen 4, 5 en 9) en handel (langs de Diestsesteenweg). Via de Centrale Werkplaatsen worden noord-zuid en oost-west assen voor zacht verkeer doorgetrokken. De spoorweggeul tussen de Martelarenlaan en de Centrale Werkplaatsen wordt ingericht als voetgangers- en fietsverbinding.
- De Diestsesteenweg wordt vanaf de Martelarenlaan tot voorbij de Centrale Werkplaatsen afgebakend als multifunctioneel centrum.

D Groene en open ruimten verluchten de woonkern

Aan de Diestsesteenweg vormen park Heuvelhof en het tegenover gelegen Koning Boudewijnstadion een belangrijke open ruimte met hoge belevingswaarde. Aan de Tiensesteenweg neemt het park Michotte deze rol op. De Bron, de sportvelden aan de Koetsweg en de nieuwe parkbegraafplaats sluiten aan op de rand van het gebied.

De aanleg van het park Belle Vue moet dit patroon aanvullen. Het groene Jan Vranckx tracé dat reeds gedeeltelijk is aangelegd zal een ander herkenbaar groenelement vormen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie ook openruimtestructuur, § 4.6)

- De toegankelijkheid van de groene ruimte rond Kessel-Lo, en de relatie met de woonomgeving

moet over het algemeen verbeterd worden. De recreatieve functies aan de rand van de woonkern kunnen de beleveniswaarde van deze groene ruimte versterken.

- Het park Belle Vue aan de Martelarenlaan wordt als nieuwe groene ruimte aangelegd.
- Het Jan Vranckxtracé wordt vervolledigd en doorgetrokken tot aan de Diestsesteenweg.
- Het gebied Koetsweg – Platte Lostraat wordt geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. Een substantieel deel van het gebied moet bij ontwikkeling publiek toegankelijk gesteld worden en ingericht als speel- en recreatierruimte. Door het gebied moeten ook verbindingen voor fietsers en voetgangers gerealiseerd worden.
- Bij nieuwe woonontwikkelingen (Vlierbeekveld, Centrale Werkplaatsen, ...) moet voor de buurtbewoners een groene belevenisruimte worden gecreëerd.
- Bij de heraanleg van straten en pleinen zullen maximaal groene elementen worden toegevoegd aan de publieke ruimte.

E Referentiepunten doorbreken het homogene stedenbouwkundig patroon

Door de uniformiteit en de densiteit van de woonomgeving voldoet de traditionele gerichtheid op een centrum (hier rond de Diestsesteenweg) niet om het gebied een ruimtelijke structuur te verlenen. De aanwezigheid van twee steenwegen is evenmin voldoende om de volledige woonkern te structureren.

Door verschillende referentiepunten te benadrukken ontstaat er een patroon waaraan de "mental map*" van Kessel-Lo kan worden opgehangen. Deze referentiepunten kunnen van uiteenlopende aard zijn: pleinen, gemeenschapsvoorzieningen, markante gebouwen, wijken met een heel herkenbaar patroon, groene ruimte, ... Ze helpen om de herkenbaarheid van de woonkern te vergroten.

Bestaande referentiepunten moeten worden erkend en versterkt. Nieuwe referentiepunten moeten, op plekken die daarom vragen, aan het patroon worden toegevoegd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Het behoud of versterken van plekken met een hoge beeldwaarde is noodzakelijk voor het vergroten van de leesbaarheid en de herkenbaarheid van de woonkern Kessel-Lo.
- Bij de nieuwe ontwikkelingen die in dit stadsdeel mogelijk zijn moet er extra aandacht gaan naar de beeldwaarde: leesbaarheid van het project voor de Centrale Werkplaatsen en "kop van Kessel-Lo", markante aansluiting van de Martelarenlaan op de Tiensesteenweg, In de verkaveling Vlierbeekveld moet de ontwikkeling ruimte laten voor referentiepunten op niveau van de wijk.
- Bij de heraanleg van publieke ruimte in de woonkern Kessel-Lo moet bijzondere aandacht gaan naar een omgevingsspecifieke aanleg, die referentiepunten versterkt of creëert.

F Een netwerk voor fietsers en goede busverbindingen als alternatief voor de auto

De grote hoeveelheid autoverkeer in het gebied ondermijnt de functie van het openbaar domein als kwaliteitsvolle verblijfsruimte waar ook voetgangers en fietsers een plaats vinden. Bovendien wordt een goede bediening met openbaar vervoer door de verkeersdrukte fel gehinderd. Het aanwezige verkeer is slechts gedeeltelijk afkomstig van de sluiproutes voor de steenwegen: vooral de aanwezigheid van een uitgestrekt en ongestructureerd patroon aan woonstraten, waarvan de bewoners sterk op de wagen gericht zijn, is oorzaak van de verkeersdrukte.

Fietsers en openbaar vervoer moeten een alternatief kunnen bieden voor de auto. Een netwerk van veilige, comfortabele en bij voorkeur vrijliggende fietsverbindingen moet de belangrijkste referentiepunten en grotere functies verbinden, en de ganse woonkern doorkruisen. Het vormt de eerste aanzet om de verkeerscirculatie te bekijken.

Routes voor openbaar vervoer die zo weinig mogelijk gehinderd worden door autoverkeer vormen een tweede uitgangspunt.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie ook verkeersstructuur § 8.5, § 8.6, § 8.7)

- Er moet een volwaardig fietsnetwerk ontwikkeld worden dat heel Kessel-Lo ontsluit en verbindt met de binnenstad en het station. Waar mogelijk gebeurt dit door (de opwaardering van) vrijliggende

fietsstracés. Op andere plaatsen moeten autoluwe straten het traject vervolledigen.

- De stadsbuslijnen en de regionale snelbuslijnen volgen zoveel mogelijk routes die autoluw gemaakt zijn. De Platte-Losstraat wordt als alternatieve regionale snelbusverbinding als bypass voor de Diestsesteenweg uitgewerkt. Deze straat kan bijkomend worden bediend met ontsluitende buslijnen.
- In noord-zuidrichting moeten ontsluitende stadslijnen worden uitgebouwd, tangentieel aan de binnenstad. Deze lijnen verbinden Kessel-Lo met bestemmingslocaties in het noorden (provinciedomein, Remy, ...) en in het zuiden (researchpark Haasrode, ...).
- De verkeerscirculatie wordt zodanig georganiseerd dat het fietsnetwerk en de busroutes maximaal ontzien worden en dat doorgaand sluipverkeer onmogelijk wordt gemaakt. Het doorgaande verkeer wordt uit de woonwijken geweerd en moet op de steenwegen blijven. Hiervoor zijn harde maatregelen nodig die onvermijdelijk voor een stuk ook de bereikbaarheid van de woonwijken verminderen.

11.3.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Kessel-Lo (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor Kessel-Lo*

De stad maakt een structuurschets voor Kessel-Lo op, waarin de concepten en ontwikkelingsperspectieven verder worden uitgewerkt. Deze structuurschets moet opgemaakt worden vóór uitvoeringsplannen of belangrijke stadsontwerpen voor Kessel-Lo worden uitgewerkt. De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Opmaak van een gebiedsgericht RUP voor (delen van) Kessel-Lo*

De stad kan een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaken voor (delen van) Kessel-Lo. Daarin worden de bestemmingen, de inrichtingsvoorschriften en de acties vastgelegd die betrekking hebben op de ontwikkeling als woonkern.

- *Woningbouwproject voor de Centrale Werkplaatsen met inbegrip van gemeenschapsvoorzieningen*

De stad neemt het initiatief voor een gemengd project voor woningbouw, gemeenschapsvoorzieningen en groene ruimte op de site van de Centrale Werkplaatsen.

- *Ontwikkeling van de "kop van Kessel-Lo"*

De stad ondersteunt de NMBS bij de ontwikkeling van het stationseiland langs de Martelarenlaan. De stad ver-

zoekt het Vlaams Gewest om participatie via de heraanleg van de Diestsesteenweg en de overdracht en de heraanleg van de Martelarenlaan.

- *Realisatie van het fiets- en voetgangersnetwerk*

De stad ontwerpt een samenhangend fiets- en voetgangersnetwerk, en plant de gefaseerde uitvoering ervan. De stad neemt maatregelen om op korte termijn het fiets- en voetgangersnetwerk objectief en subjectief maximaal te beveiligen.

- *Openbaar vervoer*

De stad verzoekt De Lijn te onderzoeken hoe Kessel-Lo beter kan worden bediend met ontsluitende lijnen, en hoe de regionale snelbuslijnen vlot tot bij het station geraken. De stad neemt maatregelen om de doorstroming van de bussen over de openbaarvervoertracés te garanderen.

11.4 DEELRUIMTE KORBEEK-LO: EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE WOONKERN LANGS DE TIENSESTEENWEG

De deelruimte "Korbeek-Lo", dit is het aaneengesloten gebied tussen de Tiensesteenweg en de spoorlijn Leuven-Luik, en de ontwikkelingen langs de Tiensesteenweg worden in de gewenste ruimtelijke structuur voor het oostelijke heuvellandschap ruimer gezien dan het grondgebied Leuven. Ook een stuk van de gemeente Bierbeek wordt erin betrokken.

De voorgestelde visie en ruimtelijke concepten maken het mogelijk een grensoverschrijdend en coherent ruimtelijk beleid uit te stippelen. De ontwikkelingsperspectieven kunnen uiteraard enkel als richtinggevend voor het grondgebied Leuven worden beschouwd. Tegelijk kunnen ze ook als suggestie aan de gemeente Bierbeek gelezen worden om de beleidsuitspraken over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling onderling af te stemmen.

11.4.1 Visie

A *De Spaanse Kroon en centrum Korbeek-Lo vormen samen één woonkern*

Het volledige gebied vanaf de Spaanse Kroon tot voorbij de kern van Korbeek-Lo (grondgebied Korbeek-Lo) is ruimtelijk een samenhangend gebied dat gericht is op de Tiensesteenweg en de Oudebaan. Door de Spaanse Kroon en Korbeek-Lo als één woonkern te beschouwen, worden nieuwe perspectieven gecreëerd voor versterking van deze woonkern.

Waar voortaan over de woonkern Korbeek-Lo wordt gesproken, wordt daarmee het geheel met inbegrip van de Spaanse Kroon bedoeld, tenzij nadrukkelijk anders vermeld.

B *Tiensesteenweg als onderdeel van de woonkern Korbeek-Lo*

De Tiensesteenweg wordt als onderdeel van de woonkern Korbeek-Lo beschouwd. De woonfunctie (waar deze nog aanwezig is) is maatgevend voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Evenmin mag de rol van de Tiensesteenweg als multifunctioneel centrum verder ondermijnd worden door de verkeersfunctie en de vestiging van baanwinkels.

C *Een krachtig beleid tegenover de vestiging van baanwinkels*

De aanwezigheid van baanwinkels, en in het bijzonder van distributie en grootschalige kleinhandel, is een ongewenste evolutie maar kan niet zomaar genegeerd worden. Omdat slechts weinig plaatsen in Leuven dezelfde karakteristieken kunnen bieden als de Tiensesteenweg, dienen er zich weinig mogelijkheden voor relocalisatie aan.

Door de aanwezigheid van de handel te aanvaarden, kan een passend beleid de negatieve effecten minimaliseren. De functies mogen de concurrentiepositie van het commerciële centrum in de binnenstad niet ondermijnen en moeten een gepaste ruimtelijke aansluiting op de steenweg en de omgeving krijgen.

D *De Tiensesteenweg moet een drievooudige verkeersfunctie waarmaken*

Net als bij de Diestsesteenweg is de verkeersfunctie van de Tiensesteenweg drievooudig. Ze staat in voor:

- de verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau (van de buurgemeenten naar de stad en het hoofdwegennet)
- de ontsluiting van de aanliggende woonwijken
- het verlenen van toegang aan de aangrenzende functies

De verschillende functies moeten zo goed mogelijk georganiseerd worden, hoewel ze soms moeilijk verenigbaar zijn. Voor de regionale verbindingsfunctie voor openbaar vervoer en voor fietsers kan een alternatieve route worden gekozen. De lokale bediening voor bussen en fietsers moet evenwel op de Tiensesteenweg worden georganiseerd.

11.4.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Korbeek-Lo wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.29.

A *Grootschalige groene ruimten begrenzen de woonkern en de ontwikkelingen op de Tiensesteenweg*

De woonkern Korbeek-Lo wordt door de Molenbeek-Bierbeekvallei en de Predikherenberg begrensd. De nabijheid van deze grootschalige open ruimte wordt beschouwd als een bijzondere kwaliteit voor de woonomgeving. Deze kan maximaal uitgebuit worden door de open ruimte toegankelijk te maken vanaf de woonkern. Op een aantal plaatsen is de groene ruimte van de Predikherenberg nog waarneembaar vanaf de Tiensesteenweg. Het behoud van deze visuele relatie is belangrijk.

Binnen de woonkern kunnen de vrije gronden voor stedelijke woningtypes gebruikt worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Verdere uitbreiding van de woonkern in de Molenbeek-Bierbeekvallei is niet mogelijk: de open ruimte tussen Zavelberg, Ziekelingenstraat en Hoegaardsestraat, en tussen Hoogland en Lentelaan/Oaselaan, wordt als onderdeel van de open Molenbeek-Bierbeekvallei geconsolideerd.
- Het verder bebouwen van de flanken van de Predikherenberg is niet wenselijk. De ontwikkelin-

gen langs de noordzijde van de Tiensesteenweg worden gelimiteerd op basis van de mate waarin zij afbreuk doen aan het groen karakter van de hellingen van de Predikherenberg.

B *De Oudebaan als parallelle verbinding voor zacht verkeer en openbaar vervoer*

Door het doorgaande verkeer uit de woonkernen Kessel-Lo en Korbeek-Lo te houden, zal het verkeer op de steenweg op korte termijn onvermijdelijk toenemen. Het openbaar vervoer zal daar in toenemende mate hinder van ondervinden, wegens ophoud door congestie. Voor fietsers zal de toenemende verkeersdruk de subjectieve en objectieve veiligheid niet ten goede komen. Door de Oudebaan als een bypass te gebruiken, krijgen het openbaar vervoer en de fiets kansen als alternatief voor de auto.

Tussen de Oudebaan en de Tiensesteenweg moeten een voldoende aantal voetgangersverbindingen blijven bestaan. De multifunctionele centra op de steenweg moeten bereikbaar blijven per fiets en met ontsluitende buslijnen, die de Tiensesteenweg bedienen.

De verschillende aangrenzende wijken worden zo met elkaar verbonden door een route voor langzaam verkeer, waar het doorgaande autoverkeer wordt afgehouden. Vanwege de goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer komt de Oudebaan bij uitstek in aanmerking voor de vestiging van gemeenschapsfuncties op wijkniveau.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie verkeersstructuur § 8.5.4)

- De Oudebaan wordt gereserveerd als route voor fietsverkeer en stedelijke en regionale snelbuslijnen. Autoverkeer is enkel nog mogelijk op het niveau van de lokale bediening. De fietsroute sluit aan op de brug tussen Tivolistraat en Brugstraat.
- De Tiensesteenweg vormt de enige verzamelweg voor het ontsluitingsverkeer van de verschillende woonwijken. De verkeerscirculatie wordt zodanig aangepast dat doorgaand verkeer door de verschillende wijken van woonkern Korbeek-Lo (met inbegrip van de Oudebaan) niet langer mogelijk is. Het doorgaande autoverkeer moet op de Tiensesteenweg gehouden worden. Alternatieve sluiproutes moeten onmogelijk gemaakt worden.
- Toekomstige gemeenschapsvoorzieningen worden bij voorkeur langs de Oudebaan ingeplant. Daartoe kan een gecoördineerd beleid worden gevoerd met de gemeente Bierbeek met de bedoeling complementaire voorzieningen aan te bieden. Het ontmoetingscentrum De Mol aan de Tiensesteenweg kan naar de Oudebaan worden gerelocaliseerd. De omgeving van het park tussen Oudebaan en Tiensesteenweg (grondgebied Leuven) kan publiek toegankelijk gemaakt worden en vormt een mogelijke locatie voor gemeenschapsvoorzieningen. De omgeving van de oude vierkantshoeve (grondgebied Bierbeek) is een andere mogelijkheid.
- In de omgeving van de Korbeek-Losestraat en de Brugstraat stelt zich een structureel parkeerprobleem. De aanleg van collectieve bewonerspar-

kings is wenselijk en moet op zijn haalbaarheid worden onderzocht.

C Multifunctionele centra langs de Tiensesteenweg

Voor commerciële voorzieningen (handel, horeca, diensten) op het niveau van de kern wordt een multifunctioneel centrum afgebakend langs de Tiensesteenweg. De steenweg heeft immers van oudsher de rol van centrum opgenomen. Bovendien is er vandaag nog steeds een belangrijk handelsapparaat aanwezig, dat behalve de kern ook het doorgaand verkeer bedient.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Hoewel commerciële functies langs de hele steenweg mogelijk blijven, wordt een concentratie van stedelijke functies op bovenlokaal en op buurtniveau nagestreefd ter hoogte van Klein Rijsel en de Spaanse Kroon. In de gemeente Bierbeek vormt het huidige centrum van Korbeek-Lo een gelijkaardig multifunctioneel centrum.
- Ter hoogte van de af te bakenen multifunctionele centra langs de Tiensesteenweg wordt de weg ingericht als doortocht*. Er gaat meer aandacht naar de verblijfskwaliteit (o.a. voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers) en de oversteekbaarheid. De verkeerssnelheid wordt aangepast. Er moeten de nodige kortparkeerplaatsen behouden blijven.

D Inkapselen grootschalige ontwikkelingen langs de Tiensesteenweg

De bovenlokale activiteiten en het doorgaand verkeer op de Tiensesteenweg en op de Meerdaalboslaan mogen

geen negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van de woonomgeving. Bijkomende activiteiten mogen de aanwezige woon- en centrumfunctie van de steenweg niet verdringen. Ook omwille van de verbindende functie van de steenweg mag de verkeersattractie van het gebied niet substantieel toenemen.

Vanuit de woonkern worden daarom grenzen gesteld aan de vestiging van grootschalige detailhandelszaken* (baanwinkels) en van aanverwante functies.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- In de centrumstructuur, § 6.4.9, worden een beperkt aantal grootschalige detailhandelszones aangeduid. De Tiensesteenweg is er één van. Buiten de afbakening (die later moet vastgelegd worden) zijn geen nieuwe grootschalige detailhandelszaken meer toegelaten.
- De organisatie en ontsluiting van bovenlokale* projecten zijn uitsluitend gericht op de Tiensesteenweg en mogen niet interfereren met de woonkern. Het aantal inritten van op de steenweg wordt beperkt.
- De ontwikkelingen worden gebufferd ten opzichte van de woonomgeving, waarbij een beperkt aantal doorgangen vanuit de woonkern voor voetgangers en fietsers gerealiseerd moeten worden. Bouwen in tweede en derde orde kan niet meer toegelaten worden. Er kunnen geen parkings of loskades voorkomen aan de zijde van de woonkern. Ook tussen de Meerdaalboslaan en de aangrenzende woonwijken moet een buffer gerespecteerd worden.

- De huidige locatie van de cluster rond warenhuis Carrefour (grondgebied Bierbeek) wordt gesuggereerd als de oostelijke grens. De Molstraat wordt vastgelegd als westelijke begrenzing.
- De bestaande grootschalige detailhandelszaken en bedrijven die buiten de zone gelegen zijn, worden als geïsoleerde functies beschouwd.
- Binnen de afbakening wordt gestreefd naar een heroriëntatie van de commerciële activiteiten: van grootschalige detailhandel (met belangrijke verkeersattractie, concurrentieel met de multifunctionele centra en de binnenstad) naar gespecialiseerde detailhandel (met geringere verkeersattractie, complementair met de multifunctionele centra en de binnenstad).

E De scharnierpunten op de steenweg stedenbouwkundig articuleren

De grens van de woonkern met de open ruimte, de aansluiting van de Meerdaalboslaan, de aansluiting met de Martelarenlaan aan de Tivolibrug en de Tiensepoort zijn scharnierpunten in het ruimtelijk-functioneel systeem van de Tiensesteenweg. De stedenbouwkundige invulling is er vandaag meestal ondermaats. Toekomstige ontwikkelingen moeten deze betekenis als scharnierpunt* stedenbouwkundig en architecturaal vertalen (zie ook landschapsstructuur, § 9.7.E).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Een sterker articulatie van overgang van de open ruimte naar de woonkern Korbeek-Lo is wenselijk (grondgebied Bierbeek).

- De bebouwing langs de Tiensesteenweg ter hoogte van de Meerdaalboslaan moet een representatieve architectuur krijgen.
- Langs de Tiensesteenweg is tussen de Martelarenlaan en de spoorweggeul een beperkte ontwikkeling mogelijk, met als doel de overgang tussen beide stadsdelen stedenbouwkundig te articuleren. Voorwaarde is dat deze bebouwing een hoogwaardige architectuur krijgt en aansluit op het park Belle Vue langs de Martelarenlaan.
- Nieuwe projecten aan de Tiensepoort moeten de betekenis van deze plek als toegang tot de binnenstad ruimtelijk vertalen.

11.4.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Korbeek-Lo (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- Structuurschets voor Korbeek-Lo en de Tiensesteenweg
- De stad maakt een structuurschets op voor de deelruimte Korbeek-Lo. Daarin worden de bovenvermelde concepten en ontwikkelingsperspectieven verder uitgewerkt, ter voorbereiding van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Er kunnen geen grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden vooraleer deze structuurschets is opgemaakt. Bij de opmaak van de structuurschets wordt overleg gepleegd met de gemeente Bierbeek en met De Lijn.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd, en vervolgens voor overleg gestuurd naar de gemeente Bierbeek.

- Overleg met de gemeente Bierbeek

De stad kan overleg plegen met de gemeente Bierbeek over een gecoördineerd ruimtelijk beleid voor de woonkern Korbeek-Lo. In het overleg wenst de stad afspraken te maken over:

- de afbakening van de woonkern en de woonontwikkelingsgebieden
- de functie en de heraanleg van de Oudebaan
- de afbakening en de ontwikkelingsperspectieven voor de zone voor baanwinkels langs de Tiensesteenweg
- De complementaire uitbouw van gemeenschapsvoorzieningen
- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Gebiedsgericht RUP voor Korbeek-Lo en de Tiensesteenweg*

De stad kan een ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken waarin de ontwikkelingsmogelijkheden in Korbeek-Lo en langs de Tiensesteenweg worden vastgelegd.

- *Inrichting van de Oudebaan als prioritair bus- en fietsstracé*

De stad kan AWV, De Lijn, de gemeente Bierbeek en de provincie verzoeken te participeren in de reservatie en de heraanleg van de Oudebaan als prioritair bus- en fietsstracé. Daaraan wordt de reorganisatie van het wegverkeer gekoppeld.

- *Herlocalisatie van ontmoetingscentrum "De Mol"*

De stad onderzoekt de herlocalisatie van het ontmoetingscentrum "De Mol" van de Tiensesteenweg naar de Oudebaan.

- *Huinrichting van de doortochten*

De stad kan het Vlaams Gewest (AWV) verzoeken de doortochten ter hoogte van de multifunctionele centra op de Tiensesteenweg opnieuw in te richten.

- *Haalbaarheidsonderzoek collectieve bewonersparkings*

De stad voert een haalbaarheidsonderzoek uit omtrent de realisatie van collectieve bewonersparkings in Korbeek-Lo.

11.5 DEELRUIMTE HAGELANDSE HEUVELS : VALLEIEN EN HEUVELS STRUCTUREREN HET LANDSCHAP

Deze deelruimte is grensoverschrijdend. De uitspraken over de ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven) zijn dus enkel rich-

tinggevend voor het grondgebied Leuven. Tegelijk kunnen ze als suggestie gelezen worden door de buurgemeenten (Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek) om tot een gecoordineerd beleid te komen.

11.5.1 Visie

- A *De Hagelandse heuvels maken deel uit van een grote geomorfologische eenheid*

De heuvels en valleien zijn uitlopers van een grotere openruimtestructuur. De natuurwaarde van het gebied wordt bepaald door het grotere geheel. De heuvels en de valleien kunnen bijgevolg niet los gezien worden van de aangrenzende ruimte binnen de buurgemeenten.

Omgekeerd, vermindert de kwaliteit van de groene ruimte op het grondgebied van Leuven door ontwikkelingen die zich net buiten de gemeente voltrekken (verkavelingen, boskappingen, ...).

Een overleg met de buurgemeenten is dus noodzakelijk.

- B *De bestaande landschappelijke kwaliteiten moeten bewaard of hersteld worden*

Verdere bebouwing op de heuvels en in de open valleien moet in de mate van het mogelijke vermeden worden om verdere teloorgang van de landschappelijke kwaliteit te voorkomen.

De ruimtelijke inpassing in het landschap van de bestaande en nieuwe bebouwing moet maximaal worden nagestreefd. Dit kan door inrichtingsvoorschriften op te leggen

aan de onbebouwde ruimte (bebouwing, vegetatie, verharding, afsluiting, ...). De landschappelijke eigenheden (relief, vegetatie, open of gesloten landschappen, ...) moeten worden gerespecteerd.

C Natuurontwikkeling en landbouw als functies van de open ruimte

In de lager gelegen valleigebieden en op de plateau-vormige heuvelruggen komt nog relatief veel landbouw voor. Hierdoor wordt de landbouwer een belangrijke partner in het beheer van de open ruimte.

11.5.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Hagelandse heuvels wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.30.

A Beboste heuvels en open valleien

De heuvels zijn hoofdzakelijk bebost, terwijl een open landschap met kleine landschapselementen de valleigebieden kenmerkt. Dit verschil in vegetatie is historisch gegroeid en moet bewaard blijven.

De reliëfovergang tussen beide wordt gevormd door vrij steile hellingen. De begroeiing van deze hellingen markeert de aanwezigheid van de heuvels in het landschap.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- **De hellingen en de toppen van de heuvels moeten maximaal bebost blijven. Bijkomende ontbossing**

voor landbouw, voor bebouwing of voor tuinen moet zoveel mogelijk worden ingeperkt.

- **Ontboste percelen op de hellingen of op de toppen kunnen waar mogelijk herbebost worden met loofbomen.**
- **Er mogen geen bijkomende verharde wegen worden aangelegd.**
- **In de valleien wordt maximaal de landschappelijke continuïteit nastreefd. Open zichten en kleine landschapselementen worden maximaal bewaard. Bebouwing in de open valleien moet worden voorkomen.**

B Netwerk van open ruimten en groencorridors*

De open ruimte in zijn geheel moet als een netwerk functioneren. Daarom zijn er groencorridors nodig tussen de samenstellende delen. Deze verbindingen lopen doorheen andere deelruimten (woonkernen,), maar worden vanuit de open ruimte gedefinieerd.

Groencorridors zijn in de eerste plaats lijnvormige continue verbindingen, zoals beekvalleien. Ze zijn gelegen langs de bestaande infrastructuren die in dit gebied veelvuldig voorkomen. Ze zijn dus eigenlijk al grotendeels gerealiseerd.

Daarnaast moeten er een aantal groencorridors gerealiseerd worden door een opeenvolging van stapstenen. Bij stapstenen wordt geen echte continuïteit bereikt maar wordt de afstand tussen de grotere openruimtegebieden verkleind door de aanwezigheid van opeenvolgende kleinere gebiedjes.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie openruimtestructuur, § 4.6. De nummering stemt overeen met deze van figuur 2.05)

- De belangrijkste gebieden voor natuurontwikkeling zijn de Kesselberg en de flank van de Chartreuzenberg (O8), de Schoolbergen (O26), de Molenbeek-Abdijbeekvallei (O22), de Loberg (O15) en Heiberg (O16 en I18), Lemingbeek (westelijk deel) (O30), Lemingbeek (oostelijk deel) (P6), landbouwgebieden rond de Loberg (P11) en Predikherenberg (P21).
- De ecologische continuïteit in de Molenbeek-Abdijvallei moet worden verbeterd door de versterking van de relatie tussen het provinciedomein Kessel-Lo en de Vlierbeekabdij (C19). Dit kan worden gerealiseerd door de open ruimte aan de twee zijden van de Holsbeeksesteenweg te versterken, en de barrierefunctie van deze weg te reduceren. Ten behoeve van deze corridor is de groene herinrichting of (op termijn) de verplaatsing van de parking van het provinciedomein Kessel-Lo wenselijk. Ook aan de Kortrijksestraat-Schoolbergenstraat moet aandacht naar de corridorfunctie gaan.
- De oostelijke zijde van het bedrijvenfragment IZ Diestsesteenweg (de huidige industriezone) vormt een belangrijke stapsteen van een ecologische verbinding tussen de Schoolbergen en de Loberg. In de openruimtestructuur wordt dit gebied als onderdeel van een corridor (C17) beschouwd. Dit gebied is bestemd voor een (beperkte) uitbreidingsveld van de bestaande bedrijven in het bedrijvenfrag-

ment. Hiervoor moet een inrichtingsplan worden opgemaakt waarin de corridor (C17) geïntegreerd wordt.

- Het gebied rond Predikherenberg, Trolieberg en Heiberg (I18) is een groot gebied met belangrijke natuurwaarde, verweven tussen andere functies. Stapstenen en corridors (C15, C16, C18) zorgen hierbij voor de relaties tussen verschillende kleine kerken en zorgen ook voor de verbinding met gebieden ten noorden en ten zuiden.

C Open ruimte stelt grenzen aan de kerken

De ontwikkeling van de kerken in het oostelijk heuvellandschap wordt begrensd door de omgevende open ruimte.

Zowel de openheid van de valleien als de aanwezigheid van aaneengesloten boscomplexen op de heuvels vormen een belangrijk uitgangspunt om de kerken te begrenzen. De voet van de steile hellingen van de heuvels vormen in principe de grens van het woongebied. De aaneengesloten openruimtegebieden in de valleien vormen eveneens grensstellende elementen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Vanuit de kwaliteit van de open ruimte worden grenzen gesteld aan Holsbeek-Plein, Beneden-Kessel, Kessel-Lo en Korbeek-Lo.
- Het woonreservegebied Lange-Losstraat / Heidebergstraat ligt in geen geval in de woonkern en kan niet worden aangesneden.

D De bestaande bebouwde fragmenten landschappelijk integreren

De aanwezige bebouwing in de open ruimte die in relatieve concentraties voorkomt, wordt beschouwd als woonfragment. Het afbakenen van de bebouwde fragmenten in de open ruimte gebeurt vanuit landschappelijke overwegingen. De landschappelijke vereisten zijn op verschillende plaatsen in de open ruimte anders: openhouden van zichten, aanwezigheid van onverharde wegen, massiviteit van de boscomplexen, ...

De bebouwing langs de oudere verbindingswegen, gelegen tussen heuvel en vallei, is meestal minder storend in het landschap dan de nieuwe verkavelingen. Dit is evenwel geen legitimering voor het volbouwen van de wegen aan de rand van de valleien: het behoud van belangrijke onbebouwde stukken is noodzakelijk om de (zicht) relatie tussen vallei en heuvel te bewaren.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De woon- en bedrijvenfragmenten in de open ruimte worden geselecteerd en later afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de nederzettingsstructuur en economische structuur. De bebouwing die buiten een woonkern of -fragment is gelegen, wordt aangeduid als geïsoleerde bebouwing in een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de open ruimte.
- De industriezone IZ Diestsesteenweg wordt geselecteerd als een bedrijvenfragment*. In het vorige concept werd duidelijk dat de in het gewestplan* voorziene uitbreidingsmogelijkheden gelegen zijn op een groencorridor. Bij het aansnijden van dit re-

servegebied moet een inrichtingsplan opgemaakt worden waarin de integratie van deze corridor wordt vastgelegd.

- Minstens de bebouwing aan volgende straten zal tot een woonfragment behoren: Kriekenbergweg (WF6), Holsbeeksesteenweg (WF7) (ten oosten van de Bergstraat), Leming (WF8), Wijnbergenstraat (WF9), Sneffenstraat (WF10), Schoolbergenstraat en zijstraten (WF11), Kortrijksestraat (WF12), Hulberg (WF34), Wilselsesteenweg-Vunt (WF35), Jan Davidtsstraat (WF13), Diestsesteenweg (ten oosten van Wimmershofpad) (WF14), Platte Lostraat (ten oosten van Heidebergstraat) (WF15), Zavelstraat (WF16), Lange Lostraat (WF17), Heidebergstraat (ten zuiden van Koetsweg) (WF18), Trolieberg en zijstraten (WF19), Pellenbergstraat (WF20), Hoegaardsestraat (ten zuiden van Ziekelingenstraat) (WF21), Wittehoevelaan (WF23) (zie figuur 2.08).
- Voor de woonfragmenten gelegen aan de heuvelflanken kunnen wijzigingen van het reliëf en ontbossing omwille van de tuinaanleg niet toegelaten worden.
- De bestaande bebouwingsgraad op de Lemingberg (in het gewestplan: gebied voor verblijfsrecreatie) heeft zijn limiet bereikt. Verdere bebouwing noodzaakt de verharding van de wegen en zou de ontbossingsgraad onaanvaardbaar doen toenemen. Bovendien wordt de geest van de oorspronkelijke gewestplanbestemming niet gerespecteerd: in realiteit zijn vele tijdelijke verblijven permanent bewoond. Daarom kunnen de resterende bouwmogelijkheden in dit gebied niet langer worden aange-

sproken. Het gebied wordt geselecteerd als openruimtegebied met recreatie als hoofdfunctie.

- De wijk Boven-Lo (boven deel Heidebergstraat en omgeving) neemt omwille van zijn groeigeschiedenis een specifieke plaats in. Hoewel ze nog steeds een eigen parochie vormt, is het niet aangewezen om de wijk te laten uitgroeien tot een volwaardige woonkern of om de wijk als een morfologisch onderdeel van de woonkern Kessel-Lo te beschouwen. Dit zou immers onvermijdelijk betekenen dat het groen karakter van de Lobergen moet opgegeven worden. Daarom wordt de wijk geselecteerd als woonfragment "Heidebergstraat (ten zuiden van de Koetsweg)(WF18)". Er mag echter niet voorbij gaan worden aan de dynamiek van de gemeenschapsfuncties op Boven-Lo (school, feestzaal, scoutslokalen). Het structuurplan voorziet dat in woonfragmenten de historisch gegroeide niet-woonfuncties die ondersteunend zijn aan de woonfunctie, kunnen blijven bestaan (zie §5.4.3 – woonfragmenten). De aanwezige functies kunnen dus worden in stand gehouden, verbouwd en uitgebreid, zolang dit ruimtelijk te verantwoorden is. Om het probleem van zonevreemdheid op te lossen, zullen de bestaande gemeenschapsvoorzieningen bij de opmaak van een RUP worden opgenomen in de afbakening van het woonfragment.

E Publieke toegankelijkheid van de open ruimte verhogen

De open ruimte rond de kernen van het oostelijk stadsdeel heeft een belangrijk potentieel inzake landschappe-

lijke waarde en beleefingswaarde. Deze waarde kan maximaal worden gevaloriseerd door de toegankelijkheid van de open ruimte te verbeteren.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De open ruimte rond de woonkernen van het oostelijk stadsdeel wordt maximaal ontsloten door een recreatief netwerk van fiets- en wandelpaden. Dit netwerk sluit aan op de belangrijkste routes voor zacht verkeer binnen de betreffende kernen. Het provinciedomein Kessel-Lo, de Abdij van Vlierbeek en de Abdij van Park vormen belangrijke zwaartepunten in dit netwerk.
- De toegankelijkheid van bossen en parken (Wimmershof, Kloosterpark, ...) moet worden verbeterd. Dat kan door gebieden te verwerven of overeenkomsten met de eigenaars af te sluiten.

11.5.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Hagelandse heuvels (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor de open ruimte in de deelruimte Hagelandse heuvels*

De stad maakt een structuurschets op voor de open ruimte van de Hagelandse heuvels. Daarin worden de concepten en ontwikkelingsperspectieven verder uitgewerkt.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd, en vervolgens ter bespreking aan de buurgemeenten overgelegd.

- *Overleg met andere betrokken overheden*

De stad kan overleg opstarten met de gemeenten Holsbeek, Bierbeek en Lubbeek, met de provincie Vlaams-Brabant en met AROHM en AMINAL van het Vlaams Gewest om voor de open ruimte in de Hagelandse heuvels een samenhangend beleid uit te werken en strategische projecten op te starten.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Sensibiliseren voor het herstel van de oorspronkelijke vegetatie*

De stad kan de mogelijkheden onderzoeken om de oorspronkelijke vegetatie (loofbos op de heuvels, een open landschap met kleine landschapselementen in de valleien), die reeds gedeeltelijk teloorgegaan is door particuliere initiatieven, in de mate van het mogelijke te herstellen. Ze onderzoekt daarbij de steunmaatregelen die mogelijk zijn vanuit toeziende overheden, en de mate waarin de particuliere eigenaars hierin moeten of kunnen participeren.

- *Beheersovereenkomsten met de landbouwers*

De stad werkt beheersovereenkomsten met de landbouwers uit waarin minstens afspraken worden gemaakt over: diversificatie van de landbouw in functie van de categorisering als openruimtegebied; beheersmaatregelen voor kleine landschapselementen en natuurbeheer (bemesting, maatijdstip, veebezetting); activiteitsverbreiding van de landbouw (agrarisch natuurbeheer, biolandbouw, educatie, recreatie, toerisme); toegankelijkheid van de open ruimte.

- *Beheersovereenkomsten met de eigenaars van bossen*

De stad kan met de eigenaars van bossen beheersovereenkomsten afsluiten die tot doel hebben de vegetatie maximaal te behouden en te versterken, de ontbossing te voorkomen en de publieke belevingswaarde te verbeteren. Waar dit mogelijk is, kunnen de bosfragmenten door de stad aangekocht worden.

- *Verder uitbouwen van een recreatief netwerk in de Hagelandse heuvels*

De stad kan de mogelijkheid onderzoeken om het recreatief netwerk voor voetgangers en fietsers in de valleien en de heuvels verder uit te bouwen: routekeuze, eigendomsverwerving, infrastructuur (wegen en rustplaatsen), groene inkleding van de wandelpaden, natuur- en landschapseducatie, ...

Hierbij gaat er in het bijzonder aandacht naar de directe verbinding met de woonkernen in dit stadsdeel.

11.6 DEELSYSTEEM SPOORWEG-BUNDEL: VAN BREUK NAAR STEDELIJKE VERBINDINGS-RUIMTE

11.6.1 Visie

A De stationsomgeving als nieuw stadscentrum

De stad heeft recent, samen met het Vlaams Gewest, De Lijn en de NMBS, geïnvesteerd in de verbetering van de ontsluitingsinfrastructuur van de stationsomgeving. De NMBS bouwt het Leuvense station uit als één van de kopstations voor het GEN-net. De Lijn wil met haar tienjaarplan de regionale bereikbaarheid van het station verder verbeteren.

Deze ontwikkelingen willen de stationsomgeving volwaardig als multimodaal stedelijk knooppunt uitbouwen: de bereikbaarheid van de stad met het openbaar vervoer is van strategisch belang. De multimodale bereikbaarheid wordt, behalve door verbeterde toegangsmogelijkheden van het station, maximaal benut door een verdichting van de stedelijke activiteiten in de omgeving van het station.

Door haar centrale ligging in de agglomeratie, door haar belang voor de ontsluiting van de stad, en door de geplande stedenbouwkundige ontwikkeling, kan de stationsomgeving als het nieuwe stadscentrum voor Leuven worden beschouwd.

Het project Leuven-Noord tracht op een analoge manier de multimodale ontsluiting en de economische ontwik-

keling van het noordelijk deel van de spoorwegbundel te optimaliseren.

B Verbetering van de relatie tussen het oostelijk stadsdeel en het stadscentrum

De uitbouw van de spoorwegbundel in de 19de en het begin van de 20ste eeuw heeft een gigantische breuk in het landschap geslagen. De overgang van het Brabants plateau naar de laagvlakte kon spoortechnisch slechts moeilijk gemaakt worden door een opgehoogd spoorwegplateau ten noorden, en een uitgegraven spoorweggeul ten zuiden van het station.

Deze – aanvankelijk randstedelijke – infrastructuur is door de sterke groei van de stad ten oosten van de spoorwegbundel, centraal in de stad komen te liggen. Functioneel en morfologisch is de breuk nadrukkelijker dan ooit te voren. De Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg zijn tussen de Vunt en de Meerdaalboslaan de enige oversteekplaatsen voor gemotoriseerd verkeer.

De heraanleg van de stationsomgeving en de HST-werken betekenden een belangrijk keerpunt. Nieuwe verbindingen (voor fietsers en voetgangers) worden gerealiseerd. De bouw van een fietsersbrug tussen het provincieplein en de Martelarenlaan en de heraanleg van het Vuntcomplex zijn de laatste dwarsverbindingen die nog op stapel staan.

C Omgaan met de verschillende schaal van de randen

De oostelijke zijde van de spoorwegbundel heeft pas na de tweede wereldoorlog de omvang gekregen die we van-

daag kennen. Deze evolutie is van een totaal andere orde (zowel qua omvang, morfologie als functie) dan de oudere ontwikkelingen ten westen van de bundel (Vaartzone, binnenstad).

Nieuwe ontwikkelingen in of langs de spoorwegbundel mogen niet de bedoeling hebben de verschillen tussen beide zijden weg te werken. Ze moeten integendeel opgevat zijn als een versterking van de eigenheid van beide zijden.

D De toegang tot Leuven per spoor voldoende representatief maken

De kwaliteit van het ruimtegebruik en van de gebouwen langs de spoorinfrastructuur laat in Vlaanderen traditioneel te wensen over. Nochtans zal het aandeel van treinreizigers in relatieve en absolute aantallen sterk toenemen. Daarom is het nodig de perceptie van de stad vanaf de spoorlijnen als randvoorraarde te stellen bij ontwikkelingen langs de spoorlijnen.

Dat heeft in de eerste plaats betrekking op de spoorinfrastructuur zelf (kunstwerken, gebouwen, sporenbundles, ongebruikte terreinen, groenbuffers, taluds). Bij uitbreiding gaat dit ook op voor de openbare en particuliere bouwwerken in de nabijheid van de spoorinfrastructuur.

De gelauwerde ontwikkeling van de stationsomgeving moet inzake het representatief karakter van volgende ontwikkelingen langs sporen maatgevend zijn.

11.6.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem ‘spoorwegbundel’ wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.31.

A Geul en talud conditioneren de ontwikkeling van de randen

De spoorwegbundel ligt op een plateau (ten noorden van het station) en in een geul (ten zuiden).

Doordat het spoorwegplateau hoger gelegen is dan de omgeving functioneert het als een blinde vlek in de stad: zichtrelaties en functionele verbindingen ontbreken. Bij het zoeken naar functies voor het spoorwegplateau zal op deze eigenschap ingespeeld worden. De taluds presenteren zich als een scherm. De relatie met de omgeving wordt minimaal gehouden.

Ter hoogte van de spoorweggeul bestaat er een zichtrelatie tussen beide zijden. De taluds spelen de rol van uitkijkpunt. De langsgelegen zones die in het verleden als een achterkant werden behandeld krijgen nu net een publieke functie en worden als een voorkant opgevat.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De geïsoleerde situatie van het spoorwegplateau maakt functies mogelijk waarvoor de nabijheid van de stad nodig is, maar die niet verenigbaar zijn met andere stedelijke functies. De afvalverwerkingsinstallaties, de spoorgebonden activiteiten,

de busstelplaats, ... voldoen aan deze voorwaarden (zie economische structuur, § 7.6.2).

- Ten westen van het spoorwegplateau aan de Kesseldallaan en ten oosten aan de Vaartzone moet een groene buffer de impact van het spoorwegplateau op de omgeving minimaliseren. Om het spoorwegplateau ten volle te kunnen ontwikkelen, ligt deze buffer bij voorkeur op, en aan de voet van het talud. Dit is een bijkomende reden om de verkaveling aan de Kesseldallaan niet uit te voeren.
- Tussen de Blauwputbrug en de Tivolibrug moet de ontwikkeling van de randen van de sporenbundel rekening houden met de zichtbaarheid vanaf de overzijde. De Martelarenlaan wordt tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan uitgewerkt als een park met uitzicht naar de binnenstad.
- Ten zuiden van de Tivolibrug moeten de spoorwegtaluds en de aangrenzende gebieden maximaal als groene ruimte worden aangelegd.

B Bundeling van wegverkeer en zacht verkeer over strategische oversteekpunten

De spoorwegbundel blijft onvermijdelijk een functionele barrière tussen de binnenstad en Kessel-Lo. Wegens de zeer hoge kostprijs en de impact op het spoorverkeer, moet het aantal oversteekplaatsen beperkt worden gehouden.

Op een beperkt aantal strategisch gekozen verbindingen wordt het verkeer tussen oost en west gebundeld. Daarbij worden de verschillende weggebruikers (auto's en open-

baar vervoer enerzijds, fietsers en voetgangers anderzijds) zoveel mogelijk gescheiden gehouden.

De netwerken voor wegverkeer respectievelijk zacht verkeer en openbaar vervoer, langs beide zijden van de spoorwegbundel, worden zodanig georganiseerd dat ze optimaal aansluiten op deze oversteekpunten. Tussen de oversteekpunten zijn noord-zuidrelaties nodig om het gemotoriseerd en het zacht verkeer op te vangen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Voor het autoverkeer zijn volgende oost-westverbindingen mogelijk over de spoorwegbundel: Vuntcomplex, Diestsesteenweg (Blauwputbrug), Tiensesteenweg (Tivolibrug).
- Voor het openbaar vervoer zijn volgende oost-westverbindingen mogelijk over de spoorwegbundel: Blauwputbrug (vrije busbaan langs de Douaneweg en langs Diestsepoort, in zoverre dat deze busbaan de toegang tot de NMBS-terreinen op het spoorwegplateau niet hypothekeert; eventueel gekoppeld aan de toegang tot de busstelplaats op het spoorwegplateau), Tiensesteenweg (vrije busbaan tussen Tiensepoort en Koningin Elisabethlaan).
- Voor het zacht verkeer zijn volgende oost-westverbindingen mogelijk over de spoorwegbundel: Vuntcomplex (vrijliggend fietspad tussen Kesseldallaan en Aarschotsesteenweg), Blauwputbrug (vrijliggend fietspad), onderdoorgang station (voetgangers), passerel station (voetgangers), fietsersbrug provinciehuis (gescheiden voetgangers en fietsers), Tivolibrug (vrijliggende fietspaden), brug

Bierbeekstraat – Korbeek-Losestraat (voetgangers en fietsers gemengd), bruggen Hoegaardsestraat – Abdij van Park – Tivolistraat (voetgangers en fietsers gemengd).

- De Martelarenlaan krijgt net als de vesten een functie als stedelijke verdeelweg enerzijds en als bedieningsweg van de langsliggende functies anderzijds. De inrichting als parklaan* moet deze functies ruimtelijk verenigen. In deze parkaanleg krijgen ook de fietsers en voetgangers een plaats. De doorstroming van het openbaar vervoer moet gegarandeerd worden. Daartoe zijn vrije busbanen ter hoogte van de aansluiting op de Diestse- en Tiensesteenweg wellicht noodzakelijk.

C Station als asymmetrische ontwikkelingspool

In de gewenste ruimtelijke structuur voor de stad Leuven werd de stationsomgeving als één van de vier economische ontwikkelingspolen gedefinieerd, gekoppeld aan het trein- en busstation. De ontwikkelingen in de stationsomgeving moeten de ligging nabij de binnenstad en de ontsluiting per openbaar vervoer maximaal benutten. Kantoorachtige bedrijven met een relatief hoge dichtheid komen daarom prioritair in aanmerking.

De verdichting kan niet aan de beide zijden van de spoorbundel gelijk zijn. De vesten en de binnenstad bieden een groter ruimtelijk draagvlak voor grootschalige projecten dan de Martelarenlaan en Kessel-Lo. De morfologie en de functionele invulling van de ontwikkelingen is langs de zijde van Kessel-Lo van een bescheidener omvang.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De onbebouwde zone ten noorden van Klein Rijsel (WO60) komt in aanmerking als een woonontwikkelingsgebied (meergezinswoningen in een parkachtige omgeving).
- Langs de zijde Kessel-Lo moet bij de ontwikkeling van de zogenaamde kop van Kessel-Lo, het integrale gebied IJzerenwegstraat, Oude Diestsesteenweg en Spoorweggeul – Solvaystraat bekeken worden. Tevens moeten ook de transformatiemogelijkheden langs de Martelarenlaan en de aansluitende straten worden onderzocht (zie hoger § 11.3).

D Versteende westkant, groene oostkant

Door de historische ontwikkeling rond de spoorwegbundel, is de westkant van de spoorinfrastructuur vrijwel volledig versteend. De hier aanwezige functies (industrie Leuven-Noord, ontwikkelingen stationsomgeving) werden immers geïnitieerd door de aanwezigheid van de spoorinfrastructuur. Langs de oostzijde echter, dienen zich enkele mogelijkheden aan om de randen van de spoorwegbundel groen aan te leggen, als buffer met de aangrenzende (woon)gebieden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ruimte tussen het talud van het spoorwegplateau en de Kesseldallaan – Eénmeilaan moet als groene buffer worden ingericht.
- Het talud langs de Martelarenlaan, tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan, moet als een publiek park worden ingericht, waarin de weg landschappelijk wordt geïntegreerd.

- De groene omgeving van de vallei van de Molenbeek - Bierbeek moet, ten zuiden van de woonkern Korbeek-Lo, tot tegen het spoorwegtracé worden doorgetrokken.
- De onbebouwde zijde van de Kesseldallaan wordt als publiek park aangelegd en aan de publieke ruimte toegevoegd.
- De nieuwe ontwikkelingen in de stationsomgeving moeten bovendien van een hoogwaardige architecturale kwaliteit zijn.

E Opwaardering van de publieke ruimte

Door de ontwikkelingen langs de spoorwegbundel (Leuven-Noord, stationsproject, Philips, Abdij van Park) en door de toename van dwarsverbindingen, wijzigt de betekenis van de aangrenzende publieke ruimte.

Waar de publieke ruimte vroeger vooral een utilitair karakter had en naar voorkomen de achterkantsituatie versterkte, heeft ze vandaag een veel meer representatief karakter gekregen.

11.6.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem spoorwegbundel (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Net als langs de stadszijde moet langs de zijde Kessel-Lo, gelijktijdig met een project voor de kop van Kessel-Lo, de publieke ruimte hingericht worden om de verschillende weggebruikers optimaal te geleiden en om de verblijfskwaliteit te verhogen. De publieke ruimte van de Martelarenlaan wordt uitgebreid met het aangrenzende spoortunnel, en tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan ingericht als park.
- Het Vuntcomplex wordt conform het raamakkoord Leuven-Noord hingericht met het oog op een verbeterde ontsluiting van het spoorwegplateau en de Vaartzone, een betere landschappelijke inpassing en de gescheiden organisatie van zacht wegverkeer.

- *Uitvoering van de ontwikkelingsvisie Leuven-Noord voor het spoorwegplateau*

Ter uitvoering van het raamakkoord moet er een prijzaartweg gerealiseerd worden die het spoorwegplateau rechtstreeks naar het Vuntcomplex ontsluit. De bestaande verbindingen met de Eénmeilaan - Kesseldallaan moeten worden afgeschaft. Het spoorwegplateau kan ontwikkeld worden als transportgerichte bedrijvenzone. Zie ook stadsdeel 'Noordelijke Trechter'.

- *Inrichting van de groene buffer langs de Kesseldallaan*

De stad onderzoekt de mogelijkheden om de resterende bouwmogelijkheden tussen het spoorwegplateau en de Kesseldallaan op te heffen en deze zone in te richten als publiek park.

- *Opmaak van een stadsontwerp en RUP voor de "kop van Kessel-Lo" en de Martelarenlaan*

Zie § 11.3.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte Kessel-Lo.

- *Realisatie van een bijkomende verbinding voor zacht verkeer ter hoogte van het provinciehuis*

De stad verzoekt het Vlaams Gewest een bijkomende brug voor voetgangers en fietsers te realiseren tussen de Martelarenlaan en het Provincieplein. De stad waakt over een kwaliteitsvolle architectuur en participeert mee in de realisatie van de brug.

- *Heraanleg van de Diestsesteenweg ter hoogte van de Blauwputbrug*

De stad verzoekt het Vlaams Gewest en De Lijn in een gezamenlijk project de Diestsesteenweg ter hoogte van de Blauwputbrug opnieuw aan te leggen, in functie van een betere doorstroming van het busverkeer en van de fietsers.

- *Heraanleg van de Tiensesteenweg tussen Tiensepoort en Martelarenlaan*

De stad kan het Vlaams Gewest en De Lijn verzoeken in een gezamenlijk project de Tiensesteenweg tussen de Tiensepoort en de Martelarenlaan te heraanleggen, in functie van een betere doorstroming van het busverkeer en van de fietsers.



HOOFDSTUK 12

ZUIDELIJK PLATEAU



12 ZUIDELIJK PLATEAU

12.1 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STADSDEEL¹ "ZUIDELIJK PLATEAU"

12.1.1 Situering, afbakening en beschrijving

Het gebied dat binnen het stadsdeel "zuidelijk plateau" wordt begrepen, omvat het gebied ten zuiden van de vesten, de Koning Bouwijnlaan en spoorlijn 36 richting Luik. Dit gebied is gelegen op het Brabants plateau en wordt doorsneden door de vallei van Dijle en Voer en de vallei van de Molenbeek-Bierbeek.

Meer achtergrondinformatie is terug te vinden in het informatief gedeelte, hoofdstuk 3.

12.1.2 Algemene visie

A Uitbreiding van de bestaande ontwikkelingspolen binnen welomschreven grenzen

De voornaamste ontwikkelingen in en rond het zuidelijk plateau hebben zich gedurende de laatste decennia voltoekken: een sterke aangroei van het woningbestand, de ontwikkeling van researchpark Haasrode, de uitbouw van de universitaire campus in de Dijlevallei, de groei van de campus Heilig Hart, ...

In de volgende jaren zullen deze functies nog verder uitgebreid worden: in de nabijheid van de universitaire campus wordt het wetenschappspark* Arenberg ontwikkeld en zal het bedrijf IMEC verder groeien, de KHL zal op de campus Heilig Hart haar onderwijsactiviteiten uitbreiden, aansluitend op het researchpark en de KMO-

zone in Haasrode wordt er een nieuw bedrijventerrein 'Parkveld' ingericht.

Het komt er op aan deze geplande ontwikkelingen ruimtelijk en functioneel optimaal in te passen in de structuur van het zuidelijk stadsdeel.

B Landschappelijke kwaliteit en groen karakter

De open ruimte op het zuidelijke plateau heeft een sterke landschappelijke kwaliteit door haar grote schaal, haar homogeniteit en haar groen karakter. Daarmee worden de grootschalige ontwikkelingen ruimschoots gecompenseerd. Het behoud van de goede balans tussen bebouwde en open ruimte moet bewaard blijven. Er moet zorgvuldig gewaakt worden over de kwaliteit van de resterende open ruimte.

C Behoud van de variatie in woonomgevingen

Het zuidelijk stadsdeel wordt gekenmerkt door een groot verschil in karakter van de aanwezige woonmilieus. De nabijheid van belangrijke openruimtegebieden in het ene geval, of van de binnenstad of het centrum van Heverlee in het andere geval, verlenen deze woonomgevingen elk een eigen kwaliteit.

De ruimtelijke ontwikkeling moet erop gericht zijn deze variatie te bewaren en de respectievelijke kwaliteiten verder uit te bouwen.

D Beheer van de ontsluitingsmogelijkheden

Het zuidelijk plateau is door zijn ligging ten opzichte van de snelwegen potentieel zeer goed ontsloten voor wegver-

¹ De opdeling in stadsdelen gebeurt niet volgens de oude administratieve grenzen van de deelgemeenten maar volgens de geomorfologie van de stad (zie Gewenste ruimtelijke structuur van Leuven, § 3.2.1). Het gedeelte van Heverlee tussen de Tiensesteenweg en de spoorlijn wordt niet hier maar in het hoofdstuk 11: Oostelijk heuvellandschap, § 11.4 Deelruimte Korbeek-Lo behandeld.

keer. De aard en de omvang van bewoning genereren echter veel verkeer. Ook de verschillende ontwikkelingspolen trekken veel verkeer aan. Het gevaar voor een te groot verkeersvolume is niet ondenkbeeldig. Een rationeel gebruik van de ontsluitingsmogelijkheden voor wegverkeer, een intensivering van het openbaar vervoer en een toename van de verplaatsingen te voet en per fiets kunnen dit stadsdeel uit de greep van het verkeer houden.

Om dit laatste te bereiken moeten de ontsluitingsmogelijkheden voor fietser en openbaar vervoer verbeteren.

De uitbouw van een fietsnetwerk, bestaande uit routes die van het drukke verkeer afgezonderd worden, kan het fietsgebruik stimuleren.

Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. Een aantal grote verkeersattractoren zullen aangesloten worden op radiale* en tangentiële* snelbuslijnen: de campus Heilig Hart, de bedrijventerreinen in Haasrode, de campus en het wetenschapspark Arenberg en de Philipssite. De ontsluiting van de woonwijken met openbaar vervoer moet in de eerste plaats gerealiseerd worden door de ontsluitende stadslijnen.

Ook de regionale spoorverbindingen binnen het nieuw te ontwikkelen gewestelijk expresnet (GEN)* bieden een aantal mogelijkheden (zie verkeersstructuur § 8.3.3). De verlenging in zuidwestelijke richting tot een nieuw aan te leggen station Arenberg op de spoorlijn naar Ottignies is reeds opgenomen in het GEN-project. Op deze lijn kan de bouw van een halte aan de Philipssite overwogen worden.

Er moet ook onderzocht worden of deze GEN-lijn kan doorgetrokken worden naar het wetenschapspark Termunckveld met een stopplaats aan het wetenschapspark Arenberg. Ook van een stopplaats op lijn 36 ter hoogte van Haasrode moet de haalbaarheid worden onderzocht.

De bewoners uit de nabijgelegen woonwijken kunnen mee van deze voorzieningen profiteren.

12.1.3 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het stadsdeel "zuidelijk plateau" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten*. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.32.

A Groene vingers bakenen het stadsdeel af en structuren het

De "groene vingers" bepalen in belangrijke mate de structuur en de ontwikkeling van het zuidelijk stadsdeel. De vallei van Dijle en Voer stelt een duidelijke grens aan de westkant van de woonkern Heverlee en brengt het groen tot aan de binnenstad. De Molenbeek-Bierbeek stelt grenzen aan de zuidelijke rand van Korbeek-Lo en brengt het groen tot in de kern van Heverlee. Heverleebos bepaalt de zuidelijke randen van Heverlee en boordt de ambachtenzone van Haasrode af in het westen. De open ruimte rond Haasrode en Bierbeek tenslotte begrenst het researchpark ter hoogte van de E40.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Zowel de Dijle- en Voervallei (verder Dijlevallei genoemd) als de Molenbeek-Bierbeekvallei moeten een andere ontwikkeling krijgen dan de respectievelijke aangrenzende gebieden. Zo vermijdt men dat het ruimtelijk onderscheid tussen het plateau en het oostelijk en westelijk heuvellandschap verloren gaat.
- De Molenbeekvallei, de Dijle- en Voervallei, Heverleebos en de open ruimte ten zuiden van de E40 stellen grenzen aan de ontwikkelingen op het zuidelijk plateau. Hun groen en open karakter moet bewaard blijven.

B Woonkern Heverlee en bedrijventerrein Haasrode/ Parkveld hebben een eigen ontwikkelingslogica en zijn ruimtelijk gescheiden door een groene keten

De bebouwde ruimte op het zuidelijk plateau, tussen de Dijlevallei en de Molenbeek-Bierbeekvallei, laat zich in grote lijnen opdelen in twee ruimtelijk gescheiden entiteiten: de woonkern Heverlee en de bedrijvenzone Haasrode (researchpark + ambachtenzone). Ze hebben elk een eigen ontwikkelingslogica. De woonkern Heverlee is gegroeid vanuit een logica van nabijheid, in nauwe relatie tot de binnenstad. Haasrode is een economische ontwikkelingspool, gekoppeld aan de E40, en dus ontwikkeld vanuit een logica van bereikbaarheid.

Zowel het functionele als het ruimtelijke onderscheid is van belang voor een goede werking van beide entiteiten. De verschillende open ruimten ten zuiden van de campus Heilig Hart, het militair domein, Parkveld, het St Albertuscollege, de Abdij van Park en de Philipssite vor-

men een groene keten die Heverlee en Haasrode duidelijk van elkaar scheidt. De ruimte in deze keten werkt in haar geheel als een buffer.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Heverlee wordt in zijn geheel geselecteerd als één woonkern*. De kern wordt in de eerste plaats ontsloten via de vesten. De nabijheid van, en de relatie tot de binnenstad, is essentieel voor het functioneren van de woonkern.
- Haasrode wordt geselecteerd als bedrijvenzone gelegen aan één van de poorten tot de stad*, ontsloten door de Meerdaalboslaan en door een nog op te richten station op de spoorlijn Tienen-Leuven. De uitbreiding van de ambachtenzone op Parkveld wordt herbevestigd.²
- Er moet voorkomen worden dat Heverlee en Haasrode zich tot één aaneengesloten geheel ontwikkelen. Tussen beide gebieden moet een specifiek stedelijk landschap blijven bestaan dat de groencorridor* tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei kan waarmaken.

C De vesten als drager van grootschalige stedelijke functies en binding tussen de binnenstad en de deelgemeenten

De zuidoostelijke vesten (tussen Bodart en de Vaartkom), vormen de drager van een aantal grootschalige stedelijke functies. De goede bereikbaarheid en directe relatie met de binnenstad bieden een ideaal kader voor functies die gerelateerd zijn aan de binnenstad, maar de schaal ervan overstijgen.

² De gewestplanwijziging in functie van de inkleuring van Parkveld als regionaal bedrijventerrein werd recent geschorst door de Raad van State. De stad zal via een ruimtelijk uitvoeringsplan alsnog dit gebied de gewenste bestemming geven.

De vesten vormen niet alleen de schakel tussen de binnenstad en de deelgemeenten; via de vesten verlopen ook in belangrijke mate de bewegingen tussen de verschillende deelruimten op het zuidelijk plateau. De ontwikkelingsperspectieven voor de vesten worden verder uitgewerkt in stadsdeel binnenstad, § 14.7.

D *Koning Boudewijnlaan als as voor stedelijke ontwikkeling*

De Boudewijnlaan wordt uitgebouwd als as voor stedelijke ontwikkeling. Naast haar functie als invalsweg, fungeert ze ook als ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen voor wegverkeer en voor busverkeer: de wetenschapsparken Arenberg en Termunckveld, de campus Arenberg en IMEC, de multifunctionele ontwikkelingspool Bodart en de woonkernen Terbank en Egenhoven. De ontwikkelingsperspectieven voor de Koning Boudewijnlaan worden verder uitgewerkt in stadsdeel westelijk heuvellandschap, § 13.6.

E *Hoogdynamische ontwikkelingen zorgvuldig integreren in de groene Dijlevallei*

Ontwikkelingen ten zuiden van de Koning Boudewijnlaan (wetenschapsparken, universitaire campus, studentenhuisvesting) moeten zich optimaal inpassen in het natuurlijk landschappelijk kader van de Dijlevallei. Hierbij staan continuïteit van de waterlopen en hun oevers, het ontzien van overstromingsgebieden en het behoud van het groen en open karakter van de vallei voorop.

F *Heverleebos (in samenhang met Meerdaalwoud) als stedelijke groene long*

Heverleebos wordt beschouwd als groene long voor de hele stad. Door de goede toegankelijkheid, de koppeling aan het Meerdaalwoud en de schaal heeft het Heverleebos daarnaast ook een belangrijke recreatieve waarde op regionaal niveau.

12.1.4 Opdeling in deelruimten en deelsystemen

De bovenvermelde visie, ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven zetten de krijtlijnen uit voor de ontwikkeling van het stadsdeel "zuidelijk plateau". Deze globale benadering wordt nu verder verfijnd. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt duidelijk welke gebieden binnen het stadsdeel een samenhangende ontwikkeling moeten krijgen. Dit resulteert in een opdeling van het stadsdeel in deelruimten* en deelsystemen*.

Alle deelruimten en deelsystemen vereisen op hun beurt een specifiek en coherend ruimtelijk beleid. Voor elke deelruimte en elk deelsysteem worden daarom opnieuw een visie, ruimtelijke concepten, ontwikkelingsperspectieven en een gewenste ruimtelijke structuur voorgesteld. Per deelruimte en deelsysteem wordt ten slotte ook aangegeven welke strategische projecten en acties mogelijk zijn om de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te sturen.

De bovenvermelde concepten resulteren in de volgende opdeling van het stadsdeel in deelruimten en deelsystemen:

- Deelruimte zuidelijke Dijlevallei (zie § 12.2)
- Deelruimte Heverlee (zie § 12.3)
- Deelruimte Park – militair domein (zie § 12.4)
- Deelruimte Haasrode (zie § 12.5)
- Deelruimte Heverleebos (zie § 12.6)
- Deelsysteem Vesten (zie stadsdeel binnenstad)
- Deelsysteem Koning Boudewijnlaan (zie stadsdeel westelijk heuvellandschap)

12.2 DEELRUIMTE ZUIDELIJKE DIJLEVALLEI: HOOG-DYNAMISCHE ACTIVITEITEN IN EEN GROEN KADER

12.2.1 Visie

A Het open en groen karakter van de zuidelijke Dijlevallei waarborgen

De zuidelijke Dijlevallei is een grootschalige groene ruimte met een bijzondere landschappelijke en natuurwaarde. Deze kwaliteit moet voor de toekomst gewaarborgd blijven. De ontwikkelingen die in de Dijlevallei worden toegelaten, moeten daarom maximaal landschappelijk worden geïntegreerd en mogen de natuurwaarde niet hypothetiseren.

B De universiteitscampus en nieuwe grootschalige ontwikkelingen inpassen in de open ruimte

De universiteit moet de mogelijkheid krijgen om haar campus exacte wetenschappen verder te ontwikkelen in de Dijlevallei. Ook de daaraan gekoppelde ontwikkelin-

gen (wetenschapspark, IMEC, ...) moeten de nodige ruimte krijgen. De openheid en natuurlijke waarde van de Dijlevallei vormen, samen met de landschappelijke kwaliteit, echter strikte randvoorwaarden die de geplande ontwikkelingen zullen sturen.

C Versterking van de recreatieve waarde

Tenslotte kan de Dijlevallei een belangrijke rol spelen als een groot open gebied met een grote beleefingswaarde. Het Kasteelpark Arenberg speelt vandaag reeds deze rol. Door beheersovereenkomsten af te sluiten met de universiteit, kan deze rol behouden en eventueel versterkt worden. In deze beheersovereenkomst kunnen afspraken opgenomen worden omtrent toegankelijkheid, bereikbaarheid en de inrichting van het gebied.

D Multimodale bereikbaarheid van de verschillende functies in de Dijlevallei

Zoals eerder gezegd kan de verdere groei van de mobiliteit ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen niet langer opgevangen worden door het autogebruik alleen. Naast een ontsluiting voor wegverkeer, is daarom ook een hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer nodig, zowel op stedelijk als op regionaal niveau.

Door een vrijliggende busroute op de Koning Boudewijnlaan sluiten de verschillende gebieden op een vlotte manier aan op de stedelijke en regionale snelbuslijnen. Zoals eerder vermeld kunnen, in het kader van het GEN-project, een aantal nieuwe stations geopend worden zodat de verschillende ontwikkelingen ook bereikbaar zijn per trein.

De Dijlevallei beschikt reeds over een aantal aangename fietstracés naar de verschillende onderwijsinstellingen die ook deel uitmaken van een recreatief netwerk rondom Leuven. In functie van de verdere ontwikkelingen moet dit netwerk uitgebreid en aangepast worden.

12.2.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte zuidelijke Dijlevallei wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.33.

A Gradiënt in de dynamiek

De zuidelijke Dijlevallei wordt niet als een éénvormig geheel opgevat, waar elke plek op dezelfde wijze kan worden ontwikkeld. Er heeft zich impliciet een driedeling voorgedaan in de verschijningsvorm van, en de verhouding tussen, de bebouwde en niet-bebouwde ruimte. De overgangen situeren zich aan de Celestijnenlaan en aan de noordoostelijke zijde van het Egenhovenbos. Deze overgang is één van de tracémogelijkheden voor de spoorbediening van Termunckveld. Dit tracé en eventueel andere alternatieven moeten nog verder worden onderzocht. Het karakter van de natuur evolueert in stroomopwaarts van sterk gecultiveerd naar sterk natuurlijk.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

	BEBOUWDE RUIMTE	NIET-BEBOUWDE RUIMTE
- Tussen Tervuursevest en Celestijnenlaan	Vrijstaande gebouwen, elk op zich geïntegreerd in het parklandschap	Gecultiveerd park met intensieve gebruiksmogelijkheden
- Tussen Celestijnenlaan en rand Egenhovenbos	Gebouwen aan hoge densiteit samen- brengen in geïsoleerde campussen	Grootschalige openruimtefragmenten met extensief gebruik
- Voorbij rand Egenhovenbos	Afwerking van de woonkern Egenhoven; Geen verdere ontwikkelings- mogelijkheden in de Dijlevallei	Aaneengesloten open ruimte voor natuurontwikkeling en voor waterbeheersing (overstromingsgebied)

In de openruimtestructuur worden de verschillende delen van de Dijlevallei ondergebracht in een bepaalde categorie. Afhankelijk van deze categorisering worden er per gebied mogelijke acties en beheersmaatregelen voorgesteld (zie openruimtestructuur § 4.6). Figuur 2.05 geeft de opdeling in openruimtegebieden weer.

B Continuïteit van groene ruimte langsheen de Dijle en de Voer

De aaneengesloten groene ruimte langsheen de Dijle en de Voer verzekert de landschappelijke en ecologische continuïteit in de riviervallei.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Nieuwe ontwikkelingen moeten maximaal aan de rand van de vallei worden ingeplant (zie verder).
- Het groene karakter en de continuïteit van de oevers van de Voer moeten binnen de woonkern Eghenoven bewaard blijven (zie openruimtestructuur, § 4.6).
- Ter hoogte van campus Arenberg moeten de oevers van de Voer en de Dijle een aaneengesloten groen-corridor vormen die de verschillende openruimtegebieden ten noorden en zuiden van de campus met elkaar verbinden.
- Ten zuiden van de Tervuursevest moet de groene ruimte doorheen de sportinfrastructuur (zowel op linker- als op rechteroever) een aaneengesloten corridor vormen. De verhardingen moeten tot een minimum beperkt worden.

C Twee gescheiden verkeerssystemen voor langzaam en gemotoriseerd verkeer

De Koning Boudewijnlaan en de Kardinaal Mercierlaan / De Croylaan verbinden het gebied met de snelweg en de binnenstad.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer mag geenszins de landschappelijke continuïteit van de riviervallei verbre-

ken. De bediening van het gebied gebeurt daarom door insteken vanaf de rand. De Celestijnenlaan vormt hierop de enige uitzondering en maakt de verbinding tussen de De Croylaan en de Koning Boudewijnlaan.

Het langzaam verkeer krijgt maximale toegang tot de Dijlevallei. Hierdoor worden alle aanwezige functies optimaal bruikbaar en kan de Dijlevallei worden uitgebouwd als functionele en recreatieve fietsroute naar Bertem, Korbeek-Dijle,... . Fietsroutes langs de Voer en de Dijle vormen samen met de Kardinaal Mercierlaan hierbij de voornaamste routes. Een aantal laterale kortsuitingen vervolledigen het fijnmazig netwerk.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Vanaf de Koning Boudewijnlaan zijn de ontwikkelingen in de Dijlevallei bereikbaar voor autoverkeer via de Celestijnenlaan, de St. Jansbergsesteenweg en een nieuw kruispunt "Arenberg" ertussen. Vanaf de Kardinaal Mercierlaan / De Croylaan blijven de ontsluitingsmogelijkheden tot de bestaande toegangen beperkt.
- Voor wegverkeer is tussen De Croylaan en Koning Boudewijnlaan, naast de Celestijnenlaan, geen bijkomende dwarsverbinding mogelijk. Ten zuiden van de Koning Boudewijnlaan wordt de route Celestijnenlaan - Kardinaal Mercierlaan - Kantineplein als doortocht geselecteerd (D11 op figuur 2.17).
- De capaciteit van de toegangs wegen kan niet worden verhoogd. De toekomstige bereikbaarheid van

de ontwikkelingen in de zuidelijke Dijlevallei moet gewaarborgd blijven door een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer.

- Parallel aan de Voer en aan de Dijle worden de provinciale fietsroutes* Leuven-Bertem en Leuven-Korbeek-Dijle verder uitgebouwd. Op regelmatige afstanden moeten dwarsverbindingen gerealiseerd worden. Alle bestaande en nieuwe ontwikkelingen moeten op één van beide fietsroutes of op een dwarsverbinding aansluiten.

D De Dijlevallei als grootschalige groene beleefingsruimte voor de binnenstad en de woonkernen Heverlee en Terbank

De aanwezigheid van de Dijlevallei biedt voor de omliggende woongebieden (potentieel) een grote meerwaarde. Belangrijke voorwaarde hierbij is een vlotte toegankelijkheid. In het bijzonder moet de relatie tussen de binnenstad en het Arenbergpark worden verbeterd. Cruciaal punt is de oversteekbaarheid en de omgevingskwaliteit van de Tervuursevest (zie ook binnenstad, § 14.5). Ook de verbindingen vanuit Heverlee en Terbank verdienen verdere opwaardering.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Een verbeterde aansluiting van de binnenstad op het kasteelpark Arenberg is noodzakelijk. De parkaanleg moet worden doorgetrokken tot op de Tervuursevest en aansluiten op het Dijlepad naar het hart van de binnenstad. Een ongelijkvloerse kruising van de route voor zacht verkeer met de Tervuursevest is wenselijk.

- De aansluiting van Heverlee op het kasteelpark Arenberg kan worden verbeterd door de voetgangersverbinding (de steile trap) ter hoogte van het deelgemeentehuis beter aan te leggen.
- De oversteekbaarheid van de Koning Boudewijnlaan ter hoogte van de kruispunten moet, te voet en per fiets, drastisch worden verbeterd.
- De voetgangers- en fietsertunnel onder de Koning Boudewijnlaan moet in het kasteelpark beter aansluiten op het netwerk van fiets- en voetpaden.
- Nieuwe bebouwing in de Dijlevallei moet van een hoge stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit zijn, met de bedoeling om ook via de bebouwing de landschappelijke kwaliteit te versterken.

E Bebouwing concentreren in asymmetrisch ontwikkelde randen

Om de continuïteit van het rivierlandschap zo veel mogelijk te behouden wordt bijkomende bebouwing langs de randen geconcentreerd (zie boven). Om de doorzichten vanaf de rand te verzekeren, mag de bebouwing er echter geen aaneengesloten geheel vormen.

De asymmetrie van het verkeerssysteem voor het gemotoriseerd verkeer impliceert bovendien een asymmetrische ontwikkeling. Omdat de Koning Boudewijnlaan wordt uitgebouwd als as voor stedelijke ontwikkeling, worden hierlangs functies gerealiseerd met de sterkste vervoersattractie: spin-offbedrijven, studentenresidenties, Aan de kant van de Kardinaal Mercierlaan – De Croylaan worden de bestaande sites afgewerkt in functie van de behoeften van de universitaire campus exacte wetenschappen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Bijkomende bebouwing moet zoveel mogelijk langs de Koning Boudewijnlaan en langs de Kardinaal Mercierlaan / De Croylan worden geconcentreerd. De groene omgeving langs beide oevers van de Dijle moet maximaal van bijkomende bebouwing gevrijwaard worden.
- Langs de Koning Boudewijnlaan moeten de grootschalige projecten worden ondergebracht. Het driehoekig parkgedeelte tussen Koning Boudewijnlaan, Celestijnenlaan en Groenveldlaan komt in aanmerking voor verdere uitbreiding van de studentenhuisvesting, mits een voldoende landschappelijke inpassing.
- Langs de Kardinaal Mercierlaan en de De Croylan kunnen enkel strikt universitaire functies worden ondergebracht. De implanting van administratie en technische diensten mag de mogelijkheden voor onderwijs en onderzoek niet hypothekeren. Spin-offbedrijven en studentenhuisvesting kunnen er niet worden ingeplant.
- De zone voor openbaar nut tussen het oude en het nieuwe tracé van de Celestijnenlaan wordt, net zoals de rest van het Kasteelpark Arenberg, geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. Ten zuiden van campus Arenberg III (lin-keroever Dijle) kan de uitbreidingszone voor openbaar nut pas bebouwd worden wanneer de mogelijkheden tot inbreidning in de eigenlijke deelcampus Arenberg III zijn uitgeput (zie ook openruimtestructuur, § 4.6 en centrumstructuur, § 6.4.5).

F Afwerking van Egenhoven als geïsoleerde woonkern

Egenhoven vormt een woonkern met een beperkt aantal voorzieningen op buurtniveau. Een vlotte verbinding met de rest van de stad is dus noodzakelijk. Wegens de ligging in het zuidelijkste deel van de Dijlevallei is een uitbreiding van de kern, bovenop de vandaag voorziene mogelijkheden op de Toverberg, niet gewenst (zie concept "Gradiënt in de dynamiek" van §12.2.2.A).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Egenhoven wordt als woonkern geselecteerd. De verdere groei van de kern moet binnen de bestaande perimeter gebeuren. Commerciële en gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau kunnen zich in het woonweefsel vestigen.
- De ontwikkeling van Toverberg (WO21) gebeurt aan een lage dichtheid, aansluitend op de overheersende typologie van Egenhoven. Aan de Rotspoelstraat (WO22) wordt een tweede woonontwikkelingsgebied* aangeduid. De nummering stemt overeen met figuur 2.09.
- Het Geboortebos ten zuiden van Egenhoven wordt verder uitgebreid en op termijn als speelbos toegankelijk gesteld.
- De verbinding tussen Egenhoven en de binnenstad voor wegverkeer en voor bussen gebeurt langs de Koning Boudewijnlaan. De Kapeldreef en het fietspad langs de Voer worden beschouwd als de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers.

G Mogelijkheid van een spoorontsluiting voor Termunckveld vrijwaren

De ontwikkelingsmogelijkheden voor het wetenschapspark worden afhankelijk gesteld van de multimodale* ontsluiting*. De ontsluiting per spoor (als verlengde GEN-verbinding) kan, maar moet op technische, financiële en landschappelijke haalbaarheid nader worden onderzocht. In de Dijlevallei moet daarom rekening gehouden worden met de eventuele realisatie van deze verbinding.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- In de Dijlevallei moet het gabarit voor een eventuele spoorverbinding tussen de spoorlijn Leuven-Ottignies en Termunckveld worden vrijgehouden.
- De landschappelijke en ecologische impact van deze infrastructuur moet geminimaliseerd worden. Deze elementen moeten mee in het haalbaarheidsonderzoek voor de spoorverbinding worden opgenomen.

12.2.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Zuidelijke Dijlevallei (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- Haalbaarheidsonderzoek spoorverbinding Heverlee – Arenberg – Termunckveld

De stad verzoekt de NMBS de haalbaarheid van de spoorverbinding Heverlee – Arenberg – Termunckveld (infrast-

ructuur, exploitatie, kostprijs) te onderzoeken, in samenwerking met de stad.

- *Opmaak van een structuurschets* voor de Dijlevallei*

De stad Leuven maakt een structuurschets op voor de Dijlevallei, waarin de ruimtelijke concepten en de ontwikkelingsperspectieven verder worden uitgewerkt. De stad pleegt daarbij overleg met de KU Leuven. De structuurschets moet voorafgaan aan nieuwe ontwikkelingen in de Dijlevallei, en moet ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen**

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Opmaak van een inrichtingsplan* voor de campus Arenberg*

De stad verzoekt de KU Leuven een inrichtingsplan op te maken voor de verdere ontwikkeling en de programmatische en stedenbouwkundige invulling van het kas- teelpark Arenberg en van campus Arenberg. Het plan doet minstens uitspraak over verdichting* van de bestaande sites, fasering van de uitbreidingsmogelijkheden, ontsluiting voor auto's, fietsers en openbaar vervoer, aanleg van ontbrekende trajecten in het fietspadennetwerk, perspectieven voor de studentenhuisvesting, parkeerbeleid, landschappelijke inpassingen, ...

Specifiek voor het Kasteelpark Arenberg worden in het inrichtingsplan bovendien minstens de zones aangeduid die voor bebouwing in aanmerking komen, worden noodzakelijke maatregelen opgegeven voor integratie van de bebouwing en worden de maatregelen voor natuurgericht beheer vastgelegd.

De opmaak van het inrichtingsplan wordt door de stad als een voorwaarde gesteld voor nieuwe ontwikkelingen in de zuidelijke Dijlevallei.

- *Uitbreiding site IMEC*

De stad verzoekt IMEC om een inrichtingsplan op te maken, als voorwaarde voor verdere ontwikkelingen. In dit inrichtingsplan moet minstens aan bod komen: fasering van de ontwikkelingen, landschappelijke inpassing, groenaanleg, uitdovingsscenario studentenresidentie Groenveld, oplossing van de parkeer- en ontsluitingsproblematiek, aanleg van een route voor fietsers en voetgangers naar wetenschapspark Arenberg.

- *Verbinding tussen Heverlee-centrum en het kasteelpark Arenberg*

De stad kan een de voetgangersverbinding tussen Heverlee-centrum en het kasteelpark Arenberg (ter hoogte van het deelgemeentehuis) verbeteren.

- *Afwerking van Egenhoven: verkaveling Toverberg en Geboortebos*

De stad initieert de verkaveling Toverberg en doet hiervoor een beroep op een private ontwikkelaar. Bijzondere

aandacht gaat uit naar de groene ruimte en speelruimte in de verkaveling.

De stad werkt het Geboortebos in Egenhoven verder af.

- *Kapeldreef*

De stad kan overleggen met de KU Leuven en de beheerders van IMEC over de realisatie van een groene buffer langs de Kapeldreef.

- *Aanleg van een zandvang en een overstromingsgebied langs de Dijle*

Het Vlaams Gewest (AMINAL*) realiseert een zandvang en een overstromingsgebied aan de Dijle, ten zuiden van de De Croylaan.

- *Afsluiten beheersovereenkomst met de KU Leuven*

De stad tracht een beheersovereenkomst af te sluiten met de KU Leuven omtrent de consolidatie van het recreatief medegebruik van het Kasteelpark Arenberg door derden.

12.3 DEELRUIMTE HEVERLEE: CENTRUMVERSTERKING EN MULTIMODALE ONTSLUITING VAN DE WOONKERN

12.3.1 Visie

- A Kwaliteitsvol stedelijk wonen dankzij de aanwezigheid van een eigen centrum, de nabijheid van de binnenstad en het groen

De woonkern Heverlee (dit is het gebied tussen de Kardinaal Mercierlaan en de Geldenaaksebaan) wordt algemeen ervaren als een kwalitatieve woonomgeving. De aanwezigheid van een eigen centrum, de nabijheid van de binnenstad, de karakteristieke woonwijken en de omringende grootschalige groene ruimte zijn hiervoor de voornaamste factoren.

- B Behoud en versterking van het eigen voorzieningenniveau

Het eigen voorzieningenniveau van Heverlee is een troef voor het wonen, maar gaat er sinds jaren kwalitatief en kwantitatief op achteruit. Deze tendens moet gekeerd worden: nieuwe of verbeterde commerciële en gemeenschapsvoorzieningen zouden het aanbod moeten versterken. Deze voorzieningen worden geconcentreerd in het centrum.

- C Vermindering van de verkeersdruk

De interne verkeersproductie, de verkeersattractie van de Campus Heilig Hart en het doorgaand sluipverkeer* veroorzaken een zware verkeersdruk in vele straten.

Deze druk moet beheerst worden, op korte termijn door de verkeersstromen beter te organiseren, op langere termijn door een intensiever gebruik van fiets en openbaar vervoer.

Heverlee is historisch via de Naamsesteenweg op de vesten aangewezen voor zijn ontsluiting. Dit blijkt niet te volstaan voor het huidige verkeersvolume. Vandaag bestaan een aantal feitelijke routes richting Koning Boudewijnlaan (via Celestijnenlaan) en richting Meerdeboslaan (via Hertogstraat). Deze routes veroorzaken echter hinder in de woonstraten die daarvoor gebruikt worden.

In functie van de verdere groei van het wegverkeer is het wenselijk de ontsluitingsmogelijkheden voor het verkeer anders te organiseren en zo bijkomende verkeersoverlast in de omgeving te vermijden.

12.3.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Heverlee wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.34.

A Lappendeken van homogene woonwijken

Heverlee bestaat, méér dan andere woonkernen in Leuven, uit een aantal wijken met een eigen karakter, morfologie en voorkomen. Boskant, Centrum, Matadi, Kriekenbos, ... bezitten elk voor zich een eigenheid die behouden moet blijven.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Binnen de verschillende woonwijken wordt waar het relevant is, de aanwezige morfologie gerespecteerd bij toekomstige projecten. Daartoe moeten de verschillende morfologisch homogene gebieden worden afgebakend en moeten voorwaarden aan de bouwtypes worden gesteld binnen elk gebied.

B Centrum opspannen tussen Naamsepoort, station en deelgemeentehuis

Het ‘hart’ van Heverlee – waar publieke en commerciële voorzieningen worden geconcentreerd – wordt bij voorkeur ontwikkeld in de driehoek tussen de Naamsepoort, het station en het deelgemeentehuis. De omgeving van het station voldoet nu reeds als volwaardig uitgebouwd deel van het centrum van Heverlee. De sites rond de Naamsepoort en het deelgemeentehuis moeten nog verder versterkt worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Naamsesteenweg (ten noorden van de spoorlijn), de Waversebaan (ten noorden van de Sint-Lambertusstraat), de Prins De Lignestraat, de Sint-Lambertusstraat en het Van Arenbergplein worden als multifunctioneel centrum* geselecteerd. Naast de woonfunctie, kunnen hier gemeenschapsvoorzieningen, handelszaken, horeca, diensten en kantoren onder nader te bepalen voorwaarden een plaats krijgen.
- Bijkomende gemeenschapsvoorzieningen worden geconcentreerd in en rond het deelgemeentehuis. Handelszaken worden geconcentreerd langs de

Naamsesteenweg (zie het concept "gradiënt langs de Naamsesteenweg" van § 12.3.2.C).

- De openbare ruimte binnen het multifunctioneel centrum wordt afgestemd op de centrumfunctie die ze vervult, met bijzondere aandacht voor de verblijfsfunctie en zacht verkeer. Het bestaande speelplein achter de kerk speelt vandaag al een belangrijke centrumrol, en moet in stand gehouden worden. De verschillende publieke ruimten* moeten beter op elkaar afgestemd worden.
- De omgeving van het deelgemeentehuis komt in aanmerking voor een gemengde ontwikkeling van wonen en gemeenschapsvoorzieningen (speelplein, kinderkribbe, jeugd- en ontmoetingslocaties, bewonersparking, ...). Dit strategisch project* kan een impuls zijn om het centrum van Heverlee te versterken. Het speelplein St. Lambertus moet behouden blijven.

C Gradiënt van centrumfuncties langs de Naamsesteenweg

Zowel morfologisch als functioneel, kent de Naamsesteenweg een gradiënt vanaf de Naamsepoort in zuidelijke richting: van noord naar zuid een verlaging van de densiteit en een vermindering van de centrumfuncties. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich inschrijven in deze gradiënt.

Ook de afwikkeling van het verkeer kan langs de Naamsesteenweg niet overal op dezelfde manier gebeuren. De inrichting van de weg kan niet alleen afgestemd zijn op zijn verbindingsfunctie (zoals nu het geval is),

maar moet ook rekening houden met de verblijfsfunctie in functie van de langsbebouwing.

Bijzondere aandacht moet gaan naar de verkeersafwikkeling voor fietsers en openbaar vervoer. Waar veiligheid en rijcomfort niet gegarandeerd kunnen worden voor de fietser, is een alternatieve route wenselijk. Dat is ook het geval voor het snelbusverkeer, als zijn doorstroming* niet gegarandeerd is.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Naamsesteenweg behoort van de Naamsepoort tot de spoorlijn tot het multifunctioneel centrum. Daar is een concentratie van handelszaken van bovenlokaal niveau, horeca, diensten, kantoren en vrije beroepen wenselijk. Vanaf de spoorlijn tot de Leopold III-laan zijn handelszaken op buurtniveau, diensten en vrije beroepen wenselijk. Ten zuiden van de Leopold III-laan zijn geen commerciële functies meer wenselijk.
- Ten noorden van de Leopold III-laan is een vernauwing van het profiel voor wegverkeer wenselijk, ten gunste van een breder fiets- en voetpad. Ten noorden van de spoorlijn moet de Naamsesteenweg als doortocht ingericht worden: trager verkeer, betere oversteekbaarheid voor voetgangers, weginrichting in functie van de verblijfsfunctie. De mogelijkheden moeten echter afgewogen worden t.o.v. de noodzakelijke maatregelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Verder onderzoek naar de inrichting van de Naamsesteenweg is aangewezen.

- Gezien de grote intensiteit aan fietsende scholieren, wordt de Groenstraat als alternatieve fietsroute uitgebouwd, op voorwaarde dat deze straat verkeersarm kan worden gemaakt.

D De woonkern begrenzen door (en betrekken op) de omgevende open ruimte

De woonkern Heverlee wordt overwegend omgeven door groene open ruimten met hoge potentiële belevingswaarde (zie deelruimten Dijlevallei, Heverleebos, Park - militair domein). Omdat de nabijheid van dit groen een duidelijke meerwaarde biedt aan de woonkern, staat een goede toegankelijkheid van het groen vanuit de woonkern voorop.

Wegens zijn waarde stelt de open ruimte tegelijk grenzen aan de woonkern: verdere uitbreiding van de woonkern, ten koste van de groene ruimte, is niet wenselijk. Ook de Molenbeekvallei, die als een groene ring in de woonkern doordringt tot tegen de Naamsesteenweg, stelt grenzen aan de ontwikkeling van Heverlee.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Aan de woonkern Heverlee wordt een begrenzing gesteld vanuit het behoud en de versterking van de omgevende open ruimte. Met uitzondering van het woonontwikkelingsgebied Parkveld (zie deelruimte Park - militair domein) gebeurt de verdere ontwikkeling van het wonen door verdichting van de kern. Volgende gebieden worden aangeduid als woonontwikkelingsgebied: Van Ostaijenlaan (WO14), Eerdekkensstraat (WO15), Zwaluwenlaan (WO18), De Jacht

- (WO19) en site deelgemeentehuis Heverlee (WO28). De nummering stemt overeen met figuur 2.09.
- De relatie tussen Heverlee en het kasteelpark Arenberg moet versterkt worden door de opwaardering van de verbinding ter hoogte van het deelgemeentehuis.
 - De toegankelijkheid van de groene ruimte tussen Heverlee en Haasrode moet verbeterd worden (zie § 12.4 deelruimte Park – militair domein).
 - Aan het Heverleebos moeten meerdere kleinschalige toegangen worden voorzien (zie § 12.6 deelruimte Heverleebos).
 - De Molenbeekvallei tussen Geldenaaksebaan en Naamsesteenweg moet worden opengehouden en toegankelijk gemaakt voor de omwonenden. In de afwerking van de verkaveling aan de Eerdekkensstraat (WO15) moet rekening gehouden worden met het groene karakter van de Molenbeekvallei. De groene ruimte moet verder ontwikkeld worden in functie van de ecologische en de beleefswaarde van het gebied.

E Multimodale ontsluiting van Heverlee

De historische ontsluitingsmogelijkheden van Heverlee via de Naamsesteenweg volstaan niet langer om het grote volume aan vertrekkend en toekomend autoverkeer op te vangen. Er zijn twee alternatieve routes ontstaan: één via de Celestijnenlaan naar de Koning Boudewijnlaan en één naar de Meerdaalboslaan via de Hertogstraat.

Aangezien voor de vesten wordt voorgesteld plaats te maken voor de vrije doorgang van openbaar vervoer, is

het niet wenselijk twee alternatieve routes af te schaffen. De verkeershinder ten gevolge van deze routes moet evenwel tot een minimum beperkt blijven.

Het doorgaand verkeer tussen de Naamsesteenweg en de Meerdaalboslaan, het bestemmingsverkeer voor de campus Heilig Hart en de verkeersproductie van de dicht bevolkte omgeving brengen de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van het bewoonde gedeelte van de Hertogstraat ernstig in het gedrang. Verdere toename van het doorgaand verkeer en van de verkeersattractie van de campus Heilig Hart zullen de ruimtelijke draagkracht* van het verkeersnetwerk van Heverlee te boven gaan. Voor nieuwe tangentiële buslijnen kan in het huidige verkeersnetwerk bovendien geen vlotte doorstroming worden gegarandeerd. Het is derhalve aangewezen dat de verkeersafwikkeling grondig wordt herzien. Om voor deze problemen een oplossing te bieden wordt ten zuiden van de campus Heilig Hart de aanleg van een nieuwe zuidelijke omleidingsweg tussen de Naamsesteenweg en de Meerdaalboslaan overwogen. Hiervoor moeten verschillende mogelijke tracés worden onderzocht. Daarnaast zal de bediening per openbaar vervoer van Heverlee (zowel met de bus als per spoor) verder verbeterd moeten worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

De multimodale ontsluiting van Heverlee kan worden gewaarborgd met een reeks van samenhangende maatregelen:

- De woonkern Heverlee is bereikbaar:
 - vanuit het noorden: vanaf de Vesten,
 - vanuit het westen: vanaf de Koning Boudewijnlaan via de Celestijnenlaan – het Kantineplein – de Hertog Engelbertlaan
 - vanuit het zuiden: via de Naamsesteenweg
 - vanuit het westen: vanaf de Meerdaalboslaan via de Ambachtenlaan – Hertogstraat (doorheen de kazerne)
- De Naamsesteenweg wordt ten noorden van de spoorovergang als doortocht* heringericht. Een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn moet worden overwogen wanneer de frequentie op de spoorlijn substantieel toeneemt (door GEN-treinen, extra goederenverkeer of eventueel snelle verbinding met Louvain-La-Neuve).
- Door het gebruik van de Groenstraat als fietsroute, kan de campus Heilig Hart via een autoluwe route ontsloten worden. Dit vereist een reorganisatie van de toegangen voor fietsers tot de campus. Bijkomende noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers, in het gebied tussen Naamse steenweg en Geldenaaksebaan, zijn wenselijk. De haalbaarheid van ontunneling of overbrugging van de spoorlijn Leuven – Ottignies moet onderzocht worden. De uitbouw van de route Hoveniersdreef – Tivolistraat tot een continue, comfortabele en veilige route tussen Heverlee en het station van Leuven is eveneens wenselijk. Ook hier is verder onderzoek nodig.
- Door de verlenging van het GEN ten zuiden van Leuven, zal Heverlee mee kunnen profiteren van een betere spoorbediening op de bestaande halte Heverlee én de toekomstige haltes Philips en Arenberg.
- De uitbouw van een tangentiële buslijn door Heverlee, die de woonkern en de campus H.Hart met het station, het bedrijventerrein Haasrode, de campus Arenberg en het ziekenhuis Gasthuisberg verbindt, is wenselijk (zie verkeersstructuur, § 8.5.3.A en B).
- Om de verbinding van Heverlee met de Meerdaalboslaan te vergemakkelijken, de leefbaarheid en de veiligheid op het bewoond gedeelte van de Hertogstraat te verbeteren, de verkeersattractie van de campus Heilig Hart op te vangen en de doorstroming van tangentiële buslijnen te garanderen, is de realisatie van een zuidelijke omleidingsweg tussen de Meerdaalboslaan en de Naamsesteenweg wenselijk. In functie van deze omleidingsweg kan de volledige multimodale verkeerscirculatie in Heverlee geoptimaliseerd worden. Flankerende maatregelen zijn aangewezen om het effect van de omleidingsweg te maximaliseren.
- De aanleg van een zuidelijke omleidingsweg zal een belangrijke impact hebben op de bereikbaarheid van de campus Heilig Hart voor wegverkeer, met het openbaar vervoer en per fiets. Daarom moet bij de uitbreiding van de campus worden rekening gehouden met de eventuele realisatie van een omleidingsweg. Een aanpassing van de interne circulatie kan aangewezen zijn om optimaal op de verbeterde multimodale bereikbaarheid in te spelen. Daarom moet, voorafgaand aan belangrijke uitbreidingen

van de campus, een inrichtingsplan voor de hele campus (H.Hartinstituut én KHL) worden opgemaakt, waarbij maximaal rekening gehouden wordt met de landschappelijke inpassing van de bebouwing en met een eventuele optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid van de campus.

F Herwaardering van de Molenbeekvallei

De Molenbeekvallei heeft tussen de Geldenaaksebaan en de Naamsesteenweg het potentieel om uit te groeien tot een openruimtegebied met grote beleefswaarde. Hiervoor moeten een aantal stedenbouwkundige en beheersmaatregelen getroffen worden. In de openruimtestructuur worden de verschillende delen van de Molenvallei ondergebracht in een bepaalde categorie. Afhankelijk van deze categorisering worden er per gebied mogelijke acties en beheersmaatregelen voorgesteld (zie openruimtestructuur § 4.6). Figuur 2.05 geeft de opdeling in openruimtegebieden weer.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Molenbeekvallei wordt vanaf de Abdij van Park tot de Naamsesteenweg landschappelijk en ecologisch als één geheel beschouwd.
- De eigendommen van de VMW langs de Broekstraat moeten maximaal publiek toegankelijk worden gesteld, zonder de exploitatie als waterwinningsgebied te hypothekeren. De infrastructuur van de VMW moet op termijn gereorganiseerd worden om de landschappelijke en ecologische impact te reduceren.

- De heraanleg van de groene ruimte in het Ruelenspark is wenselijk. Het behoud van de prefab-paviljoenen in de vallei moet in vraag worden gesteld.
- De Eerdekkensstraat kan worden afgewerkt, mits voldoende ruimte langs de Molenbeek als groene ruimte wordt ingericht en publiek toegankelijk gesteld.

12.3.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Heverlee (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Structuurschets Heverlee*

De stad maakt een structuurschets voor Heverlee, waarin de concepten en de ontwikkelingsperspectieven verder worden uitgewerkt. Deze structuurschets moet opgemaakt worden vóór uitvoeringsplannen of inrichtingsplannen en stedenbouwkundige plannen voor Heverlee worden goedgekeurd. De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- Site deelgemeentehuis Heverlee met inbegrip van gemeenschapsvoorzieningen

De stad kan het initiatief nemen voor de realisatie van een gemengd project voor woningbouw, gemeenschapsvoorzieningen en publieke verblijfsruimte op de site van het deelgemeentehuis, in samenwerking met private ontwikkelaars.

- Groenstraat als parallelle fietsverbinding langs de Naamsesteenweg

De stad kan de mogelijkheid onderzoeken een autoluwe fietsverbinding te realiseren, parallel aan de Naamsesteenweg, via de Groenstraat. In het bijzonder moet de mogelijkheid worden nagegaan om deze route tot het Ruelenspark door te trekken.

- Natuurontwikkeling Molenbeek-Bierbeekvallei

De stad maakt een inrichtingsplan voor de verbetering van de toegankelijkheid, de versterking van de belevingswaarde en de natuurontwikkeling van de Molenbeekvallei tussen de Geldenaaksebaan en de Naamsesteenweg. De stad bepleit bij de VMW het toegankelijk maken van haar eigendom langs de Broekstraat.

- Inrichtingsplan campus Heilig Hart

De stad verzoekt de beheerders van de campus Heilig Hart en de KHL gezamenlijk een inrichtingsplan te maken, dat de toekomstige ontwikkeling van de campus Heilig Hart in Heverlee vastlegt. Het inrichtingsplan legt de ontwikkelingsmogelijkheden vast en onderzoekt de mogelijkheid van een reorganisatie van de interne en externe publieke ruimte. De goedkeuring van het inrich-

tingsplan door de gemeenteraad is een voorwaarde voor nieuwe projecten op deze site en de aanleg van de omleidingsweg.

- Stedenbouwkundig plan Naamsepoort

De stad kan een stedenbouwkundig plan opmaken voor de verkeerskundige en landschappelijke verbetering van de Naamsepoort.

- Spoorbediening Heverlee

De stad kan aan de NMBS vragen de impact te onderzoeken van bijkomende stopplaatsen en van een frequentieverhoging langs de spoorlijn Leuven-Ottignies op de overweg Naamsesteenweg.

- Heraanleg Naamsesteenweg

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de heraanleg van de Naamsesteenweg in Heverlee, met bijzondere aandacht voor de doortochtproblematiek tussen het station en de Naamsepoort, en voor de doorstromingsmaatregelen t.b.v. het openbaar vervoer. De stad pleegt daartoe overleg met het Vlaams Gewest (AWV), met De Lijn, met de omwonenden en met het Handelaarverbond. Het inrichtingsplan voor de heraanleg wordt aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd en naar de bevoegde Vlaamse Minister gezonden.

- Haalbaarheidsonderzoek zuidelijke omleidingsweg

De stad kan de impact en de haalbaarheid van een omleidingsweg ten zuiden van Heverlee onderzoeken. De aanleg van weg kan niet los gezien worden van de andere noodzakelijke verkeersmaatregelen om het centrum van

Heverlee multimodaal beter te ontsluiten. Naar aanleiding van het haalbaarheidsonderzoek moet de volledige multimodale verkeersstructuur van Heverlee geëvalueerd worden, in functie van flankerende maatregelen om het effect van de omleidingsweg te optimaliseren. Verschillende tracés moeten tegen elkaar afgewogen worden, waaronder minstens een nieuwe weg ten zuiden van de campus Heilig Hart, de verbreding van de Bier-beekpleindreef en een nieuwe weg ten zuiden van de E40.

Bij de bepaling van het tracé voor de omleidingsweg moet in het bijzonder rekening gehouden worden met:

- de algemene landschappelijke inpassing in de geomorfologie van het waardevolle agrarisch landschap
- in het bijzonder, de impact op beschermde en waardevolle stadsgezichten in de omgeving (waaronder de Bierbeekpleindreef, de Lindedreef, kerkhof, hoofdgebouwen van het instituut)
- de impact op de belevings- en natuurwaarde van Heverleebos
- de multimodale verkeersafwikkeling in de omgeving , met in het bijzonder de aansluiting op de Meerdaalboslaan en de Naamsesteenweg
- de impact op de interne (re)organisatie van de campus, en zijn multimodaal ontsluitingsmogelijkheden;
- de impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van de campus Heilig Hart
- de ontsluitingsmogelijkheden en de perspectieven voor het landbouwbedrijf

12.4 DEELRUIMTE PARK – MILITAIR DOMEIN: GROENE STAPSTENEN TUSSEN HEVERLEE EN HAASRODE

12.4.1 Visie

- A *Consolidatie van de landschappelijk waardevolle open ruimte*

De open ruimte tussen de woonkern Heverlee en de bedrijvenzones in Haasrode heeft een grote landschappelijke kwaliteit. Ze houdt beide gebieden ruimtelijk van elkaar gescheiden en compenseert de totale omvang van de ontwikkelingen in het zuidelijke stadsdeel van Leuven. Om die reden moet het groene karakter van deze ruimte worden geconsolideerd.

- B *Beheersing van de verkeersdruk*

Vele straten op het zuidelijk plateau staan onder grote verkeersdruk. Deze wordt veroorzaakt door de grote vervoersproductie en -attractie van het gebied enerzijds, en door doorgaand verkeer van E40 naar de vesten en de binnenstad anderzijds.

De beheersing van deze verkeersdruk en de geleiding van de voornaamste verkeersstromen langs een beperkt aantal hierop afgestemde routes, is een belangrijk objectief. De verkeersorganisatie van de deelruimte Park - Militair Domein speelt hierin een cruciale rol.

Een nieuwe omleidingsweg ten zuiden van Heverlee (zie deelruimte Heverlee) kan de verkeersafwikkeling drastische verbeteren.

C Versterking van de beleefwaarde

De groene en open ruimte van de deelruimte Park – Militair domein heeft onmiskenbare landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten, maar kent slechts een minimaal recreatief gebruik. De versterking van de beleefwaarde van de open ruimte betekent een meerwaarde voor de hele stad.

D Behoud van de grootschalige functies

De druk op de open ruimte in deze deelruimte kan ten dele worden afgewenteld, indien de open ruimte een zeker "nut" heeft door deze te koppelen aan de in het gebied aanwezige grootschalige functies (Heilig Hart, militair domein, St.-Albertuscollege, Abdij van Park, kantoorontwikkeling op de Philipssite).

In het bijzonder wordt voor de Abdij van Park vooropgesteld dat de site in de toekomst publiek toegankelijk moet blijven, en het gebruik van de gebouwen bij voorkeur een maatschappelijke meerwaarde moet hebben. De stad stelt daarom voor om de open ruimte, van de spoorlijn Leuven-Ottignies tot de Meerdaalboslaan en van de HST-lijn tot de Geldenaaksebaan, integraal te koppelen aan de site van de Abdij van Park.

12.4.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Park – Militair Domein wordt vertaald in volgende ruim-

telijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.35.

A Schokdempers voor ruimtelijke uitdeining van de bestaande bebouwing

De open ruimte tussen Heverlee en Haasrode moet het ruimtelijke en functionele onderscheid tussen beide entiteiten helpen bewaren. De ruimte fungeert als een soort schokdemper tegen de uitdeining van Heverlee en Haasrode. In het bijzonder speelt de Geldenaaksebaan daarin een cruciale rol. De verdere verlinding van deze straat en haar rol als feitelijke invalsweg voor Leuven moeten worden tegengegaan.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Tussen de geplande uitbreiding van de ambachtenzone Parkveld (zie §12.5 deelruimte Haasrode) en de woonkern van Heverlee heeft het woonbos Parkveld een bufferfunctie. De uitbreiding van de economische functie blijft beperkt tot de rechtgetrokken, geplande uitbreidingszone. Het bestaande woongebied en het landbouwgebied worden gezamenlijk ontwikkeld tot een openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing. De grondinname voor gebouwen en infrastructuur moet minimaal blijven. De open ruimte moet groen worden ingericht en publiek toegankelijk gesteld.
- Minstens de woningen langs de Abdijstraat (WF24) en de Petrusberg (WF25) worden geselecteerd als woonfragment*. De nummering stemt overeen met figuur 2.08.

- De woningen langs de Geldenaaksebaan tussen het St.-Albertuscollege en de Meerdaalboslaan worden als geïsoleerde woningen* in de ambachtenzone beschouwd. Alle bedrijven langs de Geldenaaksebaan moeten op termijn ontsloten worden via de interne bedieningsstraten van de ambachtenzone.
- De rol van de Geldenaaksebaan als feitelijke verbindingssweg tussen de E40 / Meerdaalboslaan en de vesten / binnenstad wordt afgebouwd, ten gunste van een verbeterde leefbaarheid en verkeersveiligheid. De Geldenaaksebaan moet worden ingericht als zone-30 tussen de Parkpoort en de Abdijstraat. Tegelijk moet door heel de Geldenaaksebaan de doorstroming van het busverkeer worden gegarandeerd (als route voor joblijnen en regionale snelbuslijnen – zie §8.5). Dit is mogelijk door de invoering van toeritdosering in beide richtingen (minstens tijdens de spitsuren), gecombineerd met vrije busbanen. Bij de invoering van de toeritdosering moeten sluiproutes afgebouwd worden. De haalbaarheid van fietspaden over de hele lengte van de Geldenaaksebaan moet verder worden onderzocht, in combinatie met alternatieve oplossingen voor bewonersparkeren. Parallel aan de Geldenaaksebaan moet via Philips, Abdij van Park en Petrusberg een comfortabele fietsroute worden ontwikkeld voor doorgaand fietsverkeer.

B Groene stapstenen vormen een verbinding tussen Heverleebos en de Molenbeek-Bierbeekvallei

De weilanden ten zuiden van de campus Heilig Hart, het oefenveld van het militair domein, het woonbos Parkveld,

het park en de boomgaard rond het St-Albertuscollege, de landbouwgronden ten zuiden van en ten noorden van de Abdij van Park en het park op de Philipssite vormen als opeenvolgende stapstenen een groene verbinding tussen Heverleebos en de vallei van de Molenbeek (zie openruimtestructuur §4.6 en figuur 2.05).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Al deze gebieden maken deel uit van de openruimtestructuur. Er moeten overeenkomsten afgesloten worden met de beheerders van de open ruimte tussen Heverleebos en de Molenbeek om de ecologische verbindingenfunctie tussen beide te bewaren en te versterken.
- Het woonbos Parkveld behoort zowel tot de openruimtestructuur als tot de nederzettingenstructuur van Leuven. Als woonontwikkelingsgebied zal het tot de afbakening van de woonkern Heverlee behoren. Als groene stapsteen tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei moet de landschappelijke aanleg van het woonbos gegarandeerd worden.
- Een nieuwe route voor zacht verkeer doorheen de opeenvolgende open ruimten moet de beleving van de opeenvolgende stapstenen mogelijk maken.

C Eigen karakter van de openruimtegebieden behouden

De verschillende stapstenen hebben elk een eigen karakter en voorkomen. Ze staan zowel op functioneel als op ruimtelijk vlak volledig los van elkaar. Ze verschillen qua toegankelijkheid, openbaarheid, functie en specifieke inrichting als groene ruimte. Deze verscheidenheid wordt beschouwd als een kwaliteit en moet behouden blijven.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ontwikkeling van de open ruimte moet conform de landschappelijke eigenheid gebeuren. De huidige verscheidenheid moet bewaard blijven (zie landschapsstructuur § 9.5).
- De open ruimte ten zuiden van de campus Heilig Hart moet als weiland bestendig worden. Het open zicht naar en van op de kloosterdreef moet bewaard blijven. De Kerspelstraat en de Bierbeekpleindreef moeten door hun gabarit en het beheer van de bermen geïntegreerd blijven in het landschap.
- Het oefenveld van het militair domein moet zijn groen karakter behouden. Het aandeel verharde ruimte mag niet verder toenemen. Indien mogelijk zou het oefenveld op termijn (minstens gedeeltelijk) publiek toegankelijk moeten worden, in het bijzonder als speelruimte voor jeugdverenigingen.
- De open ruimte tussen de Geldenaaksebaan en de Milseweg die niet bestemd is als uitbreiding van de ambachtenzone, kan een publiek toegankelijk park worden waarin beperkte groepswoningbouw mogelijk is.
- Het park en de boomgaard rond het St.-Albertuscollege moeten in stand gehouden worden. Bebouwing in het park en de boomgaard is niet wenselijk.
- De landbouwgronden ten zuiden en ten noorden van de Molenbeek vormen samen met de site en de vijvers van de Abdij van Park landschappelijk één geheel. Ten zuiden van de abdij moeten de landbouwgronden in voorkomen en in functie be-

waard blijven. De holle wegen moeten hun karakter behouden. Ten noorden van de abdij kunnen de landbouwgronden worden omgevormd tot publiek toegankelijk park, waarin de site van de abdij wordt geïntegreerd. De recreatiefuncties langs de Norbertijnerweg mogen zich niet verder uitbreiden en moeten op termijn worden gerelocaliseerd. De open ruimte op de Philipssite moet als park worden aangelegd en publiek toegankelijk worden gemaakt. Er moet door het park een routeaangelegd worden tussen de Parkpoort en de Tivolistraat.

D Grootchalige functie als zwaartepunt van elke stapsteen

Binnen elk van de stapstenen (uitgezonderd tussen Geldenaaksebaan en Milseweg) bestaat vandaag een grootchalige functie die zich integreert in de groene ruimte. Elke open ruimte wordt vanuit de aanwezige grootchalige functie op een specifieke manier passief of actief beleefd. De band tussen functie en open ruimte is een garantie voor het behoud van de open ruimte. Elk van deze functies mag zich daarom ontwikkelen binnen vastgestelde marges.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De campus Heilig Hart kan uitbreiden zoals in het BPA werd vastgelegd. De inplanting van nieuwe gebouwen en de organisatie van de open ruimte op de campus moet zodanig worden georganiseerd dat het contact met de open ruimte ten zuiden van de school behouden blijft en de interne organisatie

- en ontsluiting voor de verschillende vervoermodi wordt verbeterd. Autoverkeer moet voor het grootste deel op de eventuele omleidingsweg worden afgestemd. Voorafgaand aan belangrijke uitbreidingen van de campus, moet een inrichtingsplan voor de hele campus (H.Hartinstituut én KHL) worden opgemaakt, waarbij maximaal rekening gehouden wordt met de landschappelijke inpassing van de bebouwing en met eventuele optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid van de campus.
- De bebouwde zone van het militair domein zou zich tot de huidige perimeter tussen de Hertogstraat en de Kerspelstraat moeten beperken. Het oefenveld en de resterende landbouwgronden ten oosten van de Kerspelstraat worden bij voorkeur niet bebouwd. De infrastructuur en de open ruimte binnen de bebouwde zone zou maximaal landschappelijk geïntegreerd moeten worden. Er zou een ecologische verbinding doorheen de bebouwde zone moeten gecreëerd worden.
 - De resterende onbebouwde terreinen in de woonzone langs de Milseweg worden, samen met de landbouwgronden op Parkveld die niet voor uitbreiding van de ambachtzone in aanmerking komen, tot één geheel geïntegreerd. Onder strikte stedenbouwkundige, architecturale en landschappelijke voorwaarden kunnen in het aan te leggen publiek toegankelijk park, een beperkt aantal woontorens worden gerealiseerd (zie boven).
 - Het Sint-Albertuscollege kan als functie bestendigd worden in de open ruimte, met de mogelijkheid om de infrastructuur aan te passen of uit te

breiden volgens de noden van de huidige onderwijsfunctie. Bijkomende bebouwing moet rond de huidige gebouwen geconcentreerd worden.

- De Abdij van Park moet, na uitdoving van de abdijfunctie, een herbestemming krijgen die verenigbaar is met de publieke toegankelijkheid van de site. Bij voorkeur wordt een herbestemming met een maatschappelijke meerwaarde gerealiseerd.
- De bebouwing op de Philipssite wordt gerealiseerd zoals ze in het masterplan bepaald is.

12.4.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Park – Militair Domein (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- Structuurschets voor de deelruimte Park – Militair Domein

De stad maakt een structuurschets op voor deze deelruimte, waarin de concepten en de ontwikkelingsperspectieven worden verfijnd. Deze structuurschets wordt besproken met de verschillende actoren die in het gebied aanwezig zijn en aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd.

- Opmaak van thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen waardoor het juridisch kader in overeen-

stemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- *Philipssite*

De stad laat het stedenbouwkundig plan voor de Philipssite, inclusief de aanleg van de publieke ruimte, integraal realiseren. De parkeerinfrastructuur op de Philipssite mag geen regelmatige toegang krijgen via de Geldenaaksebaan.

Heraanleg van de Parkpoort: zie § 14.7.3: mogelijke strategische projecten en acties voor het deelsysteem Vesten.

- *Geldenaaksebaan*

De stad verzoekt De Lijn om een snelle busverbinding van het station, over de Parkpoort tot het researchpark Haasrode te realiseren via de Geldenaaksebaan.

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de Geldenaaksebaan, in overleg met de administratie van het Vlaams Gewest (AWV) en De Lijn. Hierin worden de gerelateerde verkeersstromen geordend, de inrichtingsprincipes van de straat vastgelegd en de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de aangrenzende ruimten uitgewerkt. De stad neemt maatregelen om het doorgaand verkeer af te bouwen door invoering van een zone-30. De stad neemt bovendien maatregelen om de doorstroming van het busverkeer te garanderen, door de invoering van toeritdosering, gekoppeld aan vrije busbanen. Het inrichtingsplan moet opgemaakt worden voordat de Parkpoort of de Meerdaalboslaan worden heraangelegd en ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

- *Abdij van Park*

De stad kan overleg plegen met de eigenaars van de abdij van Park om een optimale herbestemming van de site te vinden. De stad onderzoekt daarbij in welke mate zij zelf kan of moet participeren in de herontwikkeling, in functie van haar beleid.

De stad verzoekt de nieuwe eigenaars of gebruikers van de Abdij van Park een inrichtingsplan te maken voor de site en de ruimere omgeving. Dit inrichtingsplan wordt aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd, voorafgaand aan een eventuele herbestemming.

- *Woonbos en ambachtenzone Parkveld*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor het woonbos en de uitbreiding van de ambachtenzone op Parkveld. Het inrichtingsplan wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd. De stad maakt op basis van het inrichtingsplan een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ontwikkeling van het woonbos en van de ambachtenzone.

- *Militair domein*

De stad kan overleggen met het ministerie van Defensie met de bedoeling de ontwikkelingsperspectieven die in het structuurplan worden voorgesteld, als ruimtelijke principes voor de verdere ontwikkeling van het militair domein te doen aanvaarden.

- *Inrichtingsplan voor de campus Heilig Hart*

Zie § 12.3.3: mogelijke strategische projecten en acties voor de deelruimte Heverlee.

12.5 DEELRUIMTE HAASRODE: VERDICHTING VAN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSPOOL

12.5.1 Visie

A Een goede multimodale bereikbaarheid als voorwaarde voor verdere ontwikkeling

De ambachtenzone en het researchpark Haasrode zijn ontwikkeld als bedrijventerreinen die enkel op het wegverkeer zijn aangewezen. Gezien de dreigende saturatie van het wegennet, kan dit niet langer volgehouden worden.

Daarom is er nood aan een betere ontsluiting per openbaar vervoer. Op korte termijn moet dit met busvervoer gebeuren. Het busaanbod moet evolueren van een vraagvolgende strategie ("er is geen vraag naar openbaar vervoer in Haasrode") naar een sturende strategie ("door een goed aanbod een alternatief voor de auto bieden"). Op lange termijn is een spoorhalte op de lijn Leuven-Tienen mogelijk.

Ook de bereikbaarheid per fiets, vanuit de verschillende stadsdelen en Bierbeek, moet verbeterd worden. De verplaatsingsafstanden vanuit het Leuvense naar Haasrode zijn immers kort genoeg.

B Laatste beschikbare locatie voor zwevende bedrijven in Leuven

Het bedrijventerrein in Haasrode is de laatste beschikbare locatie voor zwevende bedrijven in Leuven. Hiermee worden bedrijven bedoeld die niet zozeer in een vesti-

ging in Leuven op zich geïnteresseerd zijn, maar wel behoeft te hebben aan de locatiekarakteristieken die weliswaar in Haasrode aanwezig zijn (grote terreinen – afstand tot Brussel – nabijheid van snelweg), maar ook elders in de regio kunnen gevonden worden (zie ook economische structuur § 7.3.1).

C Rationeel ruimtegebruik

Bij de vroegere ontwikkelingen in Haasrode werd weinig spaarzaam omgesprongen met de beschikbare ruimte, omdat de beschikbare voorraad aanvankelijk zeer groot was: te brede wegen, te grote bouwlocaties, horizontale gebouwen, grote parkings, te grote reserveterreinen voor latere uitbreidingen van bestaande gebouwen.

De schaarste aan bedrijventerreinen en de behoefte aan openbaar vervoer hebben tot het inzicht geleid dat een rationeler ruimtegebruik absoluut noodzakelijk is. Een hogere dichtheid* kan bekomen worden door gestapeld i.p.v. horizontale gebouwen, parkeren onder of op de gebouwen, minder afstand tussen de gebouwen.

Voor de nog niet bebouwde delen volstaat een wijziging van de bouwvoorschriften die in de koopakten van de gronden zijn opgenomen. Voor de reeds bebouwde delen moet terrein per terrein worden onderzocht welke de verdichtingsmogelijkheden zijn.

D Ontwikkeling van Parkveld als relocatieterrein voor Leuvense bedrijven

De stad kiest principieel voor de ontwikkeling van Parkveld, aansluitend op de reeds bestaande ambachten-

zone. Dit terrein wordt gezien als een lokaal bedrijventerrein voor kleinere bedrijven, in de eerste plaats bedoeld voor de relocatie van storende bedrijven* in het Leuvense. Ook andere Leuvense bedrijven die met uitbreidingsproblemen kunnen hier in principe geherlocaliseerd worden.

12.5.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Haasrode wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.36.

A Verdichting binnen duidelijke grenzen

De bedrijventerreinen in Haasrode (researchpark en ambachtenzone) hebben, na de uitbreiding op Parkveld, hun maximale omvang bereikt. Er kan geen bijkomende ruimte worden geclaimd op Leuvense grondgebied. Een uitdiening van de bestaande bebouwing zou het omliggende landschap te zeer aantasten. Daarom wordt gekozen voor verdichting binnen een duidelijk afgebakende zone.

Hierbij vormen de HST-lijn, Meerdaalboslaan en E40 harde grenzen voor het researchpark. In het geval van de ambachtenzone is de Geldenaaksebaan de enige voor de hand liggende harde grens. De begrenzing aan de kant van het woonbos van Parkveld en de uitbreiding van Heverleebos moet scherp worden gesteld vanuit de open ruimte.

Omdat de beschikbare ontwikkelbare oppervlakte gelimiteerd is door deze begrenzing, moet gezocht worden

naar verdichtingsmogelijkheden van het researchpark (zowel van de nog beschikbare als van de reeds aangesneden terreinen) en naar een optimaal ruimtegebruik voor het nieuw aan te snijden Parkveld.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ontwikkeling van het researchpark Haasrode wordt begrensd door de HST-lijn, de E40 en de Meerdaalboslaan.
- De realisatie van een groenbuffer tussen het researchpark Haasrode en de aangrenzende open ruimte op het grondgebied van Bierbeek is wenselijk. Verder onderzoek en overleg met Bierbeek is aangewezen.
- Nieuwe bouwvoorschriften voor het researchpark zijn nodig zodat een grotere dichtheid kan worden gerealiseerd op de nog te ontwikkelen gronden. Ook op de reeds gerealiseerde delen is op termijn een grotere bouwdichtheid wenselijk.
- De uitbreiding van de ambachtenzone op Parkveld blijft strikt beperkt tot het noordelijke uiteinde van de hoogspanningspost en de schaatsbaan. De uitbreiding wordt gereserveerd voor plaatsgebonden bedrijven. Te herlocaliseren bedrijven uit het Leuvense krijgen prioriteit.

B Ontsluiting researchpark en ambachtenzone via Meerdaalboslaan met een beperkt aantal knooppunten

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De ontsluiting voor het wegverkeer wordt georganiseerd vanaf de Meerdaalboslaan. De Geldenaakse-

baan wordt afgebouwd als ontsluiting voor het researchpark en de ambachtenzone. Het aantal aansluitingen moet tot een minimum beperkt blijven.

C Bijkomende verdichtingsmogelijkheden mits de realisatie van een spoorhalte

Door een spoorhalte te realiseren op de spoorlijn Leuven-Tienen, ontstaat een nieuwe troef voor de noordelijke punt van Haasrode. Om optimaal gebruik te maken van de spoorinfrastructuur moeten de ontwikkelingen hier een grotere dichtheid hebben.

Eventueel kan deze locatie ook voorbehouden worden voor een grootschalige centrumfunctie die door haar omvang en verkeersattractie niet in de binnenstad te recht kan. In dat geval wordt (een deel van) de terreinen opgevat als een multifunctionele ontwikkelingspool, gekoppeld aan de Brabanthal en de spoorhalte.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De stad ijvert voor de aanleg van een spoorhalte op de lijn Leuven-Tienen ter hoogte van Haasrode. Ze kan bediend worden door een verlenging van de GEN-verbindingen van Brussel naar Leuven en door de stoptreinen tussen Tienen en Leuven. De ontwikkeling van de noordelijke punt wordt uitgesteld tot de haalbaarheid van deze spoorbediening is onderzocht.
- De ontwikkelingsmogelijkheden worden afhankelijk gemaakt van de bouw van de spoorhalte. Indien de spoorhalte er komt, wordt de noordelijke punt van het researchpark aan grote dichtheid

ontwikkeld en kan het gebied worden uitgebouwd tot multifunctionele ontwikkelingspool.

D Hoogwaardige ontsluiting met bus en fietsroutes

De ontsluiting van Haasrode, die nu nog voornamelijk door de auto gebeurt, moet op korte termijn worden uitgebreid met hoogwaardige busverbindingen en fietsroutes naar de andere stadsdelen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Het researchpark en de ambachtenzone moeten ontsloten worden met snelle busverbindingen. Het gebied moet een hoogfrequente en snelle ontsluiting krijgen vanaf de binnenstad en het station van Leuven. Via de joblijnen moet het verbonden worden met andere tewerkstellingspolen.
- De busverbinding naar de binnenstad en het station gebeurt via de Geldenaaksebaan. Op de Geldenaaksebaan moet de doorstroming van de bussen worden gegarandeerd door de invoering van toeritdosering met vrije busbanen in beide richtingen. De bussen moeten bovendien een prioritaire doorgang krijgen op het kruispunt met de Meerdaalboslaan.
- Bijkomende fietsverbindingen naar Haasrode zijn wenselijk. De Hoegaardsestraat, de Abdijstraat en de Geldenaaksebaan zijn routes die in aanmerking komen voor de creatie van een fietspad. Parallel aan de Geldenaaksebaan moet via Philips, Abdij van Park en Petrusberg een comfortabele fietsroute worden ontwikkeld voor doorgaand fietsverkeer tussen de Vesten en Haasrode.

- Een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Leuven en Bierbeek, via Haasrode. Deze verbinding zou ook de voorgestelde spoorhalte aan Haasrode moeten bedienen. Verder onderzoek en overleg met de betrokken overheden is nodig om het meest geschikte tracé vast te leggen.

12.5.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Haasrode (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

102

- *Verdichting researchpark Haasrode*

De stad verricht ontwerpmatig onderzoek naar de verdichtingmogelijkheden van het researchpark. In het onderzoek worden nieuwe richtlijnen voorgesteld voor de nog te ontwikkelen kavels, en wordt een strategie uitgewerkt om de reeds bebouwde kavels te verdichten. De stad overlegt daarbij met Interleuven, met de betrokken bedrijven en grondeigenaars. De stad onderzoekt met welk instrumentarium (RUP, verkavelingvergunning, verordening, ...) de strategie kan worden afgedwongen en werkt deze uit. De intussen binnenkomende bouwdossiers voor het researchpark worden zoveel mogelijk bijgestuurd in functie van de stand van het onderzoek.

- *Uitbreiding woonbos en bedrijventerrein Parkveld*

De stad maakt een inrichtingsplan voor de ontwikkeling van Parkveld en past het juridisch kader aan via de op-

maak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De stad onderzoekt of zij zelf de eigendommen verwerft, dan wel hier voor met een andere instantie samenwerkt. Er wordt ook nagegaan welke de ontwikkelingswijze de voorkeur geniet en hoe de controle op de aard van de kandidaat-bouwers kan worden uitgevoerd.

- *Meerdaalboslaan*

De stad maakt een ruimtelijk streefbeeld op voor de Meerdaalboslaan en legt het ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad. Het wordt vervolgens gestuurd naar de bevoegde Vlaams minister. De stad verzoekt de Vlaamse Overheid (AWV*) het ontwerp en de uitvoering van de infrastructuur aanpassing in de planning op te nemen.

- *Noordelijke punt Haasrode – nieuwe spoorhalte*

De stad verzoekt de NMBS de haalbaarheid van een nieuwe spoorhalte op de lijn Leuven-Tienen te onderzoeken (infrastructuur – exploitatie – financiering). De stad overlegt met Interleuven om de gronden ten noorden van de Technologielaan te reserveren, in afwachting van het resultaat van het haalbaarheidsonderzoek. De stad verricht in samenwerking met Interleuven programma-onderzoek, maakt een inrichtingsplan en werkt een ontwikkelingsstrategie uit voor de noordelijke punt Haasrode.

- *Overleg met de gemeente Bierbeek*

De stad kan overleggen met de gemeente Bierbeek over: de aansluiting van de gronden tussen de gemeentegrens en de HST-lijn aan het researchpark; de inrichting van een groenbuffer tussen het researchpark Haasrode en de aan-

grenzende open ruimte op grondgebied Bierbeek; de inrichting van de Geldenaaksebaan; de ontwikkeling van veilige en comfortabele fietsroutes van Leuven naar Bierbeek.

- *Aanleg fietsroutes*

De stad kan een vergelijkend onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietspad tussen de vesten en Haasrode langs verschillende tracés: Geldenaaksebaan, Abdijstraat, Hoegaardsestraat.

- *Overleg met De Lijn*

De stad verzoekt De Lijn om Haasrode te ontsluiten met stadslijnen en snelbuslijnen en onderzoekt de maatregelen die nodig zijn voor een vlotte doorstroming van het busverkeer.

12.6 DEELRUIMTE HEVERLEEBOS: DE GROENE LONG VAN DE STAD

12.6.1 Visie

A *De groene long van de stad*

Heverleebos is de grootste groene ruimte op het grondgebied van Leuven. Ze vormt dus letterlijk de groene long van de stad, en is een onmisbaar onderdeel van het stedelijk gebied.

De recreatiefunctie van het Heverleebos is minstens even belangrijk als de natuurfunctie. Aan de recreatie kunnen evenwel beperkingen worden opgelegd om de ecologische waarde van het bos in stand te houden.

B *Focus op natuurbeheer*

De instandhouding van Heverleebos vereist voortdurende inspanningen inzake natuurontwikkeling. Aangezien het bos niet oorspronkelijk is maar werd aangeplant, is het vanuit ecologisch standpunt verdedigbaar dat menselijk ingrijpen het bos blijft sturen.

12.6.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Heverleebos wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.37.

A *Versterking van de randen*

De randen van het bos staan op een aantal plaatsen onder druk (in Oud-Heverlee, maar ook in Leuven), onder meer om deze als bouwgrond te verkavelen of voor harde recreatie te benutten. Daarom is het nodig de randen van het bos te versterken en de bebouwingsmogelijkheden uit te schakelen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Verdere bebouwing langs de randen van Heverleebos is niet meer mogelijk. De vertuining van de randen van Heverleebos moet worden tegengegaan.
- De stad Leuven is van oordeel dat een woonuitbreidingsgebied langs het Heverleebos in Oud-Heverlee niet meer mag worden ontwikkeld.

B Groene verbindingen met Meerdaalwoud en Dijlevallei
De ecologische waarde van het Heverleebos is van een extra hoog niveau door de nabijheid van het Meerdaalwoud en van de Dijlevallei. Groene verbindingen (corridors en stapstenen) tussen het Heverleebos en beide andere groene gebieden zijn nodig om de bestaande diversiteit van fauna en flora te behouden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De stad pleit voor de aanleg van een groencorridor tussen Heverleebos en Meerdaalwoud, en tussen Heverleebos en de zuidelijke Dijlevallei (grondgebied Oud-Heverlee).

C Verbeterde toegankelijkheid via verspreide, kleinschalige toegangen

De beleefingswaarde van het Heverleebos wordt vandaag enigszins beperkt door zijn geringe toegankelijkheid. Meerdere kleinschalige toegangen (i.p.v. een beperkt aantal grotere) verbeteren de toegankelijkheid van het bos, zonder dat de concentratie van verkeer, wandelaars en infrastructuur de natuur schade toebrengt.

D Terugdringen van de impact van de E40

De impact die de E40 door zijn verhoogde ligging heeft op het bos, kan in de mate van het mogelijke worden tegengegaan.

Het terugdringen van de lichtpollutie in Heverleebos is slechts zinvol en verkeersveilig als deze wordt gerealiseerd over een grotere afstand op de E40.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De geluidshinder kan worden gereduceerd met fluisterasfalt, begroeide geluidswallen en met schermen (waar geen ruimte is voor deze wallen).

E Doortocht van de Naamsesteenweg

De doortocht van de Naamsesteenweg is voor verbetering vatbaar, zowel wat de veiligheid van voetgangers en fietsers langs en over de steenweg aangaat, als inzake de oversteekbaarheid van kleine en grote dieren.

12.6.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Heverleebos (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Verbetering oversteekbaarheid Naamsesteenweg*

De stad kan, in samenwerking met het Vlaams Gewest, de mogelijkheden onderzoeken voor de verbetering van de oversteekbaarheid van de Naamsesteenweg (voor mensen en dieren).

- *Overleg met Oud-Heverlee en AMINAL*

De stad kan overleg plegen met de gemeente Oud-Heverlee en met het Vlaams Gewest (AMINAL*) over: de opheffing van het woonuitbreidingsgebied langs Heverleebos, toegangen tot Heverleebos en versterking van de randen.

- Verbetering onderdoorgang onder de E40

De stad kan, in samenwerking met het Vlaams Gewest, de mogelijkheden onderzoeken voor de verbetering van de bestaande, en de aanleg van nieuwe onderdoorgangen onder de E40 ter hoogte van Heverleebos.

- Aanleg fietspad langs de E40

De stad kan, in samenwerking met het Vlaams Gewest, de mogelijkheden onderzoeken voor de aanleg van een fietspad langs de E40.

12.7 DEELSYSTEEM VESTEN: STEDELIJKE FUNCTIES LANGS EEN GROENE BOULEVARD

Zie hoofdstuk 14: De binnenstad, § 14.7 deelsysteem vesten.

12.8 DEELSYSTEEM VAN DE KONING BOUDEWIJNLAAN: EEN REPRESENTATIEVE INVALSWEG MET LOKALE BEDIENING

Zie hoofdstuk 13: Westelijk heuvellandschap, § 13.3 deelsysteem Koning Bouwijnlaan.



HOOFDSTUK 13

WESTELIJK HEUVELLANDSCHAP



13 WESTELIJK HEUVELLANDSCHAP

13.1 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STADSDEEL "WESTELIJK HEUVELLANDSCHAP"

13.1.1 Situering, afbakening en beschrijving

Het stadsdeel "westelijk heuvellandschap" is gelegen tussen de E314 en de westelijke stadssingels. Het wordt ook begrensd door het talud tussen Wilsele-dorp en de Vaartzone¹ in het noordoosten en de Koning Boudewijnlaan in het zuidwesten.

Bovenvermelde afbakening van het stadsdeel berust hoofdzakelijk op de geomorfologie van het gebied. Het wordt gekenmerkt door een sterk glooiend en grillig reliëf, door uitlopers van het Brabants leemplateau, die zich westwaarts van de stadsring uitstrekken. De steile hellingen aan de westkant van de binnenstad vormden een natuurlijke grens voor de stedelijke groei. Hierdoor bleef het heuvellandschap lange tijd onbebouwd en is de bebouwingsdichtheid er vandaag nog steeds relatief laag.

De aanleg van de autosnelweg resulteerde in de vestiging van een aantal functies van bovenlokaal niveau, die profiteren van de goede bereikbaarheid en de nabijheid van het stadscentrum.

Meer achtergrondinformatie is terug te vinden in het informatief gedeelte, hoofdstuk 3.

13.1.2 Algemene visie

A Laatste locatie voor nieuwe grootschalige ontwikkelingen in Leuven

Het westelijk heuvellandschap is één van de laatste gebieden in Leuven met de potentie om nieuwe grootschalige ontwikkelingen op te vangen (goede ontsluiting, voldoende open ruimte als "reserve"). Het gebied zal in de toekomst dan ook in belangrijke mate de groei van de stad voor wonen en werken op zich moeten nemen. Dit betekent evenwel niet dat alle open ruimte in het westelijk heuvellandschap per definitie in aanmerking komt voor ontwikkeling.

B Behoud van landschappelijke eigenheid

Het gebied beschikt – dankzij zijn relatieve lage bebouwingsgraad en open karakter – nog over belangrijke landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Het verder aansnijden van open ruimte moet uiterst oordeelkundig gebeuren om het verlies aan landschappelijke kwaliteit te compenseren en de functie als ecologische corridor te behouden. Om te vermijden dat de open ruimte dichtsligt en versnipperd door verlinding, wordt ervoor geopteerd de grootschalige plannen slechts toe te laten binnen vooraf bepaalde grenzen en te streven naar een optimale landschappelijke integratie. Naast deze duidelijk afgebakende locaties blijven er belangrijke landschappelijke gehelen bewaard.

C De Koning Boudewijnlaan als drager van ontwikkelingen.

Naast het open ruimtekarakter, is de aanwezigheid van hoogwaardige verkeersinfrastructuur (E314 en Koning

¹ Met de Vaartzone wordt het economisch gebied rond de Vaart, Kolonel Begaultlaan en de Aarschotsesteenweg bedoeld. De steilrand tussen dit bedrijventerrein en Wilsele-dorp vormt een duidelijke afbakening voor dit stadsdeel. In het structuurplan wordt de kortere, ingeburgerde benaming Vaart gebruikt in plaats van de officiële benaming "kanaal Leuven – Dijle".

Boudewijnlaan) kenmerkend voor dit stadsdeel. De Koning Boudewijnlaan zal als as voor stedelijke ontwikkelingen uitgebouwd worden. Het karakter van de E314 als stadsautosnelweg (rechtstreekse ontsluiting van individuele functies, veelheid aan afritten) moet afgebouwd worden teneinde een efficiënter gebruik van de bestaande capaciteit te bekomen.

D Openbaar vervoer- en langzaam verkeersverbindingen als volwaardig alternatief voor het autoverkeer

Alternatieve vervoerswijzen zullen een cruciale rol spelen in de ontwikkeling van dit stadsdeel. De verwachte mobilitetsgroei overtreft immers de capaciteit van het huidig autowegennet. Bovendien zijn kwalitatieve en multimodale verbindingen noodzakelijk om de barrière met de binnenstad (hoogteverschil) en het daaruit voortvloeiende gebrek aan interactie te reduceren (zie ook § 8.2.).

E Open ruimte als onderdeel van de noord-zuid groen-corridor

Het westelijk stadsdeel maakt deel uit van een belangrijke ecologische noord-zuid groencorridor*, bestaande uit open ruimten en bufferstroken langs de E314. Deze corridor is op zijn beurt onderdeel van de "Europese groene S" die in het provinciaal structuurplan werd afgebakend. Gelegen aan de autosnelweg beschikt de corridor bovendien over een grote landschappelijke waarde.

Om die redenen kunnen een aantal resterende open ruimten niet worden ontwikkeld (b.v. Kareelveld), of is de ontwikkeling aan strenge voorwaarden onderhevig (b.v. Vogelzang).

13.1.3 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het stadsdeel "westelijk heuvellandschap" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten*. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.38.

A De heuvels van het Brabants plateau en de vallei van de Dijle en de Voer definiëren het westelijk heuvellandschap

Het reliëf bepaalt in sterke mate de manier waarop het westelijk heuvellandschap wordt ervaren vanuit de omgeving en omgekeerd. Typisch voorbeeld hiervan zijn de gevarieerde zichten vanaf de E314, vanaf de Zwanenberg en Gasthuisberg.

Nieuwe ontwikkelingen moeten met dit landschappelijk gegeven rekening houden: de heuvels worden niet langer aanzien als een te overwinnen hinderpaal, maar als een aanknopingspunt voor de ontwikkelingswijze.

B Woonkernen als satellieten rond de binnenstad

De woonkernen* Wilsele-dorp en Terbank (bestaande uit de wijken Terbank, Ter Elst en Groenveld, verder Terbank genoemd) fungeren als satelliet van de binnenstad: zij herbergen een belangrijk (potentieel) woningaanbod, op relatief korte afstand maar in een zelfstandige structuur t.o.v. de binnenstad. Hun functionering is echter gericht op de voorzieningen die de binnenstad en andere centra bieden. In de satellieten zelf worden slechts in beperkte mate voorzieningen op buurtniveau aangeboden, gezien hun geringe omvang.

Analoog kan ook Gasthuisberg als een satelliet worden beschouwd, in die zin dat er universitaire functies worden aangeboden die niet (meer) in de stad terecht kunnen.

C De infrastructuur creëert een kamerlandschap tussen E314 en singels

Het kamerlandschap bestaat uit de opeenvolging van drie zogenoamde "kamers", gesitueerd tussen de E314 en de stadsring: Wilsele-dorp, Kareelveld en Gasthuisberg. Het beeld van kamers vloeit voort uit het feit dat het gaat om duidelijk begrensde, verschillende ruimtelijke entiteiten, die onderling onafhankelijk zijn op het niveau van stedelijke functies. De kamers ontwikkelen zich verder introvert binnen de door infrastructuur aangegeven grenzen.

Op het niveau van ecologie is er wel een relatie tussen de verschillende kamers: ze vormen opeenvolgende stapstenen van een verbinding die belangrijk is voor natuur, groen en waterhuishouding.

D Groene vingers dringen door tot de binnenstad

Kareelveld en Vogelzang vormen de uitlopers van grote open ruimten die zich tot in Herent en Kortenberg uitstrekken. Hoewel de E314 een harde grens vormt voor het stadsdeel (en tevens voor de gemeente), moet een grensoverschrijdend landschappelijk beleid gevoerd worden. Het belang van Kareelveld en Vogelzang moet in het grotere geheel bekeken worden in plaats van als geïsoleerde ruimten.

Waar de opeenvolgende kamers een noord-zuid corridor vormen, betekenen de groene vingers belangrijke oost-west georiënteerde ecologische verbindingen.

E Hoogdynamische ontwikkelingen langs de Koning Boudewijnlaan

De Boudewijnlaan krijgt de rol van as voor stedelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat ze voortaan niet alleen instaat voor de aansluiting van de stad op het hoofdwegenennet, maar ook verschillende grote sites ontsluit: de wetenschapsparken, campus Arenberg, Imec, de multifunctionele ontwikkelingspool Bodart en de woonkernen Terbank en Egenhoven (de woonkern Egenhoven, de universitaire campus en het wetenschapsspark Arenberg en Imec worden niet in dit stadsdeel behandeld maar in stadsdeel zuidelijk plateau, §12.2). Bovendien wordt een vrije busbaan georganiseerd op de Boudewijnlaan die – eventueel aangevuld met een spoorverbinding – zorgt voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

13.1.4 Opdeling in deelruimten en deelsystemen

De bovenvermelde visie, ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven zetten de kijntlijnen uit voor de ontwikkeling van het stadsdeel "westelijk heuvellandschap". Deze globale benadering wordt nu verder verfijnd. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt duidelijk welke gebieden binnen het stadsdeel een samenhangende ontwikkeling moeten krijgen. Dit resulteert in een opdeling van het stadsdeel in deelruimten* en deelsystemen*.

De drie kamers tussen de E314 en de vesten:

- Deelruimte Wilsele-dorp (zie §13.2)
- Deelruimte Kareelveld (zie §13.3)
- Deelruimte Gasthuisberg (zie §13.4)

De ontwikkelingen rond de Koning Boudewijnlaan:

- Deelsysteem van de Koning Boudewijnlaan (zie §13.6)
- Deelruimte Terbank (zie §13.5)
- Deelruimte Termunckveld (zie §13.7)

13.2 DEELRUIMTE WILSELE-DORP: EEN GOED ONTSLOTEN WOONSATELLIET

112

13.2.1 Visie

Wilsele-dorp is een woonkern die beschikt over voorzieningen op buurtniveau. Voor bovenlokale voorzieningen is Wilsele-dorp aangewezen op andere gebieden.

Daarom moet de kern beschikken over goede verbindingen met de binnenstad, Wilsele-Putkapel en de Vaartzone. Behalve een goede bediening per openbaar vervoer moet er werk gemaakt worden van betere routes voor langzaam verkeer.

De vrije terreinen grenzend aan de E314 kunnen afgewerkt worden mits een goede buffer wordt aangelegd.

13.2.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Wilsele-dorp wordt vertaald in volgende ruimtelijke con-

cepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.39.

A Een woonkern, ingesloten tussen infrastructuren

Wilsele-dorp wordt hard en duidelijk begrensd door omgevende infrastructuren. Binnen deze grenzen wordt naar een coherente woonomgeving gestreefd en is verdere inbreiding* mogelijk.

Het aansnijden van het Roeselbergdal (woonreservegebied in het gewestplan) langs de E314 is vanuit de natuur- en levenswaarde geen probleem. Voor Wilsele-dorp kan een bijkomende woonuitbreiding het draagvlak verhogen voor voorzieningen op buurtniveau. De geluidshinder vanaf de autosnelweg stelt echter bijzondere voorwaarden aan de ontwikkeling van het gebied. Slechts als deze afdoende en op kwalitatieve wijze kan worden geneutraliseerd, is ontwikkeling mogelijk. Het aansnijden van dit gebied lijkt dan ook eerder op langere termijn valabel.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Wilsele-dorp wordt geselecteerd als woonkern*. De kern kan verdicht worden binnen vooraf vastgelegde grenzen op voorwaarde dat door middel van een goede buffering ten opzichte van de E314 een kwalitatieve woonomgeving gerealiseerd kan worden.
- Het woonontwikkelingsgebied* Roeselbergdal (WO 70) ten zuiden van de E314 komt in aanmerking voor woningbouw. Voorwaarde is dat de hinder ten gevolge van de E314 ingeperkt wordt door de aanleg van een substantiële groene buffer.

- strook langs de E314 (zie openruimtestructuur § 4.6). Deze heeft, naast een functie als geluids- scherm, ook een rol in de ecologische noord-zuid- corridor. Er worden aan de bebouwing tenslotte ook landschappelijke voorwaarden gesteld, gezien hun zichtbaarheid vanaf de E314.
- Andere woonontwikkelingsgebieden zijn Valleistraat (WO 23), Eikenbergstraat (WO 24), Kleine Huizenstraat (WO 25). De nummering stemt overeen met figuur 2.09.

B Goede ontsluitingen voor auto, langzaam verkeer en openbaar vervoer

Omdat Wilsele-dorp gericht is op andere centra voor borenlokale voorzieningen, is een multimodale ontsluiting van primordiaal belang.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Om de regionale verbindingsfunctie van de E314 te optimaliseren, de verkeersveiligheid te verhogen en Wilsele-dorp te verlossen van doorgaand verkeer wordt afrit 19 van de E314 gesloten zodra de nieuwe basculebrug over de Vaart in gebruik is.²
- Wilsele-dorp wordt voor wegverkeer ontsloten door de Oude Mechelsesteenweg, de Pastoor Legrandstraat en de Dijlelaan.
- De bestaande bediening van Wilsele-dorp per stadsbus moet minstens behouden blijven. Daarnaast kan de kern ook gebruik maken van de regionale en stedelijke snelbussen waarvoor de Oude Mechelsesteenweg en de Kolonel Begault-laan als tracé gereserveerd worden (zie ook §8.5.3 en §8.5.4).

- Via de Processiestraat en een nog te realiseren verbinding tussen de Bleydenberglaan en de Kolonel Begaultlaan wordt Wilsele-dorp aangesloten op de langzaamverkeerroutes langsheen de Vaart. Een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de ring ter hoogte van de Keizersberg moet een goede langzaamverkeersverbinding met de binnenstad tot stand brengen. In het BPA Vaartkom is de realisatie van deze brug als voorwaarde gekoppeld aan de bouw van het parkeergebouw op het Engels Plein. Via de Tunnelstraat is een langzaamverkeerroute naar Herent mogelijk. Tenslotte is de uitbouw van een tangentiële fietsroute tussen Wilsele-Dorp, via Gasthuisberg, naar Arenberg wenselijk. In zuidwestelijke richting is een tangentiële fietsverbinding via de 's Hertogenlaan met Gasthuisberg en Arenberg wenselijk. Om fietsers veilig de drukke Nieuwe Mechelsesteenweg te laten oversteken, is een onderdoorgang voor fietsers t.h.v. Karelveld of de Oude Rondelaan wenselijk.

C Een groene buffer op het talud tussen Leuven-Noord en de woonkern

Om de woonkwaliteit op peil te houden en hinder ten gevolge van de bedrijvigheid langs de Kolonel Begaultlaan in te perken, is het wenselijk dat de groene buffer op de natuurlijke steilrand tussen de woonkern en de bedrijvenzone wordt behouden en waar mogelijk versterkt.

- Het behoud en de versterking van de buffer tussen de bedrijven langs de Kolonel Begaultlaan en Wilsele-dorp wordt als voorwaarde gesteld aan

² De aanleg van de basculebrug, die het noordelijke uiteinde van de Kolonel Begaultlaan over de Vaart verbindt met de Aarschotsesteenweg en zo ook met het afrittencomplex 20, alsook het sluiten van afrit 19 zijn onderdelen van de raamovereenkomst Leuven-Noord. X. "Raamovereenkomst betreffende de heraanleg van Leuven-Noord" tussen het Vlaams Gewest, de NMBS, de Vlaamse vervoermaatschappij 'De Lijn', de NV Zeekanaal en de stad Leuven, ondertekend op 25 april 2001.

nieuwe ontwikkelingen langs de Kolonel Begaultlaan. (zie openruimtestructuur § 4.6.2)

13.2.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Wilsele-dorp (niet-limitatieve opsummig). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak structuurschets Wilsele-dorp*

Voor Wilsele-dorp wordt door het stadsbestuur een structuurschets opgemaakt die de ontwikkelingsperspectieven concretiseert en die voorafgaat aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor deze deelruimte. Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliceert onder meer de afbakening van de woonkern, de woonfragmenten en de woonontwikkelingsgebieden.

- *Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan* voor de woonkern Wilsele-dorp*

De stad kan een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaken waarin de woonontwikkelingsmogelijkheden in Wilsele-dorp worden vastgelegd. Minstens

volgende thema's worden behandeld: ontwikkeling en inrichting van de woonontwikkelingsgebieden; bouwmogelijkheden langs de randen; groene ruimte en routes voor zacht verkeer.

- *Uitbouw van betere voetgangers- en fietsverbindingen met de binnenstad*

De stad kan, in samenwerking met AWV*, de technische randvoorwaarden onderzoeken voor de realisatie van de voetgangers- en fietsersbrug tussen Vaartvest en Keizersberg (en haar aanvoerroutes) zoals voorzien in BPA Vaartkom. De bouw van de brug wordt gekoppeld aan de bouw van het multifunctioneel parkeergebouw op het Engels Plein, omdat dit de bestaande verbinding onderdoor het viaduct onmogelijk maakt. De stad verzoekt het Vlaams Gewest (AWV) en de bouwheer van het parkeergebouw te participeren in de financiering van de brug.

- *Sluiten van afrit 19 langs E314 na ingebruikname van nieuwe brug over de Vaart*

In uitvoering van het raamakkoord Leuven-Noord, zal AWV afrit 19 sluiten, zodra de nieuwe basculebrug over de Vaart (tussen de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan) in gebruik genomen is.

- *Heraanleg van de Oude Mechelsesteenweg in functie van de afbouw als invalsweg tot de binnenstad*

De stad verzoekt het Vlaams Gewest om de Oude Mechelsesteenweg over te dragen aan de stad.

De stad zorgt voor de heraanleg van de Oude Mechelsesteenweg, met de bedoeling de doorgaande verkeersfunc-

tie te reduceren en het verblijfskarakter te versterken. De wijkontslutingsfunctie en de mogelijkheid om prioritairere doorgang te verlenen aan de stedelijke snelbuslijnen moeten evenwel gegarandeerd blijven.

- *Aanpassing van de aansluitingen op de Nieuwe Mechelsesteenweg*

De stad verzoekt het Vlaams Gewest (AWV) om de Nieuwe Mechelsesteenweg opnieuw in te richten conform het mobiliteitsplan en het Structuurplan van Leuven. In het bijzonder wil de stad de haalbaarheid laten onderzoeken van een onderdoorgang voor fietsers t.h.v. Kareelveld of de Oude Rondelaan.

13.3 DEELRUIMTE KAREELVELD: DECOMPRESSIEZONE VOOR HET WESTEN VAN DE STAD

13.3.1 Visie

Kareelveld heeft een roeping als open ruimte met belangrijke landschappelijke en structurerende waarde. Het heeft bovendien een potentieel hoge belevingswaarde voor Wilsele-dorp en de andere woonwijken ten westen van de binnenstad.

De open ruimte mag er daarom niet verder worden bebouwd. Bebouwde fragmenten aan de rand van Kareelveld kunnen worden afgewerkt.

13.3.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Kareelveld wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.40.

- A *Het open landschap van Kareelveld als onderdeel van een groter geheel*

Het open landschap van Kareelveld vormt een onderdeel van een grotere, waardevolle open ruimte en moet zoals gezegd worden open gehouden.

De E314 vormt echter een barrière in het landschap, waardoor slechts een geringe functionele relatie bestaat tussen beide zijden van de snelweg. De huidige bestemming van Kareelveld, namelijk landbouw kan blijven voortbestaan.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- *De open ruimte van Kareelveld (tussen Galgebergstraat, 's Hertogenlaan en Nieuwe Mechelsesteenweg) kan niet worden bebouwd. De landbouwfunc tie moet behouden blijven.*

- B *Afgewerkte randen, open kern.*

De resterende bouwmogelijkheden aan de randen kunnen aangewend worden, in zoverre dit de kwaliteit van de open ruimte niet aantast.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De KBC-site wordt geselecteerd als bedrijvenfragment*, omwille van de landschappelijke en ecologische waarde van het aangrenzende openruimtegebied "Kareelveld", omwille van de onaangepaste ontsluitingsinfrastructuur en omwille van het ontbreken van hoogwaardige multimodale ontsluitingsmogelijkheden. De bedrijfsvoering kan niet buiten de bestaande site worden uitgebreid (ook niet voor parkeren).
- De bestaande bebouwing langs de 's Hertogenlaan, Oude Rondelaan en Kareelveld wordt geselecteerd als woonfragment*. De site voor het rusthuis De Wingerd maakt eveneens deel uit van dit fragment.
- Ter hoogte van de aansluiting met de Wijnpersstraat (de toegang tot Kareelveld vanuit de binnenstad) moet een open zicht op Kareelveld bewaard blijven (zie landschapsstructuur § 9.5).

C Ontsluiting van Kareelveld voor fietsers en voetgangers

Om de belevenswaarde van Kareelveld werkelijk te nutte te maken voor de omgeving, moet het in de eerste plaats beter ontsloten worden voor fietsers en voetgangers.

Betere verbindingen met de openruimtegebieden ten noorden van de E314 zorgen ervoor dat Kareelveld ingeschreven wordt in een groter geheel en aantrekkelijker wordt als gebied voor passieve recreatie. Kareelveld kan het beginpunt vormen van langzaamverkeerroutes vanuit de binnenstad naar Winksele, Herent en Veltem.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De bestaande (landbouw)wegen doorheen de open ruimte moeten in stand gehouden worden, alsook de tunnel onder de E314, en toegankelijk gemaakt voor fietsers en voetgangers.
- Een bijkomende ontsluiting voor fietsers en voetgangers is wenselijk, evenwijdig met de E314. Deze is eenvoudig op grondgebied Herent te realiseren, door de verbreding en de verharding van de Vlietstraat. Deze verbinding tussen de Mechelsesteenweg en de Brusselsesteenweg zorgt ervoor dat fietsers en (snel) bussen, voor trajecten tangentieel aan de binnenstad, niet langer op de singels aangewezen zijn.

13.3.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Kareelveld (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld in functie van de middelen die de stad ter beschikking heeft.

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*
De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

- Beheersovereenkomsten met de eigenaars en de gebruikers van Kareelveld

De stad legt in een overeenkomst met de eigenaars en de pachters van Kareelveld beheersmaatregelen vast die de belevingswaarde van Kareelveld in stand houden en verbeteren. Voor de financiering van deze maatregelen kan de stad ten dele een beroep doen op het Vlaams Gewest.

- Fietspad en vrije busbaan

De stad verzoekt de gemeente Herent, de provincie en De Lijn om de verbreding van de Vlietstraat te onderzoeken, als fietspad en busbaan evenwijdig aan de E314, tussen de Mechelse- en de Brusselsesteenweg.

13.4 DEELRUIMTE GASTHUISBERG: NIEUWE ONTWIKKELINGEN INPASSEN IN HET LANDSCHAP

13.4.1 Visie

De site Gasthuisberg wordt verder ontwikkeld in functie van de noden van het universitair ziekenhuis, de universitaire en hogeschoolcampus biomedische wetenschappen en eventuele biomedische spin-offs. Een verdere uitbouw van functies, die niet met het universitair ziekenhuis gelieerd zijn, is niet wenselijk.

Tot nu toe is de uitbreiding van het bestaande ziekenhuiscomplex gebaseerd geweest op een min of meer organisch groeiprincipe, waardoor het complex steeds verder uitdeint en langzaam maar zeker de hele site opvult. Zowel naar landschappelijke inpasbaarheid, naar intern functio-

neren als naar "menselijke schaal" van het ziekenhuis heeft het concept zijn limieten bereikt. Het lijkt wenselijk dat dit principe daarom wordt opgegeven ten voordele van een model op basis van afzonderlijke entiteiten. Hierdoor wordt een goede inpassing in het landschap mogelijk.

Vogelzang wordt beschouwd als een strategische reserve voor het universitair ziekenhuis. Verdere plannen aan de Tweekleinewegenstraat en Tervuursesteenweg kunnen maar doorgaan in zoverre ze de toekomst van de site als reserve voor Gasthuisberg niet ondernemen.

Omdat de nieuwe ontwikkelingen een belangrijke impact zullen hebben op de natuur en het landschap rondom, moeten hierbij principes van duurzame ontwikkeling op hun toepasbaarheid worden onderzocht: hernieuwbare energie (o.a. mogelijkheden van windenergie), integraal waterbeheer, groendaken, duurzame bouwmethodes, ...

13.4.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Gasthuisberg wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.41.

A Afwerking van het universitaire megacomplex

De site Gasthuisberg (inclusief Vogelzang) wordt voorbereid voor de verdere ontwikkeling van het universitair ziekenhuis, de universitaire en hogeschoolcampus biomedische wetenschappen en de biomedische spin-offs*.

In de loop van de laatste decennia is Gasthuisberg uitgegroeid tot een "megacomplex". Dit megacomplex kan worden afgewerkt in functie van de noden en de optimalisatie van het ziekenhuis en de hierop geënte activiteiten. De bouw van "fase 4" wordt in het vooruitzicht gesteld, naar aanleiding van de ontruiming van de ziekenhuissite St.-Pieter en St.-Rafaël in de binnenstad.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

- Het universitair ziekenhuis en de biomedische campus krijgen de nodige (reserve)ruimte om zich verder te ontwikkelen. Nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen op de site moeten echter verband houden met biomedische activiteiten, hulpdiensten en aanverwante pakketten, en dit zowel voor het domein van de patiëntenzorg, de opleiding en het onderzoek. Het inrichtingsplan voor Gasthuisberg, dat aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, legt het kader vast waarbinnen dit verband zal worden geëvalueerd. (zie centrumstructuur § 6.4.5)

B Nieuwe ontwikkelingen innpassen in het omringende landschap

Grootschalige nieuwe ontwikkelingen (zorghotels, biomedische spin-offs, ...) kunnen niet meer aan het bestaande ziekenhuis worden aangebouwd, maar worden beter als zelfstandige ruimtelijk entiteiten in het omringende landschap (Gebied rond "De Villa", Lemmensepark en Vogelzang) ingepast. Op deze wijze wordt de landschappelijke eigenheid van het gebied gevrijwaard.

- **ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN**
- De verspreide woningen langs de Hertogweg en Groeneweg worden geselecteerd als geïsoleerde woningen*. De Sociale Hogeschool wordt geselecteerd als geïsoleerde centrumfunctie*.
- Nieuwe ontwikkelingen die verband houden met het universitair ziekenhuis, de campus of de biomedische spin-offs worden bij voorkeur als afzonderlijke, zelfstandige entiteiten ingepast in het landschap, in plaats van gekoppeld aan het megacomplex.
- Het gedeelte van Vogelzang ten oosten van de Groeneweg komt op korte termijn in aanmerking voor ontwikkeling. Pas als alle andere uitbreidingsmogelijkheden benut werden, kan het gedeelte van Vogelzang ten westen van de Groeneweg worden aangesneden. De gefaseerde ontwikkeling van de reserveterreinen waarover Gasthuisberg beschikt, maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan dat de KU Leuven opmaakt en dat ter goedkeuring aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

C Selectieve toegankelijkheid voor auto's, hoogwaardige bereikbaarheid met openbaar vervoer

Gasthuisberg wordt rechtstreeks ontsloten vanaf de E314 én vanaf de singels. Het is evenwel niet de bedoeling dat Gasthuisberg gebruikt wordt als verbinding (voor doorgaand autoverkeer) tussen de E314 en de singels.

Het regionale werkingsgebied van het ziekenhuis maakt een goede bediening per openbaar vervoer noodzakelijk, zowel met stadsbussen als met regionale bussen. Om vlot

Gasthuisberg te bereiken zonder de binnenstad te moeten doorkruisen, is bijkomend een tangentiële ontsluiting noodzakelijk. Een aansluiting van Gasthuisberg op de Celestijnenlaan maakt het mogelijk snelbussen langs de ring en door Heverlee tot Gasthuisberg te brengen.

Ook de bediening per fiets moet worden verbeterd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Afrit 16 van de E314 mag uitsluitend gebruikt worden voor bestemmingsverkeer voor Gasthuisberg (en eventueel de voorstadsparking) en de brandweerkazerne. Doorgaand verkeer naar de ring, de binnenstad of de Tervuursevest moet onmogelijk gemaakt worden.
- Met het oog op de verbeterde bediening met stadsbussen en regionale en stedelijke snelbussen, moet het kopstation op Gasthuisberg worden omgevormd tot een doorgangsstation, zodat het station niet alleen als eindhalte fungeert, maar ook met doorgaande buslijnen bediend wordt. Daarvoor zijn, behalve de Van Waeyenberghlaan, bijkomende ontsluitingen nodig richting Tervuursesteenweg en Brusselsesteenweg. Deze verbindingen zijn uitsluitend voor bussen en hulpdiensten gereserveerd (zie verkeersstructuur § 8.5.3 en 8.5.4).
- Wanneer de UZ de parkeercapaciteit verhoogt bij een volgende uitbreidingsfase kan op de site een voorstadsparking* (door complementair gebruik te maken van de bestemmingsparkings) worden ingericht. De aanwezigheid van een hoogwaardige openbaarvervoerbediening en de rechtstreekse

ontsluiting via afrit 16 op het hoofdwegennet bieden een geschikt alternatief voor de voorstadsparkings op de wetenschapsparken.

13.4.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Gasthuisberg (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een inrichtingsplan* voor de campus Gasthuisberg*

De stad Leuven verzoekt de K.U.Leuven een inrichtingsplan voor de campus Gasthuisberg op te stellen, waarin de ontwikkelingsperspectieven voor het universitair ziekenhuis, de campus en de biomedische spin-offbedrijvigheid ruimtelijk vertaald worden.

Deze ontwikkelingsvisie zal door de stad gehanteerd worden als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen die hiermee rechtstreeks (stedenbouwkundige aanvragen, ...) of onrechtstreeks (ontsluiting, ...) verband houden.

- *Verbetering van de regionale openbaarvervoerbediening van Gasthuisberg*

De stad Leuven verzoekt De Lijn om Gasthuisberg te ontsluiten met regionale en stedelijke snelbusbedieningen, naast de bestaande bedieningen op stadsniveau.

- *Aanleg van een busbaan tussen Gasthuisberg en de Tervuursesteenweg*

De stad verzoekt de K.U.Leuven en De Lijn om met een gezamenlijke project Gasthuisberg bijkomend te ontsluiten met een baan voor bussen en hulpdiensten, tussen de Tervuursesteenweg en de interne ontsluitingsweg.

- *Aanleg van een busbaan tussen Gasthuisberg en de Brusselsesteenweg*

De stad verzoekt de K.U.Leuven en De Lijn om met een gezamenlijke project Gasthuisberg bijkomend te ontsluiten met een baan voor bussen en hulpdiensten, tussen de Brusselsesteenweg en de interne ontsluitingsweg.

- *Aanleg van goede fietsverbindingen*

De stad onderzoekt de mogelijkheid om Gasthuisberg voor fietsers beter te ontsluiten in zuidelijke richting (Tervuursesteenweg, Celestijnenlaan) en in noordelijke richting (Brusselse- en Mechelsesteenweg), gekoppeld aan de realisatie van de busbanen.

13.5 DEELRUIMTE TERBANK: ONTWIKKELING TOT VOLWAARDIGE WOONKERN

13.5.1 Visie

De deelruimten ten noorden van de Koning Boudewijnlaan bestaan uit verschillende componenten, die nu onderling weinig interactie vertonen. De ontwikkeling van Groenveld tot stedelijk woongebied en de uitwerking van een nieuwe langzaamverkeerroute (van Termunckveld

tot in de binnenstad) moet de cohesie tussen de afzonderlijke elementen verhogen en de relatie met de binnenstad versterken.

Ter Elst, Terbank en Groenveld worden in een gezamenlijke ontwikkeling samengesmeed tot één coherente woonkern, met eigen voorzieningen op buurtniveau en eigen publieke groene ruimten, ter ondersteuning van het wonen. In deze tekst wordt "Terbank" voortaan als naam van de woonkern gebruikt die gevormd wordt door Ter Elst, Terbank en Groenveld, tenzij nadrukkelijk anders vermeld.

13.5.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Terbank wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resultert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.42.

A Terbank: een consistente woonkern

De nabijheid van de binnenstad, van de wetenschapsparken en het Arenbergpark, de goede ontsluiting en de beschikbare vrije ruimte maken van Groenveld de locatie bij uitstek om als nieuw stedelijk woongebied ontwikkeld te worden. De ontwikkeling van Groenveld haalt de bestaande woonwijken Ter Elst en Terbank uit hun isolément: Groenveld vormt de (tot nog toe ontbrekende) schakel naar de binnenstad.

Bovendien wordt de hele zone ruimtelijk en functioneel geherwaardeerd. Groenveld zorgt met andere woorden voor de nodige interne consistentie van de volledige deelruimte.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Terbank wordt geselecteerd als woonkern. De kern kan verdicht worden binnen vooraf vastgelegde grenzen op voorwaarde dat middels een goede buffering ten opzichte van de Koning Boudewijnlaan een kwalitatieve woonomgeving gerealiseerd kan worden.
- De woonontwikkelingsgebieden Groenveld (WO68), St.-Jansbergsesteenweg (WO69) en Groenveldstraat (WO20) kunnen aangewend worden voor stedelijke woonprojecten (zie figuur 2.09).
- In het multifunctioneel centrum* langs de Celestijnenlaan en de Tervuursesteenweg wordt een concentratie nastreefd van commerciële en gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau.

B Groene ruimte structureert en compenseert de stedelijke dichtheid

De nodige groene ruimte in en rond Terbank moet de vooropgestelde stedelijke dichtheid compenseren en de woonkwaliteit garanderen. Bestaande en nieuwe groene ruimten moeten de bestaande en de nieuw te ontwikkelen woonwijken ten goede komen. Het bestaande groen rond het Bijbelinstituut moet behouden blijven. Tussen de woonkern en Termunckveld moet een groenbuffer eventuele hinder beperken.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie figuur 2.05)

- Bij de ontwikkeling van Groenveld moet een substantieel gedeelte van het binnengebied worden

aangelegd als publiek toegankelijke groene en open ruimte.

- Een groenbuffer langs de Koning Boudewijnlaan (B3), tussen Bodart en de Celestijnenlaan, moet de hinder van het verkeer op de aangrenzende wooningen beperken.
- Ten noorden en ten oosten van Termunckveld (B4) wordt, bij realisatie van het wetenschappspark, een groenbuffer aangelegd tussen de bedrijven en de aangrenzende woonwijken.
- De groene ruimte in en rond Termunckveld, het Jezuiëtencollege / Bijbelinstituut (I10), Groenveld (R33) sluiten aan op de oost-west gerichte groencorridor van de Koning Boudewijnlaan (figuur 3.03 C5). De inrichting van de respectievelijke groenzones en de landschapsaanleg van de Koning Boudewijnlaan moet deze corridorfunctie versterken.

C Een langzaamverkeerroute ter verhoging van de cohesie tussen de verschillende componenten

Door de verschillende componenten in de deelruimten ten noorden van de Koning Boudewijnlaan via parallelle langzaamverkeerroutes met elkaar te verbinden, wordt de onderlinge cohesie en de relatie met de binnenstad verbeterd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Terbank, Ter Elst en Groenveld worden onderling en met Termunckveld verbonden via een hoogwaardige route voor langzaam verkeer, die via de Veilingsite en Bodart bovendien aansluit op de vesten en de binnenstad.

D Een fijnmazige ontsluiting van de woonkern

Door te kiezen voor een fijnmazige ontsluiting van de woonkern Terbank, wordt voorkomen dat verkeer onnodig de woonkern doorkruist of dat één toegangsroute te zwaar wordt belast. De woonkern kan anderzijds gebruik maken van de hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen die nodig zijn om Gasthuisberg en de wetenschapsparken te ontsluiten (vrije busbanen voor stedelijke snelbuslijnen, eventueel spoorhalte voor regionale spoorverbinding).

Langzaamverkeerroutes verbinden de verschillende wijken van de woonkern onderling en met de omgeving.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De woonkern Terbank wordt ontsloten vanaf de Koning Boudewijnlaan, de Tervuursesteenweg, de St-Janbergsesteenweg en de Celestijnenlaan.
- De Celestijnenlaan doet ook dienst als as voor openbaar vervoer. De route Boudewijnlaan – Celestijnenlaan – Gasthuisberg maakt deel uit van een tangentiële busroute (zie verkeersstructuur § 8.5.3).

E De Bodart- en veilingsite als schakel naar de binnenstad

De veilingsite en Bodart zijn strategische locaties. Vanuit Groenveld vormen ze de schakel tot de binnenstad. Bovendien fungeert Bodart als "kop" voor zowel de vesten als de Koning Boudewijnlaan. Beide sites komen in aanmerking om grootschalige stedelijke activiteiten op te nemen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Parking Bodart wordt om reden van de representatieve ligging en de uitstekende multimodale bereikbaarheid, gereserveerd als multifunctionele ontwikkelingspool* voor grootschalige stedelijke functies met een publiek karakter, die een bijzondere betrokkenheid op de stad hebben. Aan de invulling worden bijzondere stedenbouwkundige en architecturale eisen gesteld. Het park Bodart moet behouden blijven omwille van zijn potentiële buffer- en beleefwaarde.
- De veilingsite wordt geselecteerd als bedrijventerrein en ontwikkeld als sociaal bedrijfencentrum (zie ook economische structuur § 7.6.2).
- De ontwikkeling van Bodart kan pas gebeuren nadat de aansluiting van de Koning Boudewijnlaan op de Tervuursesteenweg heraangelegd is (met o.a. de afbraak van het viaduct). Bestemmingsverkeer voor Bodart moet rechtstreeks vanaf de Tervuursevest of de Boudewijnlaan toegang krijgen. De woonstraten van de woonkern Terbank zijn hiervoor niet geschikt.

13.5.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte woonkern Terbank (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Structuurschets voor Terbank*

Voor de woonkern Terbank wordt door het stadsbestuur een structuurschets opgemaakt die de ontwikkelingsperspectieven concretiseert en die voorafgaat aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor de ruimte in kwestie.

De structuurschets doet minstens uitspraken over: globale samenhang tussen de samenstellende delen (Terbank, Ter Elst en Groenveld), ontsluiting van de woonkern, aansluiting van nieuwe woonontwikkelingen op het bestaande weefsel, groene en open ruimte, tracés voor zacht verkeer, aansluiting op de binnenstad, de wetenschapsparken en het kasteelpark Arenberg.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Inrichtingsplan voor de Bodart- en veilingsite.*

De stad kan inrichtingsplannen opmaken voor de Bodart- en veilingsite, waarin de ontwikkelingsmogelijkheden van beide sites en de relatie met hun omgeving worden vastgelegd.

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliqueert onder meer de afbakening van de woonkern, de woonfragmenten en de woonontwikkelingsgebieden.

- *Opmaak van een gebiedsgericht RUP voor Terbank*

De stad maakt een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) ter ontwikkeling van woonkern Terbank. In dit RUP worden minstens de bestemmingen, de inrichtingsvoorschriften en de acties voor het aansnijden van de woonontwikkelingsgebieden, waaronder Groenveld, vastgelegd.

- *Uitbouw van fietsroutes parallel aan de Koning Boudewijnlaan*

De stad maakt een stedenbouwkundig plan* voor een fietsroute gelijklopend met de Koning Boudewijnlaan, als aansluiting van de binnenstad met Termunckveld. Het tracé ten oosten van de St.-Jansbergsesteenweg moet worden aangelegd bij de ontwikkeling van Groenveld; het tracé ten westen van de St.-Jansbergsesteenweg ten laatste bij de ontwikkeling van Termunckveld.

- *Ontwikkeling van woonuitbreidingsgebieden Groenveld en St.-Jansbergsesteenweg*

De stad onderzoekt de mogelijke ontwikkelingsformules van de woonuitbreidingsgebieden Groenveld en St. Jansbergsesteenweg, en werkt in functie van de meest optimale formule een ontwikkelingsstrategie uit.

- *Ontwikkeling van de veiling als sociaal bedrijfencentrum*

De stad onderzoekt de ontwikkelingsmogelijkheden van de veiling als sociaal bedrijfencentrum. Randvoorwaarden bij deze ontwikkeling zijn: de financiële haalbaarheid, de controle die de stad kan blijven uitoefenen op de maatschappelijke doelstellingen van de (kandidaat)-bedrijven en de mate van integratie in de omgeving.

13.6 DEELSYSTEEM KONING BOUDEWIJNLAAN: EEN REPRESENTATIEVE INVALSWEG MET LOKALE BEDIENING

13.6.1 Visie

Het stadsbestuur werkte in 2001 een ruimtelijk streefbeeld voor de Koning Boudewijnlaan uit, naar aanleiding van de noodzakelijke infrastructuurwerken ter ontsluiting van het wetenschapspark Arenberg.

In dit streefbeeld werd de visie van de stad op de ontwikkeling van de Koning Boudewijnlaan en de omgeving uitgewerkt. Het structuurplan neemt de visie en de concepten die in het streefbeeld werden uitgewerkt, integraal over.

124

13.6.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem Koning Boudewijnlaan wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.43.

A De Koning Boudewijnlaan als toegang tot Leuven

De Koning Boudewijnlaan is en blijft de voornaamste toegangsweg met de auto tot de stad. Deze toegangsfunctie moet op een hoogwaardige manier gebeuren: de Koning Boudewijnlaan wordt beschouwd als een onderdeel van de stad. Het houdt onder andere in: aangepaste infrastructuur voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling, goede signalisatie, maar ook landschappelijke inpassing en stedenbouwkundige representativiteit.

Door een goede landschappelijke inrichting van de infrastructuur van de Koning Boudewijnlaan, kan deze landschappelijk worden geïntegreerd in plaats van een breuk te vormen. Als toegang tot Leuven is de Koning Boudewijnlaan ook te beschouwen als een landschappelijk element (zie ook landschapsstructuur § 9.4.1.F).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Nieuwe ontwikkelingen langs de Koning Boudewijnlaan mogen haar functie als aansluiting van Leuven op het hoofdwegennet niet in het gedrang brengen. De vlotte doorstroming van de E314/E40 tot aan de singels moet gewaarborgd blijven. De verkeersafwikkeling op de kruispunten mag geen hypothek leggen op de capaciteit voor doorgaand verkeer. Ongelijkvloerse kruisingen zijn nodig.
- De aansluiting van de Koning Boudewijnlaan op de ring moet zodanig gebeuren dat het doorgaand verkeer bij voorkeur over de singels wordt geleid. De Kapucijnenvoer en de vesten moeten zoveel mogelijk ontlast worden van overbodig verkeer.
- De representatieve ontwikkeling van de infrastructuur en haar randen moeten aan de Koning Boudewijnlaan als toegangsweg tot Leuven een stedelijk karakter geven.

B De Koning Boudewijnlaan als poort naar de aangrenzende ontwikkelingspolen

De ontwikkeling van de universitaire campus Arenberg, van IMEC (zie zuidelijk plateau § 12.2) en van de wetenschapsparken Termunckveld en Arenberg langs de

Koning Boudewijnlaan dragen bij tot het imago van Leuven als centrum van innovatieve bedrijvigheid. Ze moeten dus een kwalitatieve uitstraling hebben. De manier waarop ze zich tonen langs de Koning Boudewijnlaan bepaalt mee deze uitstraling. De mogelijkheden op parking Bodart vormen een laatste ontwikkelingspool.

Behalve de bestaande woonkern Egenhoven, wordt ook de nieuwe woonkern Terbank in voorname mate ontsloten vanaf de Koning Boudewijnlaan.

De aansluitingen op de Koning Boudewijnlaan fungeren als poorten tot de verschillende ontwikkelingspolen. De aanleg van de kruispunten moet daarom verkeerskundig én landschappelijk op kwalitatieve wijze gebeuren.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Tussen de E314 en de ring worden de aangrenzende ontwikkelingen via drie kruispunten ontsloten: naast de bestaande kruispunten met de Celestijnenlaan en de St.-Jansbergsesteenweg (deze laatste al dan niet verschoven), wordt tussen beide één nieuw kruispunt "Arenberg" aangelegd.
- Via het kruispunt aan de St.-Jansbergsesteenweg worden ontsloten: Egenhoven en de zuidelijker gelegen kernen langs de St. Jansbergsesteenweg, wetenschapspark Termunckveld en de woonkern Terbank.
- Via het kruispunt Arenberg worden ontsloten: wetenschapspark Arenberg en IMEC.
- Via het kruispunt Celestijnenlaan worden ontsloten: woonkern Terbank, universitaire campus Arenberg en woonkern Heverlee.
- Via het kruispunt met de Kapucijnenvoer is de multifunctionele ontwikkelingspool Bodart bereikbaar. Om een vlotte afwikkeling bij toekomstige ontwikkelingen te garanderen is een herinrichting van dit kruispunt noodzakelijk. De stad acht de afbraak van het viaduct wenselijk.
- Op de kruispunten moet bijzondere aandacht besteed worden aan de prioritaire doortocht voor bussen en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. De kruispunten worden niet als verkeersruimte maar als stedelijke ruimte ingericht.
- Gezien het drukke verkeer op de Koning Boudewijnlaan wordt het fietsverkeer naar en van de verschillende ontwikkelingspolen hoofdzakelijk afgeleid naar parallelle, vrijliggende fietsroutes ten noorden en ten zuiden van de Koning Boudewijnlaan.
- De verkeersattractie van de ontwikkelingspolen langs de Koning Boudewijnlaan mag de capaciteit voor het doorgaand verkeer op de Koning Boudewijnlaan niet hypothekeren. Daarom moeten deze ontwikkelingspolen in belangrijke mate met openbaar vervoer worden ontsloten. Bij de heraanleg van de Koning Boudewijnlaan zal deze uitgerust worden met een busbaan in vrije bedding.

C De Bodartsite als scharnier tussen vesten en Koning Boudewijnlaan.

De multifunctionele ontwikkelingspool Bodart komt dankzij zijn aansluiting op het openbaar vervoersysteem

van de vesten, zijn goede autobereikbaarheid en parkeerfaciliteiten, de beschikbare vrije oppervlakte en de representatieve ligging, in aanmerking om ontwikkeld te worden voor grootschalige stedelijke functies.

In combinatie met een herontwikkeling van de publieke ruimte en de randen van de Tervuursevest (tussen Kapucijnenvoer en Naamsepoort), biedt de ontwikkeling van de Bodartsite de mogelijkheid om de Vesten stedenbouwkundig te verlengen tot de aansluiting met de Koning Boudewijnlaan.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Bodartsite (parking) wordt geselecteerd als multifunctionele ontwikkelingspool (zie hoger § 13.5.2.E).
- De bebouwing moet de landschappelijke beëindiging van de vesten en de Koning Boudewijnlaan markeren.
- Park Bodart dient behouden te blijven en is geselecteerd als openruimtegebied met hoofdfunctie natuur (gebied O17 op figuur 2.05). Het wordt bij voorkeur publiek toegankelijk gesteld.

13.6.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem Koning Boudewijnlaan (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Heraanleg van de Koning Boudewijnlaan en de kruispunten*

De stad verzoekt de Vlaamse Regering om de heraanleg van de Koning Boudewijnlaan in haar investeringsprogramma voor infrastructuurwerken op te nemen, en bij de opmaak van het infrastructuur- en landschapsontwerp rekening te houden met de visie van de stad, zoals beschreven in het ruimtelijk streefbeeld en in het gemeentelijk structuurplan.

- *Uitbouw van parallelle fietsroutes langs de Koning Boudewijnlaan*

De stad maakt een stedenbouwkundig plan op voor parallelle fietsroutes ten noorden en ten zuiden van de Koning Boudewijnlaan. Ze maakt afspraken met de betreffende eigenaars voor gezamenlijke realisatie of voor grondafstand. Ze legt een gefaseerde uitvoering vast in functie van de realisatie van de gerelateerde ontwikkelingen.

- *Aansluiting van de Koning Boudewijnlaan op de singels en de vesten*

De stad maakt een stedenbouwkundig plan op voor de aansluiting van de Koning Boudewijnlaan op de singels en de vesten (van de Tervuursepoort tot de Naamsepoort). Hierbij wordt, naast de infrastructuur- en landschapsaanleg, ook de ontwikkeling van de randen uitgewerkt. Het ontwerp wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd en voorafgaand met AWV en De Lijn besproken.

- *Openbaarvervoerbediening van de ontwikkelingspolen langs de Koning Boudewijnlaan*

De stad verzoekt De Lijn om haar lijnennet uit te breiden in functie van een hoogwaardige bediening van de ontwikkelingspolen langs de Koning Boudewijnlaan. Aan De Lijn wordt gevraagd op korte termijn de voorstellen van het mobiliteitsplan en het structuurplan voor het openbaar vervoer rond de Koning Boudewijnlaan te onderzoeken. Aldus kan met hun aanbevelingen worden rekening gehouden bij het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.

- *Landschappelijke kwaliteit van de ontwikkelingen langs de Koning Boudewijnlaan.*

De stad oefent op het ontwerpproces voor de verschillende ontwikkelingen langs de Koning Boudewijnlaan een doorgedreven controle uit op de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit. Aan de bouwheren en de ontwerpers wordt gevraagd hiervoor de nodige inspanningen te leveren.

13.7 DEELRUIMTE TERMUNCKVELD: LAATSTE LOCATIE VOOR KENNISGEORIËNTEERDE BEDRIJVIGHED

13.7.1 Visie

Termunckveld is het laatste gebied dat op Leuvense grondgebied kan uitgebouwd worden als wetenschapspark. De ontwikkeling van Termunckveld moet dus aan voldoende hoge dichtheid gebeuren om de beschikbare ruimte

optimaal te benutten. De mate van ontwikkeling en dichtheid van Termunckveld wordt evenwel afhankelijk gesteld van de multimodale ontsluitingsmogelijkheden. Om maximaal van de nabijheid van de universiteit te profiteren, is het nodig de productieactiviteit zoveel mogelijk te relocaliseren naar andere bedrijventerreinen in en rond Leuven.

Het wetenschapspark moet multimodaal ontsloten worden. Behalve een vlotte autobereikbaarheid wordt er gestreefd naar een goede ontsluiting per openbaar vervoer (snelbus, op termijn eventueel per spoor) en een aansluiting op het stedelijk fietspadennetwerk.

De ontwikkeling van het wetenschapspark Termunckveld kan pas van start gaan zodra een voldoende groot aandeel van het wetenschapspark Arenberg gerealiseerd is.

Omdat de nieuwe ontwikkelingen op Termunckveld een belangrijke impact zullen hebben op de natuur en het landschap rondom, moeten principes van duurzame ontwikkeling centraal staan: hernieuwbare energie (o.a. mogelijkheden van windenergie), integraal waterbeheer, groendaken, duurzame bouwmethodes, ...

13.7.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte Termunckveld wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.44.

A *Representatief front ten zuiden en ten westen, groene buffer ten noorden en ten oosten*

In het zuiden en het westen grenst Termunckveld aan respectievelijk de Koning Boudewijnlaan en de E314. Het front dat langs beide autowegen wordt ontwikkeld is bepalend voor de representativiteit van Termunckveld en van de toegang tot Leuven via de Koning Boudewijnlaan.

In het noorden en het oosten grenst Termunckveld aan de woonkern Terbank. Om de woonkwaliteit niet aan te tasten moet langs deze zijden van het wetenschapspark een groene buffer worden aangelegd.

De buffer heeft, behalve een ruimtelijk structurerende functie, bovendien een belang in de noordzuidgerichte ecologische corridor en als waterbergingsruimte.

128

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Het wetenschapspark Termunckveld moet een formeel, representatief front krijgen langs de Koning Boudewijnlaan en de E314.
- Anderzijds moet, bij de realisatie van het wetenschapspark, langs de noord- en oostzijde een groene buffer worden aangelegd.

B *Multimodale ontsluiting*

De ontwikkelingsmogelijkheden van het wetenschapspark hangen af van zijn ontsluitingsmogelijkheden. Naast een ontsluiting voor wegverkeer, is daarom ook een hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer nodig, zowel op stedelijk als op regionaal niveau.

Bovendien is ook een vlotte fietsverbinding met de universitaire campus, de binnenstad en de andere woonkernen nodig.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Termunckveld wordt voor wegverkeer uitsluitend vanaf de Koning Boudewijnlaan ontsloten. Het totaal aantal parkeerplaatsen dat op Termunckveld kan worden gerealiseerd, en dus ook de vloeroppervlakte die daarmee wordt bediend, wordt bepaald door de beschikbare capaciteit van de aanvoerroutes.
- Bijkomende vloeroppervlakte kan slechts worden gerealiseerd in functie van de aanvoercapaciteit van hoogwaardige stedelijke en regionale openbaarvervoerlijnen waarmee het wetenschapspark Termunckveld zal worden ontsloten. Deze openbaarvervoerverbindingen moeten operationeel zijn bij de ingebruikname van het wetenschapspark.
- Het openbaarvervoeraanbod bestaat minstens uit hoogfrequente en snelle busverbindingen met het treinstation Leuven, met de binnenstad, met de campus Arenberg en met de woonkernen rond de binnenstad. Hiervoor zijn vrije busbanen langs de Koning Boudewijnlaan noodzakelijk (zie verkeersstructuur § 8.5.3 en 8.5.4).
- Een haalbaarheidsonderzoek voor de spoorontsluiting met het GEN* moet aan de ontwikkeling van Termunck voorafgaan. De toegelaten vloeroppervlakte wordt immers afhankelijk gesteld van de mate waarin de site met openbaar vervoer is ontsloten, omdat de toevoercapaciteit van de Koning Boudewijnlaan beperkt is.

- Termunckveld moet tenslotte ook ontsloten worden door hoogwaardige fietsverbindingen met de binnenstad, de universitaire campus en woonkernen buiten de binnenstad (zie hoger § 13.5).

C Ontwikkeling van Termunckveld met gedifferentieerde dichthesden

De randvoorwaarden op het uitgestrekte terrein van Termunckveld zijn niet overal dezelfde. De dichtheid waarmee Termunckveld kan worden ontwikkeld wordt derhalve gedifferentieerd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- In de nabijheid van het trein- en/of busstation wordt de bouwdichtheid gemaximaliseerd om optimaal van deze ontsluitingsmogelijkheid gebruik te kunnen maken. De bebouwing in dit "centrum" wordt in een vroege ontwikkelingsfase gerealiseerd om zo snel mogelijk een voldoende draagvlak voor het openbaar vervoer te genereren.
- Aansluitend op de groene buffer ten noorden en ten oosten, wordt de bouwdichtheid lager gehouden om de impact op de woonkern Terbank zo klein mogelijk te houden.
- Parkeeraccommodatie wordt maximaal in of onder gebouwen gerealiseerd om het ruimtegebruik te rationaliseren.

13.7.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de

deelruimte Termunckveld (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- Structuurschets voor Termunckveld

De stad maakt een structuurschets voor Termunckveld, waarin de opties van het structuurplan verder worden uitgewerkt. Bij de opmaak van de structuurschets wordt overlegd met de K.U.Leuven.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- Ontwikkelings- en beheersstrategie voor Termunckveld

De stad werkt in samenwerking met de K.U.Leuven een ontwikkelings- en beheersstrategie uit voor Termunckveld, met als doel:

- Het toekomstig ruimtegebruik te optimaliseren, bij voorbeeld door gebruiksrechten op (delen van) gebouwen in de plaats van op terreinen.
- De controle te behouden op de aard van de activiteiten in het wetenschapspark.
- De multimodale ontsluiting te realiseren en de gewenste modal split* af te dwingen.
- Private ontwikkelaars bij het project te betrekken.
- De stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit te bewaken, onder meer door een gedegen selectie van de ontwerpers.
- De financiering van de aanleg van de infrastructuur en de openbare ruimte rond te krijgen.

- *Spoorontsluiting Termunckveld*

De stad verzoekt de NMBS en/of De Lijn de haalbaarheid te onderzoeken van een spoorontsluiting voor Termunckveld, zowel inzake tracékeuze, infrastructuur als exploitatie.
- *Busontsluiting Termunckveld*

De stad verzoekt de federale en/of de Vlaamse Regering de mogelijkheid tot financiering van een spoorontsluiting voor Termunckveld te onderzoeken.
- *Wegontsluiting Termunckveld*

De stad verzoekt het Vlaams Gewest de noodzakelijke weginfrastructuur aan te leggen ter ontsluiting van Termunckveld. Hierbij moet rekening gehouden met de randvoorwaarden voor de ontsluiting per openbaar vervoer en de gewenste landschappelijke kwaliteit van de infrastructuur van de Koning Boudewijnlaan.
- *Gebiedsgericht RUP Termunckveld*

De stad maakt een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de ontwikkeling van Termunckveld. Dit RUP doet minstens uitspraak over:

 - De aanleg van de noodzakelijke multimodale ontsluitingsinfrastructuur (openbaar vervoer, fiets, auto).
 - De minimale en maximale dichthesden die kunnen ontwikkeld worden in functie van de gerealiseerde modal split.
 - De koppeling van de realisatie van de groenbuffer als voorwaarde aan de ontwikkeling van het wetenschapspark.
 - De stedenbouwkundige en architecturale kwaliteitsvoorwaarden voor het globale stadslandschap, de gebouwen en de publieke ruimte.
 - De fasering van het wetenschapspark.



HOOFDSTUK 14

BINNENSTAD



14 BINNENSTAD

14.1 VISIE EN CONCEPTEN VOOR HET STADSDEEL "BINNENSTAD"

14.1.1 Situering, afbakening en beschrijving

Het stadsdeel "binnenstad" is gelegen binnen de ring. Drie gebieden ten oosten van de ring, geklemd tussen de ring en de spoorwegbundel, worden mee opgenomen in dit stadsdeel, omdat ze er functioneel en morfologisch het meest mee verbonden zijn. Het betreft het bouwbllok Vuurkruisenlaan- Diestsepoort- Diestsevest, Klein Rijsel (tussen het Provinciehuis en de Tiensesteenweg) en de omgeving van de Pleinstraat (tussen Tiensesteenweg en Philipssite).

De binnenstad ligt geografisch gezien in de alluviale vlakte van de Dijle. In het westen van de binnenstad is het reliëf grilliger, omdat de ring daar de uitlopers van de Hagelandse heuvels omvat. De binnenstad heeft enkele morfologische en functionele kenmerken die nergens anders in Leuven op deze manier voorkomen: een hoge bebouwingsdichtheid, een fijnmazig stratenpatroon, een brede waaier aan functies, een grote variatie aan gebouwtypes en architecturstijlen. Hierop inspielen vereist vanzelfsprekend een aangepast ruimtelijke beleid. Vandaar de selectie van de binnenstad als een afzonderlijk stadsdeel.

Meer achtergrondinformatie is terug te vinden in het informatief gedeelte, hoofdstuk 3.

14.1.2 Algemene visie

A Een kwalitatief stedelijk woonmilieu voor verschillende doelgroepen

De Leuvense binnenstad moet in de eerste plaats een woongebied zijn waar het voor een breed publiek aangenaam en betaalbaar is om te wonen. Algemeen gesteld krijgt de woonfunctie in de binnenstad ten opzichte van andere functies een hogere mate van bescherming en ondersteuning. Dit wil niet zeggen dat andere functies in de binnenstad op de tweede plaats komen, maar wel dat het behoud van de woonkwaliteit een randvoorraarde vormt voor de ontwikkeling van deze functies. Een kwalitatief woonmilieu betekent eveneens dat de kwaliteit van het aanbod primeert op de kwantiteit en dat maatregelen genomen moeten worden om deze kwaliteit te garanderen (zie ook nederzettingsstructuur §5.2.3).

Een belangrijk uitgangspunt is dat de binnenstad een woonmilieu voor verschillende doelgroepen moet zijn. Deze mix is uiteraard ook belangrijk in de vier andere stadsdelen, maar de binnenstad heeft momenteel veel méér te lijden onder een proces van sociale uitloging. Gezinnen met kinderen – vaak tweeverdieters met een méér dan gemiddeld gezinsinkomen – wijken systematisch uit. Buiten de binnenstad hopen zij grotere, goedkopere of beter uitgeruste woningen te vinden in een rustigere woonomgeving. Door deze uitwijking blijven vooral alternatieve gezinsvormen (vooral één- en tweepersoonsgezinnen), specifieke demografische groepen (vooral twintigers en senioren) en specifieke economi-

sche groepen (oververtegenwoordiging van kansarmen en rijke bewoners) in de binnenstad achter.

Dit proces leidt op termijn tot een voor de stad nadelige sociale en economische segregatie. Aangezien de vrije markt hier geen oplossing voor geeft, is overheid singrijpen noodzakelijk om een duurzame menging van verschillende sociale groepen te verkrijgen. Verder in dit hoofdstuk wordt per deelruimte aangegeven welk type woningen en welke doelgroepen het best aansluiten bij de andere aanwezige stedelijke functies.

B Instandhouden van een evenwichtige mix van stedelijke functies

Als centrumstad draagt Leuven een belangrijke verantwoordelijkheid binnen de regio. De stad – en in het bijzonder de binnenstad – herbergt een groot aantal centrumfuncties* van regionaal niveau. De stad wil haar verantwoordelijkheid opnemen en haar positie als regionaal voorzieningencentrum behouden en versterken. Dit kan door de ondersteuning en de verdere uitbouw van alerhande functies binnen de sectoren cultuur, recreatie, detailhandel, diensten, administratie, onderwijs,...

De binnenstad is hiervoor de uitgelezen locatie. Er is reeds een brede waaier aan voorzieningen en instellingen aanwezig. De stad wil deze stedelijke mix verder versterken. Op die manier blijft de binnenstad een attractieve stedelijke omgeving en wordt ze gevrijwaard van teloorgang.

Het instandhouden van deze regionale centrumfuncties mag echter niet ten koste gaan van (de voorzieningen

voor) de eigen inwoners. Zij moeten maximaal mee kunnen profiteren van het uitgebreide aanbod zonder hierbij aan woonkwaliteit te moeten inboeten. De stedelijke voorzieningen kunnen een belangrijke hefboom zijn om de kwaliteit van het stedelijk wonen te verbeteren. Ook hier zullen maatregelen van overheidswege nodig zijn om een "gezonde" mix in stand te houden.

De bereikbaarheid van de centrumfuncties is een essentiële voorwaarde voor hun functioneren. Deze bereikbaarheid mag de leefbaarheid van de binnenstad (voor wie er woont en wie ze bezoekt) niet in gevaar brengen. In de binnenstad zullen bij uitstek maatregelen moeten genomen worden in functie van een multimodale bereikbaarheid en de inperking van het autoverkeer.

C De publieke ruimte als structurerend element*

De binnenstad is op het grondgebied Leuven waarschijnlijk het meest dynamische stadsdeel. Gevestigde en nieuwe actoren willen binnen de schaarse ruimte hun activiteiten optimaal organiseren. Het resulteert in een zich immer wijzigende stedelijke omgeving, zowel morfologisch, functioneel als sociaal. De (stedelijke) overheid neemt in deze stedelijke ontwikkeling veelal de rol van moderator en scheidsrechter in. Dit betekent niet dat ze de evolutie van de binnenstad volledig controleert, maar wel dat ze die in een gewenste richting kan sturen.

Met dit gegeven in het achterhoofd wordt het belang van de publieke ruimte in complexe gebieden als de binnenstad meteen duidelijk. De publieke ruimte faciliteert en limiteert de private ontwikkelingen. Bovendien heeft de

publieke ruimte een belangrijke structurerende waarde: ze verbindt de verschillende stedelijke functies en wijken en verleent hen een eigen identiteit en karakter. Ze doet bovendien dienst als ontspanningsruimte voor bewoners zonder private tuin of terras. De ontsluiting van de verschillende wijken tenslotte wordt gereguleerd door de manier waarop de publieke ruimte is ingericht.

De publieke ruimte vormt dan ook een cruciale hefboom om de kwaliteit en de ontwikkeling van de binnenstad (bij) te sturen. Het overgrote deel van de publieke ruimte is openbare ruimte. De stad bepaalt door de inrichting ervan, autonoom de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Ze kan daarmee in zekere mate de stedelijke evolutie sturen (zie ook landschapsstructuur, §9.3).

D Universitaire en hogeschoolfuncties integreren in het stedelijk weefsel

De stad opteert ervoor om de universiteit en de hogescholen zowel ruimtelijk als functioneel in de binnenstad maximaal te integreren en te verwennen*.

Vooreerst is het patrimonium van de universiteit een belangrijke factor in de stedenbouwkundige structuur en de geschiedenis van de stad. De architectuur van het bestaande patrimonium en van nieuwbouwprojecten geeft een eigen gezicht aan de binnenstad. Door het openstellen van semi-publieke gebouwen en binnenkoeren wordt het netwerk van publieke ruimten uitgebreid en de maaswijdte ervan verfijnd.

Daarnaast hebben de universiteit en de hogescholen als belangrijke werkgever en onderwijsverstrekker een belangrijk aandeel in de mobiliteit. Ze kunnen echter niet los gezien worden van het overige verkeer in de binnenstad. Een geïntegreerd mobiliteitsbeleid dringt zich dan ook op.

De aanwezigheid van studenten tenslotte ligt aan de basis van de bloeiende handel en horeca in de binnenstad. Ze geven aan de binnenstad de typische Leuvense ambiance. Maar voor het goed functioneren van een wijk of een stadsdeel is het noodzakelijk dat een voldoende groot aandeel van de bewoners er min of meer permanent gedomicileerd woont. Te hoge concentratie aan studenten leidt tot verdringing van het permanente wonen en ondermijnt de sociale en economische leefbaarheid van de binnenstad. Een evenwichtige menging van tijdelijk en permanent wonen is dus noodzakelijk. De huidige situatie wordt aangegeven in figuur 1.29.

E Het patrimonium als beperkende en inspirerende randvoorwaarde

Het historisch stratenpatroon en het gebouwenpatrimonium vormen een beperkende en inspirerende randvoorwaarde voor toekomstige projecten. Zonder conserverend te willen zijn, is het geen bestaat (en kwaliteitsvol is) de maatstaf voor nieuwe ontwikkelingen.

Er wordt immers van uit gegaan dat de binnenstad een bepalende factor is in de beeldwaarde van de Leuvense landschapsstructuur. In de binnenstad zal daarom het bestaande patrimonium - en de verdere ontwikkeling

hiervan - een zeer grote invloed hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. Ook de publieke ruimte speelt een belangrijke rol als onderdeel van dit landschap.

De veelvuldige locaties in de binnenstad die voor herontwikkeling in aanmerking komen, zijn tegelijk een uitgelezen kans voor hedendaagse stedenbouw en architectuur. Hedendaagse projecten zijn een verrijking van het historisch patrimonium in de binnenstad. De stedenbouwkundige ontwikkeling van vandaag vormt het patrimonium van morgen.

14.1.3 Ruimtelijke concepten voor het stadsdeel

De algemene visie op de ontwikkeling van het stadsdeel binnenstad wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten*. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.45.

A Een intensieve functiemenging binnen de bezoekersgerichte ruit

De ziekenhuissite*, de stationsomgeving, de Vaartkom en de Tervuursevest vormen de vier hoekpunten van een denkbeeldige ruit die de eerste middeleeuwse kern omspant. Binnen deze ruit zijn reeds diverse centrumfuncties en cultuurhistorische trekpleisters in hoge concentraties aanwezig.

De stationsomgeving en de Vaartkom zijn, als nieuwe centra van het stedelijk leven, evidente aanvullingen op de eerste middeleeuwse kern. De Tervuursevest (van Ka-

pucijnenvoer tot Naamsepoort) moet een belangrijke rol spelen in de relatie tussen de binnenstad enerzijds en het kasteelpark Arenberg en het centrum van Heverlee anderzijds.

Vanuit deze middeleeuwse kern vertrekken verschillende stedelijke assen naar deze hoekpunten. De as Bondgenotenlaan-Diestsestraat is reeds sterk ontwikkeld. De assen Dijle-Naamsestraat en Dijle-Vaartstraat moeten nog aan belang winnen.

De keuze van de ziekenhuissite als vierde hoekpunt tenslotte, is er één van strategische aard. De ziekenhuissite kan een tegengewicht vormen voor de stelselmatige verschuiving van het zwaartepunt van het stedelijk leven in zuidoostelijke richting (vooral onder invloed van het station, de handel en de universitaire functies). Een doorzachte ontwikkeling van de ziekenhuissite kan de bendenstad van een verdere teloorgang behoeden.

Het ruimtelijk concentreren van bezoekersgerichte functies heeft als voordeel dat de bezoekersstromen doorheen de binnenstad in de ruimte beperkt gehouden worden. Dat is positief voor de bezoeker, omdat er interessante en relatief korte (wandel)routes ontstaan, bijvoorbeeld tussen de verschillende culturele en recreatieve trekpleisters. Een drukke en continue passage is eveneens interessant voor commerciële bezoekersgerichte functies. Ook de inwoners van de binnenstad zijn gebaat bij een concentratie van bezoekersgerichte functies (en bezoekersstromen), omdat zo de rust in de meeste woonwijken relatief bewaard blijft. Tenslotte is een compacte

bezoekersgerichte ruit interessant voor de overheid zelf, omdat zo'n gebied gemakkelijker te organiseren is (aanleg publieke ruimte, bewegwijzering, parkeervoorzieningen, openbaar vervoer,...)

De bezoekersgerichte ruit is in de eerste plaats een sturend beleidsconcept dat een gewenste ruimtelijke ontwikkeling vorm geeft. Een afbakening van deze ruit, met de bedoeling binnen deze afbakening specifieke stedenbouwkundige voorschriften op te leggen, zou te beperkend werken.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- **De stad kan binnen de bezoekersgerichte ruit bijzondere aandacht besteden aan de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte (met inbegrip van de verkeerscirculatie).** Ze kan ook centrumfuncties die een nieuwe locatie zoeken, proberen binnen deze ruit onder te brengen.
- **In het bijzonder moeten aan de ziekenhuissite St. Pieter en St.-Rafaël voorwaarden worden opgelegd voor de stedenbouwkundige en programmatorische invulling.** Deze moeten erop gericht zijn de centrumrol van de ziekenhuissite en van de bendenstad te herstellen.
- **Binnen de bezoekersgerichte ruit wordt de woonfunctie geenszins opgegeven.** De concentratie van centrumfuncties, de daarvan gekoppelde intensiteit van bezoekers en de kwaliteit van de publieke ruimte, worden door specifieke bevolkingsgroepen (onder meer jongvolwassenen en senioren) bijzonder op prijs gesteld. Specifieke woonvormen

(onder meer gestapelde woningen) beantwoorden aan hun behoeften en aan de noodzaak van een hoge bouwdichtheid.

B *De Dijle levend door Leuven*¹

De geschiedenis van Leuven is nauw verbonden met de Dijle. Lange tijd vormde deze rivier de levensader van de stad. Vooral in de binnenstad, het gebied waar de interactie tussen mens en rivier altijd het meest intensief was, is deze historische betekenis van de Dijle de laatste eeuw echter op de achtergrond geraakt. De rivier werd door overwelvingen, overbouwingen en privatisering van haar oevers uit het stadsbeeld onttrokken en gereduceerd tot een riool. Ecologisch, landschappelijk en functioneel verward de Dijle tot een haast dode rivier.

"De Dijle levend door Leuven" is een meerledig concept dat de landschappelijke, functionele en ecologische meerwaarde van de rivier voor de binnenstad (en vice versa) wil uitbuiten. Doel is de relatie tussen binnenstad en rivier te herstellen door opnieuw een aantal facetten van het stedelijk leven ruimtelijk te verbinden met de Dijle.

C *De Vaartkom als complementair subcentrum*

De industriële infrastructuur rond de Vaartkom heeft haar oorspronkelijke economische betekenis grotendeels verloren. De specifieke ligging van de Vaartkom (aan de rand van de binnenstad en nabij de stationsomgeving) en haar bijzondere morfologische structuur, bieden de mogelijkheid om dit gebied te doen uitgroeien tot een subcentrum, complementair aan de binnenstad. Een "cen-

¹ De titel werd ontleend aan de gelijknamige tentoonstelling van de vzw Natuurpunt (stadhuis Leuven, mei 2002).

trum" vereist een mix van wonen, werken, recreatieve en culturele functies.

Deze gewenste evolutie van de Vaartkom werd in het verleden reeds in een ontwikkelingsplan en in BPA's² vastgelegd. Hierin is ruimte voorzien voor de inplanting van woningen, kantoren en centrumfuncties, complementair aan het op loopafstand gelegen stadscentrum. Een nog te realiseren parkeergebouw zal rechtstreeks aan de ring worden gekoppeld en moet de Vaartkom goed toegankelijk met de auto maken. De nabijheid van het treinen- en busstation maakt de Vaartkom potentieel goed ontsloten met openbaar vervoer.

Grootschalige detailhandelsfuncties die anders aan de rand van of buiten de stad terechtkomen, krijgen hier vergelijkbare vestigingscondities aangeboden in een stedelijke context. Ook recreatie en culturele functies die wegens hun omvang, nachthinder of specifieke ruimte niet in de binnenstad terecht kunnen, kunnen hier een plaats krijgen.

D Het station als poort tot de binnenstad en motor voor ontwikkelingen

De functie van het station als poort en als katalysator van stedelijke ontwikkelingen geldt in het bijzonder voor de binnenstad. De ontwikkeling van de stationsomgeving werd geïnitieerd door het ontwikkelingsplan, de BPA's en de infrastructuurwerken³. Ze is nog volop aan de gang.

Het station is voor velen die Leuven bezoeken letterlijk de poort waardoor ze de stad binnengaan. Bovendien

is het station het bindend element tussen Kessel-Lo en de binnenstad. Representativiteit van de architectuur en de publieke ruimte en het stedenbouwkundig functioneren van de stationsomgeving zijn even belangrijke thema's als de efficiënte economische invulling van deze poort.

E De vesten als drager van grootschalige stedelijke functies en verbinding tussen de binnenstad en de deelgemeenten

De zuidoostelijke vesten (tussen Bodart en de Vaartkom), vormen de drager van een aantal grootschalige stedelijke functies zoals het provinciehuis aan de Tiensevest of de Philipssite aan Parkpoort. De goede bereikbaarheid en directe relatie met de binnenstad bieden een ideaal kader voor functies die gerelateerd zijn aan de binnenstad, maar de schaal ervan overstijgen.

Daarnaast vormen de vesten een belangrijke schakel tussen de binnenstad en de deelgemeenten Kessel-Lo en Heverlee. Naast de bewegingen in de langsrichting moeten op verschillende punten ook de dwarse bewegingen mogelijk gemaakt worden.

Om deze beide doelstellingen te kunnen realiseren moeten de vesten het karakter krijgen van een stedelijke verblijfsruimte, eerder dan dat van een verkeersruimte.

F Een lussensysteem voor het autoverkeer

Het dense* stratenpatroon binnen de ring maakt iedere plek in de binnenstad potentieel goed bereikbaar voor het autoverkeer. Anderzijds is het voor de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid van de binnenstad wenselijk dat

² Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets: "Ontwikkelingsplan Vaartkom", opgemaakt in opdracht van de Stad Leuven, Leuven, 1990. De BPA's van de Vaartkom dateren van 1998.

het autoverkeer zoveel mogelijk beperkt wordt. De hoeveelheid autoverkeer bepaalt mee de kwaliteit van het stedelijk leven.

Het specifieke stratenpatroon, het uiteenlopende gabarit en de aanwezigheid van bepaalde functies, maken het bovendien noodzakelijk om het verkeer te differentiëren.

Daarom werd reeds vroeger gekozen voor een lussensysteem voor het auto- en vrachtverkeer⁴. Dit systeem heeft als voordelen dat het doorgaande autoverkeer buiten de binnenstad gehouden wordt, hiërarchie in het stratenpatroon wordt gebracht, het bestemmingsverkeer voor het historische centrum aan de rand ervan wordt opgevangen, het zoekverkeer tot een minimum beperkt wordt en de verdeelcapaciteit van de ring optimaal benut wordt. Het bestaande lussensysteem heeft als nadeel dat nog belangrijke bypassmogelijkheden blijven bestaan, waardoor het lussensysteem gedeeltelijk zijn effect mist.

Een aangepast lussensysteem moet aan deze tekortkoming verhelpen.

G Een websysteem voor bussen en fietsers

Wil men het autoverkeer in de binnenstad tot een minimum beperken zonder de bereikbaarheid van de stad te verminderen, dan moeten bussen, fietsers en voetgangers als alternatieve vervoerwijzen voorrang krijgen op het wegverkeer. Deze alternatieven moeten dus sneller, gebruiksvriendelijker en veiliger zijn.

Ruimtelijk kan men aan deze eisen tegemoet komen door enkele goedgekozen assen voor bus- en fietsverkeer uit te bouwen. Deze assen verbinden de bezoekersgerichte kern met de ring en verbinden enkele belangrijke bezoekersgerichte functies elders in de binnenstad met elkaar. In tegenstelling tot het autoverkeer zijn doorgaande bewegingen voor fiets- en busverkeer wel mogelijk.

14.1.4 Opdeling in deelruimten en deelsystemen

De bovenvermelde visie, ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven zetten de krijtlijnen uit voor de ontwikkeling van het stadsdeel "binnenstad". Deze globale benadering wordt nu verder verfijnd. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt duidelijk welke gebieden binnen het stadsdeel een samenhangende ontwikkeling moeten krijgen. Dit resulteert in een opdeling van het stadsdeel in deelruimten* en deelsystemen*.

Alle deelruimten en deelsystemen vereisen op hun beurt een specifiek en coherent ruimtelijk beleid. Voor elke deelruimte en elk deelsysteem worden daarom opnieuw een visie, ruimtelijke concepten, ontwikkelingsperspectieven en een gewenste ruimtelijke structuur voorgesteld. Per deelruimte en deelsysteem wordt ten slotte ook aangegeven welke strategische projecten en acties mogelijk zijn om de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te sturen.

De bovenvermelde concepten resulteren in de volgende opdeling van het stadsdeel in deelruimten en deelsystemen:

³ Projectteam Stadsontwerp o.l.v. Prof. dr. ir. M. Smets : " Ontwikkelingsplan Spoorweggebied Leuven ", opgemaakt in opdracht van de Vlaamse Executieve, de N.M.B.S., Stad Leuven en De Lijn, Leuven, 1992. BPA's en stedenbouwkundig infrastructuurontwerp, Projectteam Stadsontwerp i.o.v. Stad Leuven, 1995-1998; Heraanleg van de Stationsomgeving, M. De Sola-Morales en S.W.K. i.o.v. Vlaams Gewest, Stad Leuven, De Lijn, NMBS en Eurostation, 1997 – 1999.

⁴ Verkeerscirculatieplan voor de Leuvense binnenstad, Groep Planning, i.o.v. Stad Leuven, 1994.

- Deelruimte middeleeuwse stadskern (zie §14.2)
- Deelruimte gordel (zie §14.3)
- Deelruimte Vaartkom (zie §14.4)
- Deelsysteem Dijle (zie §14.5)
- Deelsysteem verkeersnetwerk (zie §14.6)
- Deelsysteem vesten (zie §14.7)

baarheid, de aanwezigheid van grote parkings vlakbij en de ruimte voor grote verkoopsoppervlakten de redenen van hun groei en succes gedurende de laatste decennia. De troeven van de binnenstad zijn van een andere aard. Een goed uitgebouwd winkelassortiment in een aangenaam kader verhoogt de aantrekkelijkheid van de stad als shoppinglocatie (zie ook centrumstructuur §6.2.2.D).

14.2 DEELRUIMTE "MIDDELEEUWSE STADSKERN": EEN BEZOEKERSGERICHT CENTRUM BINNEN DE EERSTE OMWALLING

14.2.1 Visie

142

A Concentratiegebied voor centrumfuncties voor de regio
Het gebied binnen de perimeter van de vroegere eerste omwalling heeft een beduidend hogere concentratie aan centrumfuncties, die bezoekers aantrekken van over de hele regio, dan de rest van de binnenstad. De rol die Leuven wil opnemen als voorzieningencentrum voor de regio wordt in belangrijke mate in de middeleeuwse stadskern waargemaakt. De middeleeuwse stadskern valt binnen de hoger beschreven "bezoekersgerichte ruit" en komt dus prioritair in aanmerking voor de opvang van bezoekersgerichte functies.

B Afstemmen van de publieke ruimte op bezoekers
Het handelscentrum in de binnenstad beschikt over andere troeven dan de perifere autogerichte commerciële centra buiten de historische steden. Bij deze laatste zijn een goede (zij het éénzijdige autoafhankelijke) bereik-

De aanleg van de publieke ruimte vormt het element bij uitstek waarmee de overheid de attractiviteit van deze deelruimte voor bezoekers kan verbeteren. Het heeft zowel betrekking op de inrichting van straten en pleinen en de zorg voor het patrimonium als op het reguleren van de verschillende verkeersstromen (fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, wagen...) of het aanbrengen van een goede bewegwijzering.

C De woonfunctie heeft een nevengeschikte rol
Ondanks het feit dat de hele binnenstad als kwalitatief woonmilieu naar voor wordt geschoven, is het wonen in deze deelruimte "slechts" één van de vele functies, naast horeca, handel, kantoren, diensten, cultuur en toerisme. Er zal dus eerder gestreefd worden naar een evenwichtige mix dan naar een strikte bescherming van de woonfunctie. De woningtypes die hier kunnen worden gebouwd, moeten inspelen op de hoge dichtheid (gestapelde woningbouw). Ze richten zich bijgevolg op bevolkingsgroepen met een voorkeur voor de stedelijke ambiance en het aangeboden woningtype.

Hoewel de woonfunctie niet de enige prioriteit heeft, is ze nodig voor het goed functioneren van deze deelruim-

te. Het is immers essentieel dat er permanent binnen de eerste middeleeuwse kern gewoond wordt. Aldus voorkomt men dat na sluitingstijd van de centrumfuncties het gebied leegloopt en elke vorm van sociale controle verdwijnt.

14.2.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte "middeleeuwse stadskern" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.46.

A Thematische concentratie van commerciële functies in het kernwinkelgebied

De middeleeuwse kern bevat de meerderheid van de commerciële functies in de binnenstad (handel, horeca, commerciële diensten). Deze concentratie heeft als voordeel dat een compact shoppinggebied wordt gecreëerd. Daar kan de publieke ruimte maximaal op deze functie worden afgestemd en heeft de nabijheid en de verscheidenheid van functies een belangrijke wervingskracht op potentiële bezoekers.

Het is nochtans niet de bedoeling dat de hele middel-eeuwse kern zich omvormt tot shoppingwijk. Niet alleen gaat dit het draagvlak van de binnenstad te boven; het betekent bovendien een vervlakking van het stedelijk leven en een overcommercialisering van de stadskern.

Daarom wordt naar een thematische concentratie van de commerciële functies gestreefd in drie gebieden (zie

figuur 2.47): Bondgenotenlaan-Diestsestraat, Muntstraat-Naamsestraat-Oude Markt en Brusselsestraat-Mechelsestraat. Het Margarethaplein, de Tiensestraat en de Parijsstraat vormen telkens de overgang tussen twee gebieden. Samen vormen ze het kernwinkelgebied*. Op die manier wordt het kernwinkelgebied voor de bezoeker een consistent geheel bestaande uit drie compacte delen. Zoniet verliezen de verschillende gebieden hun eigenheid en worden kleinschalige handelszaken overal uit de markt geprijsd door ketenwinkels.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Bondgenotenlaan, de Diestsestraat en hun tussenliggende straten komen over heel hun lengte, omwille van het huidige aanbod, de voetgangerspassage en de huurprijzen van commerciële ruimte, prioritair in aanmerking voor grootschalige ketenwinkels.
- De publieke ruimte in deze beide straten moet door haar aanleg het verblijfskarakter versterken, zonder de doorgaande stromen te hypothekeren: fietsers en voetgangers in de Diestsestraat; bussen, fietsers en voetgangers in de Bondgenotenlaan. Het verkeersvrij gedeelte van de Diestsestraat wordt verlengd tot de Minckelersstraat (met inbegrip van de verbindingsstraten naar de Bondgenotenlaan). Pas als de shoppingfunctie op het laatste stuk voldoende is uitgebouwd, is ook hier de transformatie tot winkelwandelstraat wenselijk. De publieke doorgang door het Supercity-complex moet in stand gehouden worden.

- De Muntstraat, het Hogeschoolplein, de Naamsestraat (tot St.-Michielskerk), de Grote Markt en de Oude Markt komen prioritair in aanmerking voor horecazaken. Nachtfuncties (cafés en nachtwinkels) worden geconcentreerd op de Oude Markt en haar zijstraten. De huidige evolutie in de Naamsestraat (concentratie van nachtwinkels) is niet gewenst; een heroriëntatie op horeca is wenselijk.
 - De Brusselsestraat (tot het Handbooghof) en de Mechelsestraat (tot de Vismarkt) komen prioritair in aanmerking voor gespecialiseerde kleinhandelszaken. De tussenliggende straten, met inbegrip van de Wandelingenstraat, de Dirk Boutselaan en de Tielemanslaan, kunnen eveneens voor deze bestemmingen ontwikkeld worden.
 - In de Tiensestraat (tot het Hooverplein), de Parijsstraat (tot de Minderbroedersstraat) en het Margarethaplein is telkens een mix van commerciële functies uit de twee aangrenzende concentratiegebieden wenselijk.
 - Het is niet aangewezen om de aanwezige thematische concentratie te reguleren. Niettemin kan ze door een gericht centrummanagement verder gestimuleerd worden.
 - De overige gebieden in de middeleeuwse kern (omgeving Smoldersplein, omgeving Ladeuzeplein, omgeving St. Michielsstraat, omgeving O.L.Vrouwstraat) behoren niet tot het kernwinkelgebied. De uitbouw van commerciële functies wordt er niet gestimuleerd.
 - De leegstand van winkels en van woonruimte boven winkels moet actief worden aangepakt (zie figuur 1.29).
- B *Culturele functies spreiden over de bezoekersgerichte ruit*
- De verschillende culturele en recreatieve functies in de binnenstad worden bij voorkeur gespreid over de bezoekersgerichte ruit. Een thematische concentratie zoals in het geval van de commerciële functies is minder wenselijk. In de eerste plaats omdat de toestand op het terrein vandaag al een spreiding vertoont (zie figuur 2.49). Daarnaast zijn culturele voorzieningen minder dan handelszaken gericht op een passantenpubliek.
- De spreiding van deze functies stelt echter hoge eisen aan het netwerk voor zacht verkeer. Een aantal routes naar functies die meer buiten de middeleeuwse kern gelegen zijn (Groot en Klein Begijnhof, Vaartkom, Stuk) moeten erin opgenomen worden.
- #### ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN
- De museumsite zal worden uitgebouwd als spil van het cultureel netwerk. De voormalige bibliotheek en de oude academie worden bij voorkeur in de site geïntegreerd. De woningen op de hoek van de Savoyestraat en de Vanderkelenstraat worden als uitbreidingszone van de museumsite beschouwd. Voorafgaand aan de ontwikkeling van de museumsite moet er een erfgoeddepot gebouwd worden zodat de huidige archieffunctie plaats kan maken voor andere activiteiten.

- In de Vaarkom beschikken een aantal gebouwen over het potentieel (wgens de eigendomsituatie of bouwtechnische redenen) om er een culturele functie te lokaliseren: het entrepotgebouw (zie deelruimte Vaartkom) wordt gereserveerd voor de uitbouw van een muziekcentrum. Voor de beschermd brouwerij "De Hoorn" op de hoek van de Burchtstraat - Sluisstraat moet nog een functie worden gezocht. Blok 1 (Dava) en het cultuurhistorische patrimonium van de Molens Van Orshoven bieden eveneens mogelijkheden voor een culturele bestemming.
- De implantation van een aantal culturele voorzieningen op de ziekenhuissite zouden de rol als hoekpunt van de bezoekersgerichte ruit versterken.
- De St. Jacobskerk is eveneens een mogelijke site om in de toekomst een culturele bestemming te krijgen.

C Fijnmazig netwerk van (semi)publieke ruimten in een beeldbepalend ensemble

Het geheel van straten, pleinen, parken en semi-publieke binnengebieden moeten aan elkaar geschakeld worden tot één fijnmazig netwerk. Zo'n netwerk zou minstens overdag volledig moeten functioneren. 's Avonds of 's nachts is het aanvaardbaar dat om veiligheidsredenen enkele tracés afgesloten worden. Dit netwerk moet aangename en vlotte verplaatsingen mogelijk maken voor fietsers en voetgangers tussen de verschillende bezoekersgerichte functies. Mits voldoende bewegwijzering en representatieve aanleg, zou dit netwerk ook een toeristische en recreatieve meerwaarde kunnen bieden (zie figuur 2.48).

Het autoverkeer wordt door een lussensysteem (zoals aangehaald bij de concepten voor het stadsdeel) zoveel mogelijk uit de middeleeuwse kern geweerd (zie verder §14.6).

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De middeleeuwse stadskern wordt geselecteerd als een beeldbepalend ensemble op schaal van het stadsdeel. Het is tevens een strategische locatie voor de heraanleg van de publieke ruimte (zie landschapsstructuur §9.7).
- De openbare ruimte in de middeleeuwse kern moet maximaal op de verblijfsfunctie worden afgestemd. De straten worden autoluw of autovrij gemaakt.
- De bestaande private ruimten met publiek of semi-publiek karakter vormen belangrijke schakels in het netwerk voor zacht verkeer. De stad kan met de eigenaars in kwestie afspraken maken over toegankelijkheid, toezicht, beheer, bewegwijzering, ...
- Vooral in nieuwe stedenbouwkundige projecten in de middeleeuwse stadskern kan dit patroon van (semi-) publieke toegankelijkheid maximaal worden geïntegreerd en vervolledigd.

D Het Fochplein als poort voor de binnenstad en spil in het stadsbusnetwerk

Het Fochplein vormt de belangrijkste poort tot de middeleeuwse stadskern voor bezoekers die het openbaar vervoer nemen. Tevens is het Fochplein de plaats waar verschillende stadsbuslijnen met elkaar verknopen. De functie van het plein als representatieve publieke ruimte enerzijds en als openbaar vervoerknooppanderzijds, houden elkaar in evenwicht.

Door de rol van de Bondgenotenlaan als as voor openbaar vervoer, is het Fochplein en daarmee ook de middeleeuwse stadskern uitstekend verbonden met het multimodaal knooppunt aan het station.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Het Fochplein blijft het belangrijkste knooppunt voor het stedelijk busnetwerk. Een heraanleg van het Fochplein moet de functie van vervoerknoop en representatieve publieke ruimte gezamenlijk waarmaken. Deze hoofdhalte moet goed bereikbaar zijn voor de bus. De aanvoerroutes naar het plein moeten in de mate van het mogelijke verkeersluw zijn.

146

E De ziekenhuissite als katalysator voor de benedенstad en de Dijle*

Eerder werd aangehaald dat de ziekenhuissite één van de vier hoekpunten is van de bezoekersgerichte ruit. Het gebied is strategisch gelegen op het raakpunt van de middeleeuwse stadskern, de gordel en het deelsysteem van de Dijle. De ontwikkeling van de ziekenhuissite moet op deze drievoudige oriëntatie inspelen.

Momenteel vormt de ziekenhuissite een gesloten enclave, met een zeer beperkte functionele en morfologische relatie met de omgeving. Naarmate de ziekenhuis- en universitaire functies zullen verhuizen naar Gasthuisberg, kan de ziekenhuissite St.-Pieter en St.-Rafaël in de binnenstad in fasen een nieuwe bestemming krijgen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Enerzijds moet de ziekenhuissite een katalysator vormen voor de middeleeuwse kern en in het bijzonder het eerste gedeelte van de Brusselsestraat. Ze kan een trekkersrol vervullen die de benedensstad opnieuw aansluiting doet vinden bij de bovenstad. Er zouden een aantal bezoekersgerichte functies op deze site moeten aangetrokken worden. De intensieve verwerving van publieke en private ruimte moet ook in de ziekenhuissite terug te vinden zijn.
- Anderzijds zal de ziekenhuissite aansluiting moeten vinden bij de gordel. Een uitzwerming van bezoekersgerichte functies over deze site is niet wenselijk, omdat dit de woonfunctie teveel zou beladen. In die zin moet de ziekenhuissite dus ook als buffer functioneren.
- Een derde belangrijk thema heeft betrekking op de Dijle die doorheen het gebied stroomt. De bestaande overwelvingen en overbouwingen moeten vrijgemaakt worden, waardoor de rivier kan opgewaardeerd worden als drager van publieke groene ruimte.
- Tenslotte moeten goedgekozen doorsteken voor zacht verkeer aangelegd worden die de maaswijde van het infrastructuurnetwerk verkleinen. Ook hier kan de Dijle een belangrijke functie vervullen als onderdeel van dit netwerk en als belangrijkste noord-zuidas doorheen het gebied.

14.2.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte middeleeuwse stadskern (niet-limitatieve opsummig). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Structuurschets voor de middeleeuwse stadskern*

De stad maakt een structuurschets op voor de middeleeuwse stadskern. Deze concreteert de concepten en de ontwikkelingsperspectieven en vult ze aan. De opmaak gaat vooraf aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor het gebied in kwestie.

In deze structuurschets zal minstens aandacht worden besteed aan de uitwerking van: een netwerk van publieke en semipublieke ruimten; de afbakening van het kernwinkelgebied en de thematische concentratiegebieden van commerciële functies; routes voor bussen en fietsers, routes voor wegverkeer en bezoekersparkings; randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite.

Deze structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Netwerk van (semi-)publieke ruimten*

De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor het netwerk van publieke en semi-publieke ruimten voor voetgangers en fietsers. Daarin gaat aandacht naar de huidige openbare ruimte en publiek toegankelijke private

ruimte, de potentieel toegankelijke private ruimte en de bediening van de belangrijkste bezoekersfuncties.

De stad definieert randvoorwaarden voor de ontbrekende "missing links" die bij nieuwe private of publieke projecten moeten worden gerealiseerd. De stad werkt voorstellen uit voor de heraanleg van de voornaamste openbare ruimten in het netwerk van voetgangers en fietsers en stelt een prioriteitenlijst op. De stad tracht beheersovereenkomsten af te sluiten met eigenaars van publiek toegankelijke private ruimte (bestaande en nieuwe).

De stad ontwikkelt een eenvormige bewegwijzering voor het netwerk voor fietsers en voetgangers. Ze onderzoekt de mogelijke kanalen om aan de gebruiker van het netwerk cultuurhistorische informatie over de publieke ruimten en het patrimonium door te geven.

- *Uitbouw van instrumenten voor centrummanagement, dienst economie en grondregie*

De stad kan een gegevensbank ontwikkelen waarin vraag naar en aanbod van commerciële ruimten, kantoren en gemeenschapsvoorzieningen worden vermeld. Deze gegevensbank wordt gelinkt aan het GIS. In een eerste fase wordt de gegevensbank ontwikkeld voor de binnenstad, om ze later uit te breiden tot de bedrijventerreinen en het overige grondgebied. De gegevensbank wordt gevuld op basis van vrijwillig doorgegeven informatie aan de stad.

Met deze gegevensbank kunnen het centrummanagement, de dienst economie en de grondregie een locatie-

beleid voeren. Zo komt een functie die een locatie zoekt op de meest geschikte beschikbare plek terecht. De kosten voor de gegevensbank kunnen gedeeltelijk worden gerecupereerd door commercialisering van de informatie over het beschikbare aanbod, door een (papieren of digitale) prospectus uit te geven.

- *Ontwikkeling van een kamerregister of "Kotbank"*

De stad verzoekt de KULeuven om medewerking bij de oprichting van een kamerregister of "kotbank", waarin alle studentenkamers in Leuven worden geïnventariseerd. Op die manier kan men tot een betere controle op de kwaliteit en een beter planningsbeleid komen.

- *Wonen in de eerste middeleeuwse kern*

De stad onderzoekt mogelijke maatregelen om het wonen boven winkels te stimuleren. Zij stelt een monitoringsysteem op om de leegstand in de binnenstad te inventariseren en te actualiseren.

- *Bouwvoorschriften voor de binnenstad*

De stad ontwikkelt nieuwe stedenbouwkundige en architecturale bouwvoorschriften. Ze bieden een antwoord op de toegenomen complexiteit van het bouwprogramma, de verwerving en de inpassing in het stedelijk weefsel.

- *Landschapszorg*

De stad stelt een lijst op van beeldbepalende en historisch waardevolle ensembles en fragmenten (zie deelstructuur landschap). Zij verzoekt Monumenten & Landschappen hiervoor om medewerking.

- *Openbaar vervoer*

De stad verzoekt De Lijn om te participeren in de heraanleg van het Fochplein, met als uitgangspunten: de versterking van de verblijfsfunctie, de inpassing in het netwerk van publieke ruimten, de vlotte afwikkeling van het busverkeer en de verbetering van de halteaccommodatie. De stad voert aanpassingen door aan het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad, met de bedoeling de busroutes in de binnenstad verkeersluw te maken. De stad verzoekt De Lijn om de haalbaarheid van centrumbuslijnen te onderzoeken (zie deelruimte gordel).

- *Ontwikkeling van de ziekenhuissite St.-Pieter en St-Rafaël*

De stad definieert de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite St. Pieter en St. Rafaël en legt deze vast in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de benedenstad. De stad participeert in het stedenbouwkundig ontwerpproces met de bedoeling tot een kwaliteitsvol plan te komen. De stad voert aanpassingen door aan het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad in functie van de gewijzigde omstandigheden in de ruime omgeving van de ziekenhuissite.

14.3 DEELRUIMTE GORDEL: STEDELIJK WONEN IN VELE GEDAANTEN

14.3.1 Visie

A Ontwikkeling van het stedelijk wonen

De instandhouding van het permanent wonen in de binnenstad zal kwantitatief hoofdzakelijk in de gordel rond de middeleeuwse kern moeten worden waargemaakt. De woonfunctie is daarom de prioritair te ontwikkelen functie in deze deelruimte. Hoewel een gediversifieerd aanbod wenselijk is, moet toch de klemtoon gelegd worden op woningen die beantwoorden aan de behoeften van gezinnen met kinderen. Slechts op die manier kan in de binnenstad een demografisch evenwicht worden behouden.

B Menging van functies waar mogelijk, bescherming van de woonfunctie waar nodig

De stedelijke woonconditie in de binnenstad wordt in voorname mate bepaald door de menging van verschillende stedelijke functies. Op schaal van de binnenstad blijft deze menging zeker wenselijk. Het wonen vormt daarbij het afwegingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de gordel rond de middeleeuwse kern. Het betekent niet dat geen andere functies kunnen gerealiseerd worden, maar wel dat de woonkwaliteit maatgevend is voor nieuwe projecten. Indien nodig moeten beschermende maatregelen genomen worden op plaatsen waar de leefbaarheid van woonbuurten in het gedrang komt.

C Oplossingen bieden voor enkele grootschalige projecten

Kenmerkend voor de deelruimte "gordel" is de aanwezigheid van belangrijke grootschalige stedelijke functies en complexen. Hun inname van de ruimte verschilt sterk van de kleine percelen met rijwoningen waaruit de traditionele bouwblokken zijn opgebouwd en waarbij de relatie met de publieke ruimte nog sterk aanwezig is.

Bij grootschalige complexen is vaak een groot deel van een bouwblok ingenomen en is de organisatie veel meer intern gericht. In veel gevallen levert de aanwezigheid van deze complexen geen noemenswaardige problemen op. Een aantal functies en complexen zijn echter storend voor de omgeving en het omliggende weefsel, veelal door een prangend ruimtetekort. In het ruimtelijk structuurplan worden voor deze functies een aantal ontwikkelingsperspectieven en randvoorwaarden geformuleerd.

14.3.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte "gordel" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.51.

A Verdichting in woonontwikkelingsgebieden

Beschikbare bouwkavels in de binnenstad zijn nagenoeg onbestaande. De verdichting van het woonweefsel en de bouw van bijkomende woningen moet in hoofdzaak gerealiseerd worden op herontwikkelingslocaties. Dit zijn sites waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals

die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en daarom op termijn in aanmerking komen voor herontwikkeling. Deze gebieden worden als woonontwikkelingsgebieden geselecteerd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Volgende herontwikkelingslocaties in de binnenstad worden niet-limitatief geselecteerd als woonontwikkelingsgebied* (de nummering stemt overeen met figuur 2.09). Het zijn gebieden die in functie van de gewenste ruimtelijke structuur en de behoefte aan bijkomende woningen, prioritair in aanmerking komen voor de bouw van bijkomende woningen, al dan niet gecombineerd met andere functies:
- Vaartkom blok 2 (WO29), blok 3 (WO30), blok 5 (WO31), blok 6 (WO32): Zoals reeds in het BPA Vaartkom werd vastgelegd, is een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) hier wenselijk, als onderdeel van de multifunctionele ontwikkelingspool "Vaartkom". De blokken zijn tevens onderdeel van het beeldbepalend ensemble "Vaartkom" (zie ook §14.4.2.C);
- Tussen Twee Waters (WO33): Na stopzetting van de brouwerijactiviteit is een gemengde stedelijke ontwikkeling voor kantoren en wonen op de enclave Tussen Twee Waters wenselijk, als onderdeel van de multifunctionele ontwikkelingspool "Vaartkom" (zie ook §14.4.2.D);
- Van Monsstraat (WO34): Een ontwikkeling van woningen in het binnengebied Van Monsstraat – Strijdersstraat is wenselijk. De ontwikkeling wordt

bij voorkeur gekoppeld aan het publiek toegankelijk stellen van de Kloostertuin Montfortanen ten behoeve van de buurt en de geplande woningen (geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing);

Bonte (WO35): De site komt pas voor herontwikkeling in aanmerking wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet. Als nabestemming is een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) langs de Vesten aangewezen. Deze ontwikkeling kadert in de selectie van de Vesten primaire multifunctionele as (zie ook §14.7.2.A: "Vesten als verblijfsruimte met woonkarakter") en speelt in op de nabijheid van de multifunctionele ontwikkelingspolen "Vaartkom" en "Stationsomgeving". Bij herontwikkeling is de realisatie van een publieke groene ruimte noodzakelijk: de site wordt daarom geselecteerd als openruimtegebied met geïntegreerde bebouwing (figuur 2.05, I35);

Parking 69 Minckelers (WO36): De functie van rotatiesteparking kan bestendigd worden (de parking wordt geselecteerd als centrumparking P13, zie figuur 2.17a), mits de parking op termijn wordt geïntegreerd in een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen). Dit is mogelijk door bij voorbeeld het ondergronds brengen van de parking. Het huidig complex wordt geselecteerd als vragend ensemble;

Rijdende Artillerelaan (WO37): De vervanging van de bestaande tijdelijke gebouwen langs de Rijdende Artillerelaan is aangewezen, gezien hun be-

- perkte beeldwaarde naast het beeldbepalend ensemble "St. Maartensdal";
- klooster Sint-Vincentius / Kardinaalstraat (WO38): Het leegstaande klooster komt voor herontwikkeling als woonfunctie (eventueel studentenhuisvesting) in aanmerking;
- Bottelarij (WO39): Wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet is woonontwikkeling op deze site aangewezen, conform het bestaande BPA: zie §14.4.2.B;
- Terclavers - Mechelsestraat (WO40): Wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet is woonontwikkeling op deze site aangewezen, conform het bestaande BPA: zie ook §14.4.2.B;
- VEL fase 2 (WO41): Wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet is woonontwikkeling op deze site aangewezen;
- De Wingerd (WO42): Wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet (relocatie naar 's Hertogenlaan in voorbereiding) is woonontwikkeling op deze site aangewezen. Daarbij is het toegankelijk maken van het park t.b.v. de buurt aangewezen;
- Belgacom (WO43): Een herontwikkeling van de Belgacomsite in functie van gemengde stedelijke functies, waaronder minstens wonen en handel op het gelijkvloers, is wenselijk. Daarbij is een betere stedenbouwkundige integratie ten opzichte van de Vismarkt aangewezen. De site vormt een onderdeel van beeldbepalend ensemble "Vismarkt" en van het kernwinkelgebied);
- Steenpoort (WO44): De ontwikkeling van woningen op de site van het Steenpoortcomplex (Karel Van Lotharingenstraat), conform het bestaande BPA, is wenselijk;
- Brouwersstraat 7 (WO45): De herontwikkeling van het beeldbepalend ensemble i.f.v. de woonfunctie is wenselijk. De relatie tot het omliggende woongebied, de Dijle en het Handbooghof moet worden verbeterd;
- drukkerij Acco (WO46): De ontwikkeling van de onbebouwde terreinen rond drukkerij Acco i.f.v.. de woonfunctie is wenselijk;
- Ziekenhuissite St.-Pieter en St.-Rafaël (WO48): Na de overbrenging van de ziekenhuis-, onderwijs- en onderzoeksfuncties van de benedenstad naar Gasthuisberg, komt de site in aanmerking voor herontwikkeling i.f.v. wonen en complementaire stedelijke functies (zie ook §14.2.2.E: "de ziekenhuissite als katalysator voor de benedenstad en de Dijle"). Het is aangewezen om in de herontwikkeling van de ziekenhuissite enkele aangrenzende gebieden te betrekken: de site "De Goede Herder" (minstens de tuin), de parking van de ziekenhuizen en de bedrijfsgebouwen en de parkeerboxen langs de Janseniusstraat. De site is geselecteerd als vragend ensemble "ziekenhuissite". Creatie van groene ruimte langs de Dijle is noodzakelijk (zie ook §14.5.2.A: "De Dijle als onderdeel van de publieke ruimte");
- St.-Barbara (WO49): De site St.-Barbara komt in aanmerking voor woonontwikkeling in de geest van het bestaande BPA. De vroeger geplande onder-

- grondse rotatieparking, ter vervanging van de bestaande parking in open lucht, is echter niet langer wenselijk (zie §14.6.2.C: "bezoekersparkings in de binnenstad aansluiten op de primaire lussen");
- Minderbroedersstraat Boerenbond (WO50): De site Minderbroedersstraat (KBC, AVEVE, Boerenbond) komt pas voor herontwikkeling in aanmerking wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet. Als nabestemming is een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) aangewezen. Deze ontwikkeling kadert in de selectie van de Minderbroedersstraat als secundaire multifunctionele as. Bij herontwikkeling is schaalverkleining van de bebouwing wenselijk;
 - parking H. Drievuldigheidscollege (WO51): Een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) van de site langs de Parijsstraat is aangewezen;
 - parking KBC (WO52): Zodra de functie als bestemmingsparking geheel of gedeeltelijk overbodig wordt, is de realisatie van woningen op de parking van KBC (Schapenstraat) aangewezen. Een betere integratie van de site in een groene Dijlevallei is noodzakelijk (zie ook §14.5.2.C: "Groene Dijle-oever als randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen");
 - departement Geologie (WO53): Nadat de universitaire functie naar de campus Arenberg overgebracht zal zijn, is een herontwikkeling van de site voor wonen aangewezen. Een mix van studentenhuisvesting en andere woonvormen is aangewezen;
 - Van Vlasselaer - Faculty Club (WO54): Het gebied Bodart - Tervuursevest wordt geselecteerd als vragend ensemble. De algemene opwaardering van de omgeving tussen het Groot Begijnhof en de Tervuursevest is wenselijk, in functie van (1) een betere relatie tussen de binnenstad en het Kasteelpark Arenberg (zie §12.2.2.D: "De Zuidelijke Dijlevallei als grootschalige groene beleefingsruimte voor de binnenstad en de woonkernen Heverlee en Terbank" en §14.7.2.D: "Vesten - verbetering van dwarse relaties voor fietsers en voetgangers"), (2) van de herwaardering van de Dijle in de binnenstad (zie §14.5.2.A: "De Dijle als onderdeel van de publieke ruimte"), (3) van de selectie van Bodart-Tervuursevest als multifunctionele ontwikkelingspool (zie §6.4.4: "multifunctionele ontwikkelingspolen" en §14.7.2.B: "Koppeling van stedelijke functies langs een as voor openbaar vervoer") en (4) een opwaardering van de omgeving van het werelderfgoed Groot Begijnhof. Het gehele gebied (m.i.v. Van Vlasselaer, parking Faculty Club, sportmuseum, rand Tervuursevest) komt op termijn in aanmerking voor een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) als onderdeel van een multifunctionele ontwikkelingspool. Herwaardering van de Dijle-oever en realisatie van hoogwaardige verbindingen voor zacht verkeer zijn noodzakelijk;
 - H. Conscienceplein (WO55): De braakgrond van het H. Conscienceplein en de voormalige schoolgebouwen van de Steinerschool maken plaats voor een samenhangende woonontwikkeling. De creatie van

- hoogwaardige publieke ruimte, aansluitend op het huidige speelterrein, is een randvoorwaarde;
- A. Vesaliusstraat – Parkstraat (WO56): de ontwikkeling van het binnengebied, ter vervanging van de bestaande looden, parkeerboxen en braakgronden, i.f.v. woningen en semipublieke ruimte, is wenselijk;
 - OCMW-site (WO57): Inspelend op de nabijheid van het OCMW en een aantal onderwijscampussen, is de ontwikkeling van diverse woningtypes op de OCMW-site (klassieke woningen, zorgwoningen, studentenhuisvesting) wenselijk. Langs de A. Vesaliusstraat (geselecteerd als primaire multifunctionele as) zijn andere stedelijke functies aangewezen. De creatie van publieke groene ruimte i.f.v. de buurt is aangewezen.
 - Voormalige rijkswachtkazerne Dagobertstraat (WO58): Na relocalisatie van de eenheidspolitie naar de Philipssite, komt de rijkswachtkazerne in aanmerking voor herontwikkeling i.f.v. wonen. Daarbij is de aanpassing van het gabariet langs de Mathildegang wenselijk;
 - Tabacofina – Van der Elst (WO59): De site komt pas voor herontwikkeling in aanmerking wanneer de huidige bedrijfsvoering op deze site spontaan wordt stopgezet. Als nabestemming is een gemengde stedelijke ontwikkeling (waaronder wonen) langs de Vesten aangewezen. Deze ontwikkeling kadert in de selectie van de Vesten als primaire multifunctionele as (zie ook §14.7.2.A: "Vesten als verblijfsruimte met woonkarakter", §14.7.2.B: "Koppeling van stedelijke functies langs een as voor openbaar vervoer") en speelt in op de nabijheid van de multifunctionele ontwikkelingspool en het multimodaal knooppunt "Stationsomgeving";
 - Klein Rijsel (WO60): In functie van de herontwikkeling van de stationsomgeving is, achter het Provinciehuis, de realisatie van woningen in een groene omgeving (conform het bestaande BPA) aangewezen (zie ook §14.7.2.A: "Vesten als verblijfsruimte met woonkarakter");
 - Bierbeekstraat (WO61): De realisatie van woningen op de plaats van de bestaande garageboxen is aangewezen, in functie van een optimaal ruimtegebruik en de stedenbouwkundige homogeniteit van het woonweefsel. De parkeerfunctie kan ondergronds worden voorzien;
 - Het Latijns-Amerikaans College (Tervuursestraat) wordt geselecteerd als gebied voor studentenhuisvesting. Het park langs de Van Waeyenberghlaan zou bij herontwikkeling van de site publiek toegankelijk moeten worden gesteld.
- B Stedenbouwkundige integratie van grootschalige complexen
- De morfologische structuur van de gordel rond de middeleeuwse kern wordt gekenmerkt door een dubbele schaal. De basisstructuur bestaat uit conventionele bouwblokken, samengesteld uit kleinschalige (woon)gebouwen. Op verschillende plaatsen heeft het kleinschalige weefsel plaats moeten maken voor grootschalige complexen, die noodzakelijk zijn om stedelijke programma's van grotere omvang te huisvesten. Aangezien schaalver-

grotendeels een tendens is die de meeste stedelijke programma's kenmerkt, zal de behoefte aan grootschalige complexen blijven bestaan.

Het is niet vol te houden deze grootschalige complexen louter als een verstoring van het authentieke stedelijk weefsel te beschouwen. Ze vormen in tegendeel een nieuwe "laag" in het stedelijk weefsel.

De grootschalige complexen die in de binnenstad voorkomen of bijkomend gepland worden, moeten daarom maximaal in hun stedenbouwkundige context worden geïntegreerd. Deze integratie heeft minstens betrekking op:

- Het *programma*: Is het programma waarvoor het complex gebruikt wordt, verenigbaar met de omgeving (omvang, complementariteit, hinder...)?
- De *morfologie*: Houdt de morfologie van het complex rekening met de morfologie van de omgeving en in welke mate voegt ze iets toe (schaal, gabarit, overgangen, wanden, buitenruimte, zichten en lichten, ...)?
- De *publieke ruimte*: Op welke manier conditioneert het complex de publieke ruimte (visuele en functionele relatie, gevelwanden, verkeersproductie, ...)? In welke mate voegt het complex kwaliteitsvolle ruimte toe aan de publieke ruimte (exterieur – interieur, privatisering, doorgangen...)?
- De *ontsluiting*: Welk karakter hebben de functionele relaties tussen het complex en de publieke ruimte? Hoe past het complex zich in de structuur voor zacht verkeer in? Wat is de productie en/of de attractie van wegverkeer? Hoe is de ontsluiting met openbaar vervoer? Hoe worden de autoparkings georganiseerd?
- De *architecturale kwaliteit*: In welke mate represeneert de architectuur het complex en het programma? Hoe verhoudt ze zich tot de architectuur van de directe omgeving? Is de architectuur authentiek? In welke mate verrijkt ze het landschap van de binnenstad?

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Met het oog op de stedenbouwkundige integratie van bestaande en toekomstige grootschalige complexen kunnen in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) randvoorwaarden gesteld worden waarvan de instandhouding of de ontwikkeling afhankelijk gemaakt wordt. Deze randvoorwaarden kunnen betrekking hebben op programma, morfologie, publieke ruimte, ontsluiting en architecturale kwaliteit. Een aantal grootschalige complexen worden als woonontwikkelingsgebied geselecteerd (zie §14.3.2 A).
- Grootschalige complexen en/of programma's waarvan de stedenbouwkundige integratie structureel ontoereikend is, kunnen niet onbeperkt in stand gehouden worden. Het complex en/of het programma wordt als uitdovend beschouwd. De herlocalisatie van het programma en de herontwikkeling van de site worden vooropgesteld.
- Voor grootschalige complexen waarvan het programma niet kan uitbreiden zonder de stedenbouwkundige integratie te ondermijnen, kan een uitbreidingszone worden afgebakend. Binnen deze uitbreidingszone kunnen geen projecten worden uitgewerkt zolang er geen duidelijkheid bestaat over de ontwikkelingsperspectieven van het groot-

schalig programma, of zolang geen inrichtingsplan* voor het geheel van het complex en de uitbreidingszone is opgemaakt en goedgekeurd door de gemeenteraad.

C Gemengde stedelijke functies langs een beperkt aantal assen

Een willekeurige of gelijkmataige spreiding van centrumfuncties zoals binnen de eerste middeleeuwse omwalling het geval is, is in de gordel rond de middeleeuwse kern niet wenselijk. Het zou de woonkwaliteit in nu nog homogene woonwijken te zeer kunnen aantasten. Nochtans zijn er binnen dit gebied reeds talrijke centrumfuncties gevestigd. Deze hebben zich ontwikkeld langs een aantal assen: de historische radiale straten naar de stadspoorten, de hoofdstraten in het plan Laenen, grootschalige functies in de Dijlevallei, ... Deze assen zullen versterkt worden. Tegelijk kunnen nieuwe assen worden gecreëerd (zie figuur 2.50).

Dit concept biedt verschillende voordelen. Zo kunnen de tussenliggende woongebieden gevrijwaard blijven van mogelijke hinder door centrumfuncties. Daarnaast worden door concentratie van centrumfuncties enkele voor bezoekers aantrekkelijke assen gecreëerd. Ze verbinden de middeleeuwse stadskern met de rand van de binnenstad (waar de randparkings gelegen zijn). Deze assen kunnen binnen de deelruimte zelf een bindende functie hebben tussen verschillende (woon)wijken. Ook de verkeersorganisatie gebeurt vlotter wanneer de centrumfuncties geconcentreerd worden langs enkele assen.

De Bondgenotenlaan en de Diestsestraat zijn onmiskenbaar de zwaarste assen die doorheen de gordel liggen. Ze functioneren niet alleen op het niveau van de gordel maar zijn ook onderdeel van het kernwinkelgebied dat in belangrijke mate in de middeleeuwse kern gelegen is. De ontwikkelingsperspectieven voor beide assen werden daar geformuleerd. De westelijke helften van beide straten zijn voorlopig nog de meest dynamische. Naarmate de afstand tot de middeleeuwse kern toeneemt, verandert de aard van de publieke ruimte en van de publieksgerichte functies. Steeds meer echter schuift het commercieel apparaat op richting station.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- **De centrumfuncties in de gordel rond de middeleeuwse kern worden zoveel mogelijk langs assen doorheen de woonkern geconcentreerd.** Deze worden geselecteerd als multifunctionele assen in de binnenstad*. Aan de inpassing van deze centrumfuncties kan eventueel een specifieke morfologie worden gekoppeld. De verdere uitwerking van randvoorwaarden voor functies, morfologie, publieke ruimte en circulatie valt buiten het bestek van het structuurplan.
- **Op de primaire multifunctionele assen wil de stad de gemengde stedelijke functies stimuleren; op de secundaire multifunctionele assen wil de stad de stedelijke functies faciliteren.**
- **Selectie van de primaire multifunctionele assen in de binnenstad (zie centrumstructuur §6.4.3 en figuur 2.12.a): Tiensestraat vanaf Herbert Hooverplein (MP1), Naamsestraat vanaf St.-Michielsstraat**

(MP2), Brusselsestraat vanaf Lei (MP3), Mechelsestraat vanaf Vismarkt (MP4), Maria Theresiastraat (MP5), Vesaliusstraat (MP6), Blijde-Inkomststraat (MP7), Kapucijnenvoer (MP8), Vaartstraat (MP9), vesten (tussen J.M. Artoisplein en Kapucijnenvoer) (MP10), Smoldersplein (MP11), Rijschoolstraat (MP12), Parijsstraat vanaf Minderbroedersstraat (MP13).

- Selectie van de secundaire multifunctionele assen in de binnenstad: Fonteinstraat-Tessenstraat (MS1), Tervuursestraat (MS2), Goudsbloemstraat (MS3), Burchtstraat (MS4), Parkstraat (MS5), Justus Lipsiusstraat (MS6), J.P. Minckelersstraat (MS7), Van den Gheynlaan (MS8), Dirk Boutselaan vanaf Wandalingenstraat (MS9), Brouwersstraat (MS10), Petermannenstraat (MS11), Donkerstraat (MS12), Schapenstraat (MS13), Damiiplein (MS14), De Beriotstraat (MS15), Minderbroedersstraat (MS16), Vital Decosterstraat (MS17), Koning Leopold I-straat (MS18), Van Waeyenberghlaan – St. Jacobsplein (MS19).

D Een krans van scholen omheen de middeleeuwse kern

Momenteel zijn een groot aantal onderwijsinstellingen gevestigd in de Leuvense binnenstad. Deze instellingen liggen op loopafstand van de middeleeuwse kern, waardoor ze vlot en veilig ontsloten worden met het openbaar vervoer. Vanaf het Fochplein vertrekken immers bussen aan een hoge frequentie naar de meeste bestemmingen in en rond Leuven. Scholieren kunnen hier zonder extra overstap een bus naar huis nemen, hetgeen, gelet op de vaak lange verplaatsingen, een grote luxe is. Door op

piekmomenten de frequentie te verhogen, kan de capaciteit gevoelig uitgebreid worden.

Het verkeersluwe voetgangersgebied in de eerste middeleeuwse kern garandeert een veilige en comfortabele verbinding tussen Fochplein en school.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De schoolomgevingen moeten verkeersluw worden gemaakt. Tussen elke schoolomgeving in de binnenstad en het Fochplein moet een ononderbroken verkeersluwe verbinding worden gerealiseerd (zie figuur 2.49).

E Evenwichtige spreiding van groene ruimten

Klein- of middenschalige, publiek toegankelijke groene ruimten in de binnenstad in het algemeen, en in de gordel in het bijzonder, vormen een belangrijke factor in de appreciatie van de woonkwaliteit. Een fijnmazige spreiding van meerdere kleine, goed bereikbare gebieden is efficiënter dan de inplanting van een beperkt aantal grotere gebieden.

Een bijzondere rol is weggelegd voor de Dijle, die niet alleen als bindend element fungeert tussen verschillende groene ruimten, maar tevens een ecologische verbindingenfunctie heeft (zie verder §14.5).

Een verhoging van de belevingswaarde van de woonomgeving kan ook gerealiseerd worden door de aanleg van groenelementen op kavelniveau zoals tuinen, groendaken, gevelbeplanting....

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Aangezien met betrekking tot de groene ruimten in de binnenstad in de eerste plaats de belevingswaarde belangrijk is, is hun publieke toegankelijkheid bepalend voor de mate waarin ze effectief een rol voor het wonen kunnen vervullen. De stad tracht daarom de aanwezige groene ruimte, die de schaal van de belevingswaarde voor de kavel overstijgt, publiek toegankelijk te maken via overeenkomsten met de eigenaars.
- De aanwezigheid van groen in een bebouwde omgeving als de binnenstad maakt meteen dat deze locaties ook belangrijk zijn uit het oogpunt van natuurontwikkeling. In de openruimtestructuur worden deze gebieden daarom geselecteerd als gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde.
- Volgende gebieden worden geselecteerd als een gebied met recreatie als hoofdfunctie* (zie figuur 2.53) en zijn reeds toegankelijk: Kruidtuin (1), Stadspark (2), Bruul (3), Verloren Kost (E. Remy-vest) (5), Groefplein (7), park Van Daelecollege (Naamsestraat) (10), park Dijlemolens (11), park Mechelsestraat - Klein Begijnhof (13a), tuin Dewalque (Nobelstraat) (14), Lei (17), Handbooghof (18), park Penitentienestraat (31).
- Volgende gebieden worden geselecteerd als een gebied met recreatie als hoofdfunctie (zie figuur 2.53) en moeten op termijn worden ontwikkeld tot publiek toegankelijke groene ruimten in de binnenstad: Dijlepad (28), St.-Maartensdal (29), park Van Waeyenberghlaan (30), park Glas-blazerijstraat (32).
- Volgende gebieden worden geselecteerd als een gebied met geïntegreerde bebouwing* (zie figuur 2.53) en zijn reeds toegankelijk: park Kartuizerklooster (H. Geeststraat) (4), Camillo Torres (6), tuin St. Kwinten (8), pleinen Groot-Begijnhof (9), Vriesenhof (Tessenstraat) (12), faculteit L&W (Maria-Theresiastraat) (15), tuin Pauscollege (16).
- Volgende private gebieden worden geselecteerd als een gebied met geïntegreerde bebouwing (zie figuur 2.53) en worden bij voorkeur publiek toegankelijk gesteld: Keizersberg (19), Tuinbouw-school (De Wijnpers) (20), De Wingerd (21), Keizerhof (22), parking Bonte (Diestsevest) (23), kloostertuin Montfortanen (Diestsevest) (24), tuin Latijns-Amerikaans College (26), park Iers College (27), tuin Redemptoristen (Brabançonnestraat) (33).
- In volgende woonontwikkelingsgebieden moeten bij de ontwikkeling een publiek toegankelijke groene ruimten worden gerealiseerd (zie figuur 2.53): Tus-sen Twee Waters (34), magazijnen Interbrew (Sluisstraat-Vaartstraat) (35), parking Interbrew Minckelersstraat (36), Bottelarij (Mechelsestraat - Sluisstraat) (37), Steenpoortcomplex (38), ziekenhuissite St. Pieter - St.Rafaël en parking (39), KBC-parking Schapenstraat (40), faculteit Geologie (Redingenstraat) (41), Van Vlasselaer - Faculty Club (Tervuursevest - Schapenstraat) (42) en op de OCMW- site (F. Lintsstraat) (43).
- Volgende openbare ruimten in de binnenstad moeten hun groen karakter behouden (zie figuur

- 2.53): Hogeschoolplein (44), St-Jacobsplein (45), Vismarkt (46), Oude Markt (47), Hooverplein. (48)
- Deze selecties zijn niet-limitatief.

14.3.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte gordel (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

Een aantal van deze projecten en acties heeft betrekking op meerdere deelruimten en -systemen in de binnenstad.

158

- *Structuurschetsen voor de binnenstad*

De stad maakt structuurschetsen op voor de binnenstad, hetzij voor specifieke gebieden, hetzij voor specifieke structuren (huisvesting, publieke ruimte, groen, centrumfuncties) in de binnenstad. De structuurschetsen concretiseren de concepten en de ontwikkelingsperspectieven uit het structuurplan en vullen ze aan. De structuurschetsen gaan belangrijke acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor het gebied of de structuur in kwestie, vooraf. Deze structuurschetsen worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen*

De stad maakt diverse thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen op waarmee het juridisch kader in overeenstemming wordt gebracht met de voorgestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit impliceert onder

meer de afbakening van de woonontwikkelingsgebieden, de openruimtegebieden en de multifunctionele gebieden.

- *Opmaak van een gebiedsgericht RUP benedenstad*

De stad maakt een RUP voor de benedenstad. Het omvat minstens de ziekenhuissite tussen Brusselsestraat en Jansseniusstraat, de kantoorsites langs de Minderbroedersstraat en St. Barbara.

- *Woningbouwprojecten*

De stad pleegt overleg met de eigenaars van de gronden in de afgebakende woonontwikkelingsgebieden. Zij onderzoekt op welke wijze (en met welke partners) deze woonontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd. De stad overweegt de aankoop van strategisch gelegen kavels binnen de woonontwikkelingsgebieden, met de bedoeling sturend te kunnen optreden in de ontwikkeling ervan.

- *Ontwikkeling van publieke groene ruimten*

De stad overlegt met de eigenaars van groene ruimten in de binnenstad, met de bedoeling tot een overeenkomst te komen over de publieke toegankelijkheid van deze groene ruimten. De stad ontwikkelt bijkomende publieke groene ruimten in de binnenstad.

14.4 DEELRUIMTE VAARTKOM: VAN INDUSTRIEGBIED NAAR SUBCENTRUM

14.4.1 Visie

A De Vaartkom als locatie voor grootschalige stedelijke functies

De goede bereikbaarheid vanaf de ring, de nabijheid van het station en van de binnenstad en de beschikbare ruimte verantwoorden de creatie van een subcentrum voor woningen, kantoren, middelgrote commerciële vestigingen en recreatieve functies in de Vaartkom. Op deze manier kan de uitzaaiing van grootschalige detailhandelszaken buiten het centrum (langs de steenwegen) tegengegaan worden. De Vaartkom beschikt immers over gelijkaardige troeven.

Door de Vaartkom als locatie voor sommige grootschalige stedelijke functies uit te spelen, kan een complementair aanbod met de binnenstad ontstaan. Hierdoor worden niet enkel nieuwe impulsen gegeven aan een gebied dat aan reconversie toe is, maar worden de bestaande commerciële en recreatieve functies in de binnenstad versterkt (zie ook centrumstructuur, §6.4.4 en economische structuur, §7.6.6).

B Wonen in de Vaartkom

Omdat de Vaartkom een aantal potentiële woonkwaliteiten biedt, en om te vermijden dat het gebied na sluitingsuur van de centrumfuncties zou verlaten worden, is de aanwezigheid van een substantieel aantal woningen

essentieel. Gezien de hoge bouwdichtheid en de specifieke morfologie, zullen dit echter geen klassieke, grondgebonden woningen zijn. Alternatieve woningtypes (lofts, ...) moeten worden uitgewerkt, voor een publiek voor wie de aanwezigheid van de andere stedelijke functies een troef is.

C Behoud van de specifieke morfologie

De Vaartkom heeft een eigen karakter en is herkenbaar als één ruimtelijk samenhangend geheel. De positierring, de omvang en de massiviteit van de gebouwen bepalen in grote mate de eigenheid van deze deelruimte. De Vaartkom moet haar eigen karakter bewaren, om zo haar specifieke functie van subcentrum te affirmeren.

14.4.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van de deelruimte "Vaartkom" wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.54.

A De Vaartkom als scherpunt tussen Vaartlandschap en vesten

De Vaartkom is de plek waar de twee deelsystemen Vaartlandschap (zie noordelijke trechter §10.6) en vesten (zie verder §14.7) elkaar ontmoeten. Het Vaartlandschap wordt gekenmerkt door de mix van commerciële, industriële en recreatieve activiteiten in een industriële architectuur. De vesten worden gekenmerkt door een mix van woningen, kantoren en - in mindere mate - commerciële functies in een stedelijke architectuur. De Vaartkom zal

als scharnier tussen deze beide deelsystemen moeten functioneren en hier zowel functioneel als morfologisch aansluiting op zoeken.

Als eindpunt van de singels én de Vaart vormt de Vaartkom een belangrijke toegang tot de stad. De ruimte moet daarom alleszins een representatief karakter en eigen gezicht hebben. De scharnierfunctie komt ook op functioneel vlak tot uiting, doordat er gestreefd wordt naar een intensieve verweving van zowel grootschalige commerciële en recreatieve voorzieningen (eerder aansluitend bij de Vaart), als van kantoren en woningen (eerder aansluitend bij de vesten). Doordat de industriële functie van de enclave Tussen Twee Waters volledig verdwijnt, komt dit gebied in aanmerking voor herontwikkeling tot kantoor- en woonomgeving. Op deze site moet de overgang van de industriële naar de stedelijke schaal worden gerealiseerd.

De scharnierfunctie komt ook tot uiting in de groene ruimte. In de Vaartkom komen verschillende groenelementen samen zoals de Dijle, de singels, de Vaart en de Keizersberg. De binnenstedelijke groenelementen gaan hier over in de lineaire groenstructuren van Leuven-Noord (Dijle, Vaart, talud Wilsele).

Door de scharnierfunctie verdient de aanleg van de publieke ruimte, de waterkant rond de Vaartkom, extra aandacht. Deze ruimte zal het bindend element vormen tussen de getransformeerde blokken op de noordelijke oever en de herontwikkelde enclave op de zuidelijke oever. Naast een representatieve aanleg van de publieke

ruimte zelf en van de omliggende gebouwen, is vooral het geleiden van de (auto)verkeersstromen een belangrijk thema.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- **De Vaartkom wordt geselecteerd als multifunctionele ontwikkelingspool (zie §6.4.4. en §7.6.6.) en als grootschalige detailhandelszone (zie §6.4.9.).**
- **De schaal en de representativiteit van de bebouwing en de openbare ruimte van de Vaartkom moeten de trekkersrol en de scharnierfunctie aan het einde van de vesten en de Vaart kunnen waarmaken. Als stedelijk scharnier* komt de Vaartkom ook prioritair in aanmerking voor de heraanleg van de publieke ruimte.**
- **Het doorgaand verkeer van de Kolonel Begaultlaan wordt achter de blokken langs de Vaartkom over het Engels Plein geleid, om door de Asstraat op de Vaartkom aan te sluiten. De Vaartkom zelf (linkeroever) en de andere dwarsstraten die erop uitgeven, worden verkeersluw. De oude spoorbrug over de Vaart moet worden aangepast tot oversteekplaats voor voetgangers, fietsers en bussen.**
- **Op de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen rondom de Vaartkom, moeten publiek toegankelijke functies worden ondergebracht (winkels, recreatie, loketdiensten, onthaalruimten van kantoren, ...).**

B *De Dijle als nieuwe grens tussen de Vaartkom en de binnenstad*

Oorspronkelijk vormde de verlegde Dijle een vanzelfsprekende grens tussen de industriële ontwikkeling aan

de Vaartkom en het gemengde woongebied dat meer aansluit bij de binnenstad. In dat woongebied werden geleidelijk aan industriële activiteiten ingeplant. De grens tussen industriële ontwikkelingen en woongebied schoof hierdoor steeds verder op richting stadscentrum. Nu de industriële activiteit zich buiten de ring terugplooit, kan de Dijle opnieuw als grens tussen twee morfologisch verschillende gebieden fungeren. De industriële sites ten zuiden van de Dijle moeten tot woongebied herontwikkeld worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Dijle wordt als grens beschouwd tussen het multifunctionele subcentrum met grootschalige ontwikkelingen, en de woonstad met vooral een kleinschalige morfologische structuur. Door de overwelvingen van de Dijle weg te halen tussen Mechelsestraat en Vaartstraat en de oevers groen in te richten, wordt deze grens opnieuw beleefbaar. Het bouwblok Vaartkom - Vaartstraat - Sluisstraat wordt geselecteerd als herontwikkelingslocatie. Het binnengebied moet er worden vrijgemaakt en de Dijle moet maximaal worden opgegelegd.
- De site van de bottelarij (Sluisstraat - Mechelsestraat), Terclavers (Penitentienstraat - Fonteinstraat) en de parking van Interbrew (Minckelersstraat) worden geselecteerd als herontwikkelingslocatie. Ze moeten opnieuw als woongebied met hoofdzakelijk kleinschalige bebouwing ontwikkeld worden, zoals werd beschreven in de deelruimte 'gordel'. De sites zijn onderdeel van het vragend ensemble "Dijlevallei gordel noord".

- Het bouwblok "De Hoorn" (Burchtstraat - Sluisstraat - Glasblazerijstraat) wordt geselecteerd als herontwikkelingslocatie. Daar is een gemengde stedelijke ontwikkeling mogelijk, als onderdeel van de multifunctionele ontwikkelingspool "Vaartkom"; langs de Glasblazerijstraat moet een publiek park worden gerealiseerd (geselecteerd als openruimtegebied met recreatie als hoofdfunctie -figuur 2.05 R20). Het bouwblok is een onderdeel van het beeldbepalend ensemble "Vaartkom" en van het vragend ensemble "Dijlevallei gordel noord").

C *Transformatie van de zes noordelijke blokken*

De massiviteit van bouwvolumetrie en architectuur van de zogenaamde "zes blokken" tussen Vaartkom en Engels Plein is beeldbepalend voor het industrieel verleden van de Vaartkom. Bij de herontwikkeling van deze terreinen moet daarom de globale morfologische structuur worden gerespecteerd. De belangrijkste gebouwen moeten worden gerenoveerd en geïntegreerd in nieuwe projecten.

Om de schaal van deze zes bouwblokken in te passen in de visie van de ontwikkeling als subcentrum, is een menging van functies (recreatie, handel, kantoren en wonen) per bouwblok wenselijk.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De transformatie van de zes blokken tussen Vaartkom en Engels Plein moet het globale beeld van de industriële ontwikkeling, respecteren. De

zes blokken worden geselecteerd als herontwikkelingslocatie met het oog op de opname van gemengde stedelijke functies als onderdeel van de multifunctionele ontwikkelingspool*. De blokken zijn onderdelen van het beeldbepalend ensemble "Vaartkom". Blokken 2 t.em. 6 worden bovendien geselecteerd als woonontwikkelingsgebied (WO29 tot WO32 op figuur 2.09). De blokken worden herontwikkeld conform de voorschriften van het BPA Vaartkom.

- Op het Engels Plein ijvert de stad voor de realisatie van gemengde stedelijke functies en een multifunctioneel parkeergebouw (conform het bestaande BPA), als onderdeel van de multifunctionele ontwikkelingspool "Vaartkom". Het Engels Plein wordt geselecteerd als herontwikkelingslocatie. De bestaande functies (houtopslag en -handel) kunnen niet onbeperkt in de tijd bestendig worden; zij zijn niet meer verenigbaar met de bepalingen van het recent goedgekeurde BPA. Voor de ontwikkeling komen commerciële oppervlakten (als onderdeel van de zone voor grootschalige detailhandel "Vaartkom"), recreatie en parkings in aanmerking. Deze parkings zijn bedoeld als bestemmingsparking voor de zes blokken, voor het entrepot en voor de handel op de gelijkvloerse verdieping van het parkeergebouw en als randparking voor de binnenstad. Het parkeergebouw moet indien bouw- en verkeerstechnisch mogelijk, rechtstreeks aansluiten op de Lüdenscheidsingel.

- De huidige morfologie van Blok 1 (Dava) kan niet behouden blijven. Indien de stad dit bouwblok verwerft, kan ze er een centrumfunctie implanten die ingeschakeld wordt als trekker voor het gebied, zoals eerder bij het concepten van de bezoekersgerichte ruit werd aangegeven.
- Het voormalige entrepotgebouw wordt geselecteerd als herontwikkelingslocatie i.f.v. de uitbouw van een multifunctionele ontwikkelingspool. Het gebouw moet bewaard worden. De stad reserveert het entrepotgebouw voor de inrichting als muziekcentrum. Deze bestemming sluit aan bij de representatieve ligging van het gebouw en heeft een publiek karakter.

D Herontwikkeling van de enclave Tussen Twee Waters

De enclave tussen de Vaartkom en de Dijle zal omgevormd worden van een gebied met uitgesproken industriële functie tot een gebied met gemengde stedelijke functies. De morfologie van het gebied is weinig representatief en uitsluitend gericht op de industriële functie, waardoor het behoud van de schaal, zoals in het noordelijke deel, minder aangewezen is. De specifieke structuur van de gebouwen biedt bovendien geen mogelijkheden voor nieuwe invulling.

De site komt daarom voor een volledige herontwikkeling in aanmerking. Dat moet gebeuren binnen een morfologie die aansluit bij het authentieke beeld van de Vaartkom en functies die binnen de logica van de vesten passen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De enclave Tussen Twee Waters wordt geselecteerd als een herontwikkelingslocatie i.f.v. de uitbouw van een multifunctionele ontwikkelingspool. Langs de Vaartkom en het J.M. Artoisplein kan een representatieve schil voor kantoren en andere stedelijke functies worden gerealiseerd. De bouw van het hoofdkwartier van Interbrew is daar een eerste – belangrijke – aanzet van. Langs de Dijle kunnen collectieve en individuele woongebouwen worden opgetrokken. Deze woningen moeten met nieuwe voetgangers- en fietsbruggen over de Dijle met de woonstad verbonden worden. In het binnengebied van Tussen Twee Waters kunnen zowel woningen als kantoren worden gepland. Er moet op Tussen Twee Waters ook een publieke groene ruimte worden gerealiseerd, naast een groene inrichting van de Dijleoevers.

E Publiekstrekkers als stapstenen langsheen de route naar het centrum

Zoals eerder aangehaald is het wenselijk de verbindingsroute tussen het subcentrum Vaartkom en het stadscentrum aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Momenteel zijn in het gebied tussen de Vaartstraat en de Mechelsestraat reeds een aantal gebieden aanwezig met een bijzondere uitstraling. Deze gebieden kunnen worden uitgebouwd als opeenvolgende stapstenen voor een soepel verkeer tussen Vaartkom en stadscentrum.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Via het tracé Sluisstraat – Dijle – Van Lotharingenstraat – Vismarkt – Mechelsestraat / Augustijnenstraat wordt een route tussen het stadscentrum en de Vaartkom ontwikkeld, bestemd voor fietsers en voetgangers.
- De mentale afstand langs deze route wordt verkleind door de integratie van opeenvolgende "stapstenen" die deze route animeren: de beschermd brouwerij De Hoorn, nieuwe woonwijk op de Bottelarijsite, het Klein Begijnhof, de St.-Geertruiabdij, het Steenpoortcomplex, Dreyfus, de heraanlegde Vismarkt.

14.4.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelruimte Vaartkom (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

Een aantal van deze projecten en acties heeft betrekking op meerdere deelruimten en -systemen in de binnenstad.

- Coördinatie van de ontwikkelingsinitiatieven in de Vaartkom

De stad brengt de voornaamste eigenaars, de geïnteresseerde bouwheren en investeerders voor de Vaartkom en de overheden bij elkaar. Ze stelt in samenwerking met Interbrew een projectmanager aan die de ontwikkeling van de Vaartkom coördineert en ondersteunt.

Deze coördinatie heeft als doel de stedenbouwkundige kwaliteit te verzekeren, de implementatie van de ontwikkeling te vergemakkelijken, de potentiële functies op de meest geschikte plaats te brengen en de meerwaarde van een combinatie van functies te versterken.

- *Realisatie van een muziekcentrum in het voormalige entrepot*

De stad onderzoekt de randvoorwaarden op bouwtechnisch, financieel en exploitatiefvlak voor de realisatie van een muziekcentrum in het voormalig entrepotgebouw.

- *Herontwikkeling van blok 1 en het Engels Plein*

De stad start de onteigeningsprocedure in functie van de verbreding van de Asstraat. De stad zoekt een geschikt programma voor de herbestemming van Blok 1 langs de Vaartkom, met de bedoeling de ontwikkeling van dit blok te koppelen aan de bouw van het multifunctioneel parkeergebouw, de heraanleg van het Engels Plein en de realisatie van het Muziekcentrum.

- *Herontwikkeling van Tussen Twee Waters*

De stad past het BPA Vaartkom aan zodat een andere ontwikkeling van Tussen Twee Waters, zoals boven omschreven, mogelijk wordt. De stad bepleit bij de eigenaars, de bouwheren en de investeerders een spoedige, kwaliteitsvolle en integrale ontwikkeling van Tussen Twee Waters.

- *Aanpassing oude spoorbrug tot oversteekpunt voor voetgangers, fietsers en bussen*

De stad verzoekt de NV Zeekanaal om de aanpassing van

de oude spoorbrug tot oversteekpunt voor voetgangers, fietsers en bussen. Ze onderzoekt in samenwerking met De Lijn de meest geschikte verkeersorganisatie langs de Vaart en Vaartkom in functie van de inpassing van deze brug in het verkeerssysteem.

14.5 DEELSYSTEEM DIJLE: DE DIJLE LEVEND DOOR LEUVEN

14.5.1 Visie

A Opwaarderen van de belevingswaarde van de Dijle

Met de afname van het economisch belang van de Dijle verdween de rivier geleidelijk aan uit het stadsbeeld en degradeerde ze tot een riool: de snelle afvoer van regen- en afvalwater werd de belangrijkste taak. Vandaag denkt men anders over de rol die waterlopen in een stedelijk gebied kunnen vervullen. De Dijle kan bijdragen tot een gevarieerd stedelijk milieu en een eigen stedelijke "sfeer". De bedoeling is dan ook de belevingswaarde van de Dijle over haar volledige lengte op te waarderen. Dat kan op verschillende manieren, afhankelijk van de specifieke omstandigheden.

B Opwaarderen van de ecologische waarde van de Dijle

De Dijle is één van de weinige continue natuurlijke elementen die doorheen de binnenstad lopen. Vandaar haar belang als groencorridor* in de openruimtestructuur van Leuven. Een uitgebreide set van maatregelen kan de corridorfunctie van de Dijle versterken. In het structuurplan worden de ruimtelijke maatregelen verder toegelicht.

C Verbetering van de waterkwaliteit

De verhoging van de ecologische en de belevenswaarde van de Dijle heeft weinig zin zonder de verbetering van de waterkwaliteit, zowel van de Dijle zelf als van de waterlopen die erop uitgeven. Binnen de stad betekent dit dat, samen met Aquafin, de resterende lozingspunten in de Dijle moeten worden opgeheven door de aanleg van nieuwe collectoren.

De inspanningen van Leuven volstaan echter niet, als de gemeenten stroomopwaarts van de Dijle geen vergelijkbare inspanningen leveren.

14.5.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem Dijle wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resultert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.55.

A De Dijle als onderdeel van de publieke ruimte

De belevenswaarde van de Dijle wordt verhoogd door haar nadrukkelijker als onderdeel van de publieke ruimte naar voor te schuiven.

Dit kan door de rivier op een aantal strategische plaatsen open te werken of door het vrijwaren en creëren van doorzichten naar de rivier vanaf de publieke ruimte. Indien meer ruimte beschikbaar is, kunnen de oevers publiek toegankelijk gemaakt worden en ingericht worden als verblijfsruimte. Een derde manier bestaat erin om in private projecten – en dan vooral deze met een be-

zoekersgerichte functie - toe te zien op een kwalitatieve uitwerking van de relatie tussen project en Dijle. Bij nieuwbouwprojecten moet alleszins vermeden worden dat grote gedeelten van de Dijleoevers geprivatiseerd worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De Dijle moet worden open gemaakt bij de ontwikkeling van de ziekenhuissite. Een aantal publieke en semi-publieke groene ruimten worden op deze plaats gekoppeld aan het Dijlepad. Herlocalisatie van de Spar-supermarkt in de Brusselsestraat is wenselijk (eventueel naar de ziekenhuissite) zodat ook hier de overwelving kan verdwijnen.
- Tussen de Penitentierenstraat en de Fonteinstraat wordt een buurtparkje aangelegd. Op termijn kan de Dijle worden opengewerkt ter hoogte van Terclavers, indien de activiteiten van de drankhandel gehertlocaliseerd worden.
- De publieke ruimte langs de Dijle ten zuiden van Tussen Twee Waters moet worden aangepakt. De restruimte achter Parking Minckelers kan worden ontwikkeld in samenhang met de kloostertuin van de Montfortanen, als twee aaneengeschakelde publieke ruimten.
- Bij de herontwikkeling van de oude Bottelarijsite tussen Mechelsestraat en Sluisstraat, is de herwaardering van de Dijleoevers als publieke ruimte een randvoorwaarde.

B De Dijleoevers als dragers van zacht verkeer

Het continue tracé van de Dijle doorheen de binnenstad en het feit dat de Dijle langs of door enkele strategische locaties loopt (Groot Begijnhof, ziekenhuissite, Vaartkom...) maken de rivieroever uiterst geschikt als dragers van routes voor zacht verkeer. De Dijle wordt dan ook opgenomen als tracé voor zacht verkeer in het structuurplan. Dit betekent niet per definitie dat de oevers over hun volledige lengte toegankelijk gemaakt zullen worden. Dit zal enkel gebeuren op de plaatsen waar de omstandigheden dit toelaten. Ontwikkelingen in de nabijheid van de Dijle moeten aangesloten worden op het netwerk.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Bij ontwikkeling van de ziekenhuissite wordt een as voor langzaam verkeer uitgebouwd langs de opengewerkte Dijle.
- De Dijle wordt drager van zacht verkeer ter hoogte van de sportterreinen van Stade Leuven (zie zuidelijk plateau, §12.2). Dit tracé kan doorgetrokken worden in de binnenstad via een nieuwe onderdoorgang voor voetgangers en fietsers onder de Tervuursevest, de parking van de Faculty Club, het begijnhof en het parkje achter de Dijlemolens.
- Het Dijlepad wordt aangesloten op het kloosterpark van de Montfortanen. Bij de heraanleg kan een aantrekkelijke route voor fietsers tussen ring en St-Maartensdal aangelegd worden.
- Bij de ontwikkeling van het Steenpoortproject wordt een as voor langzaam verkeer uitgebouwd.

C Groene Dijleoevers als randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen

De ecologische corridorfunctie, de verbindingen voor langzaam verkeer,... moeten als minimale randvoorwaarden aan nieuwe projecten in de Dijlevallei worden opgelegd. In de Dijlevallei komen immers een aantal grootschalige complexen in aanmerking voor herontwikkeling.

Bij deze herontwikkeling moet de Dijle bovendien als inspirerende randvoorwaarde worden uitgespeeld voor nieuwe projecten. Toegangen, publieke en private buitenruimte, zichten vanuit gebouwen, ... kunnen op de Dijle worden georiënteerd. Op die manier geeft de belang van de Dijle een meerwaarde voor de stedelijke functies die erop uitgeven.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Bij de ontwikkeling van de sites, gelegen langs de Dijle zullen randvoorwaarden opgelegd worden voor de integratie van de Dijle en haar oevers in het stedenbouwkundig project (zie hoger §14.3).
- Bij de ontwerpen van parken, groenstroken en oeverstroken langs de Dijle zal natuurontwikkeling geïntegreerd worden om de ecologische verbindingenfunctie te realiseren. In de plannen moet voldoende ruimte gereserveerd worden voor groenstroken op de oevers en zullen een aantal grotere stapstenen gerealiseerd moeten worden (grotere groenzones).

14.5.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem Dijle (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een inrichtingsplan voor de Dijle*

De stad maakt een inrichtingsplan voor de Dijle in de binnenstad, waarin de verschillende ontwikkelingsperspectieven verder worden uitgewerkt. Dit plan behandelt onder meer de ecologische verbindingsfunctie en de realisatie van het Dijlepad doorheen de binnenstad. Het inrichtingsplan wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Opmaak gebiedgericht RUP benedenstad*

De stad zal in het gebiedsgericht RUP voor de benedenstad (zie deelruimte Gordel) de inrichting en het beheer van de Dijle, haar oevers en de aangrenzende projectgebieden juridisch vastleggen.

- *Verbetering van de waterkwaliteit*

De stad verzoekt Aquafin het stelsel van collectoren te vervolledigen, waarna de laatste lozingspunten in de Dijle kunnen worden opgeheven. De stad past zijn rioolringssysteem in die zin aan.

De stad verzoekt Aquafin, de provincie Vlaams-Brabant en de betrokken gemeenten om stroomopwaarts eveneens de nodige maatregelen te nemen ter verbetering van de waterkwaliteit van de Voer en de Dijle.

- *Weghalen van overwelvingen*

Bij nieuwe projecten in stedelijk gebied zullen overwelvingen systematisch verwijderd worden indien dit technisch en financieel haalbaar is en indien dit een stedenbouwkundige meerwaarde biedt.

Bij werken aan de oevers en projecten waarbij de overwelvingen weggehaald worden, zal via natuurtechnische milieubouw aan de ingroening van de Dijle gewerkt worden.

14.6 DEELSYSTEEM VERKEERSNETWERK: MULTIMODAAL BEREIKBARE EN VERKEERSLEEFBARE BINNENSTAD

14.6.1 Visie

- A *Verkeersleefbaarheid*

De kwaliteit van het stedelijk leven bepaalt de attractiviteit van de stad voor bewoners en bezoekers. Eén van de bepalende factoren voor deze kwaliteit is de impact van het verkeer op de verblijfsruimte.

Verkeer wordt als storend ervaren op het moment dat de neveneffecten ervan zoals geluid, geur en onveiligheid de kwaliteit van het verblijf in het gedrang brengen. De leefbaarheid wordt eveneens bepaald door de mate waarin het verkeer beslag legt op de publieke ruimte (smalle voetpaden, geen plaats voor fietsen, geparkeerde auto's, verminderde oversteekbaarheid).

Om de verkeersleefbaarheid te verbeteren moet het verkeer worden gereduceerd tot een aanvaardbaar volume en moet de toedeling van de ruimte aan verkeer en aan voetgangers evenwichtig gebeuren.

B Multimodale bereikbaarheid

Anderzijds moeten de functies in de binnenstad bereikbaar zijn, willen ze "levensvatbaar" zijn. Bereikbaar houdt in dat men op een veilige manier en binnen een redelijke tijdsspanne de eindbestemming kan bereiken. In het verleden werd bereikbaarheid synoniem gesteld aan autobereikbaarheid. Alle plaatsen in de binnenstad moesten rechtstreeks met de wagen te bereiken zijn, liefst met parkeerplaats voor de deur.

168

De prijs die men voor deze visie betaald heeft, is echter hoog: straten en pleinen werden gereduceerd tot verkeersruimtes en gebouwen werden afgebroken om plaats te maken voor parkings. Bovendien bleek, ondanks diverse ingrepen, de capaciteit van het wegennet onvoldoende om alle wagons op te kunnen vangen.

Vandaag wordt bereikbaarheid gedefinieerd als multimodale bereikbaarheid*. Dit betekent dat men zijn bestemming moet kunnen bereiken, en dat de keuze van de vervoermiddelen afhangt van de lokale omstandigheden (bus, trein, fiets, te voet). De kwaliteit van de bereikbaarheid wordt bovenal belangrijker gesteld dan de snelheid. Zo aanvaardt iedereen dat de winkels in de verkeersvrije straten niet met de auto bereikbaar zijn.

Het spreekt voor zich dat de verschillende verkeersnetwerken (bus, auto, trein, fiets,...) zowel in de ruimte als in de tijd op elkaar moeten afgestemd zijn en dat bijzondere aandacht moet besteed worden aan de aanleg en inplanting van de overstapplaatsen tussen deze netwerken (randparkings, bushaltes, treinstations ...)

C Fietsers en openbaar vervoer bevoordelen

Om minstens drie redenen is het nodig het gebruik van fiets en openbaar vervoer te bevoordelen. Ten eerste is per reiziger, de ruimte-impact van vervoer per fiets en met de bus kleiner dan per auto (zowel de verkeersstroom als de parkeerplaats). Over evenveel beschikbare ruimte kunnen dus méér mensen vervoerd worden per fiets en per bus dan per auto.

Ten tweede is de hinder van fiets en bus voor de voetgangers geringer dan het equivalent aan auto's. Vanuit het standpunt van de kwaliteit van de verblijfsruimte is het dus interessanter fiets- en busverkeer in te passen dan autoverkeer.

Ten derde kan het aantal autoverplaatsingen in de binnenstad pas worden gereduceerd als een valabel alternatief beschikbaar is. Een vlotte, veilige en comfortabele doorgang van fietsers en bussen is dus noodzakelijk.

14.6.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem verkeersnetwerk wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resul-

teert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.56.

A *De middeleeuwse kern vrijwaren van doorgaand verkeer*

De straten in de middeleeuwse kern zijn doorgaans te smal en het fietsers- en voetgangersverkeer te intensief om autoverkeer zonder beperkingen toe te laten. Het verkeer binnen deze deelruimte moet daarom tot het hoogst noodzakelijke teruggebracht worden (bewoners, laden en lossen, functies met eigen parkeervoorzieningen, kortparkeren).

Bezoekersparkeren binnen de middeleeuwse kern moet worden afgebouwd. Dit gebied is zodanig klein dat alle functies vanaf centrumparkings aan de rand van de kern gemakkelijk en comfortabel bereikbaar zijn, gelet op het netwerk van voetgangersverbindingen. Bovendien wordt de overlast, veroorzaakt door verkeer dat naar een parkeerplaats zoekt, op die manier sterk gereduceerd.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- In de middeleeuwse kern moet het netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen worden uitgebreid. Dit vereist aanpassingen aan de publieke ruimte (zie hoger §14.2 en figuur 2.48). Op pleinen en andere strategische plekken moeten méér en betere fietsenstallingen worden uitgebouwd.
- Het doorgaand verkeer moet uit de middeleeuwse kern worden gehouden.
- Het zoekverkeer voor parkings moet worden afgebouwd door de reductie van het aantal parkeer-

plaatsen in de middeleeuwse kern en een parkeergeleidingssysteem.

- In de middeleeuwse kern moet op volgende pleinen het langparkeren voor bezoekers worden afschaft (zie figuur 2.17a): Hooverplein (P19), Hogeschoolplein (P20), Oude Markt (P21), Damiaanplein (P22), St. Jacobsplein (P23), Vismarkt (P24). Op deze pleinen kunnen slechts een beperkt aantal kortparkeerplaatsen worden behouden.
- Op volgende plaatsen wordt de parkeerfunctie voor bezoekers opgeheven, met uitzondering van kortparkeren, laden en lossen en bewonersparkeeren: Smoldersplein, Tiensestraat (tot Maria-Theresiastraat), D.Boutslaan-Brouwersstraat (tot Fonteinstraat), Brusselsestraat (tot Kapucijnenvoer), Diestsestraat, Vital Decosterstraat (tot Rijschoolstraat), De Beriotstraat, Naamsestraat (tot Parkstraat), Parijsstraat (tot Damiaanplein).
- Bezoekersparkeren moet aan de rand van de middeleeuwse kern in centrumparkings, of aan de rand van de binnenstad in randparkings, worden opgevangen.
- De verplichting om parkeerplaatsen te voorzien voor commerciële functies moet op termijn binnen de eerste middeleeuwse kern worden vervangen door een verplichte en vastgestelde bijdrage in de realisatie en de exploitatie van bezoekersparkings.

B *Autoverkeer organiseren met een lussensysteem*

Om de verkeersleefbaarheid van de woonwijken in de gordel en van de bezoekersgerichte gebieden in de middeleeuwse kern te garanderen, wordt het verkeer gebun-

deld op verkeerslussen. Dat betekent dat het bestemmingsverkeer wordt verzameld en verdeeld op de ring om via de poort, die het dichtst bij de bestemming ligt, de stad in te rijden. Vanaf de poort leidt een primaire lus door de aangrenzende wijk(en) om opnieuw uit te geven op de ring. De wijken die niet rechtstreeks grenzen aan zo'n lus, kunnen bediend worden door een secundaire lus die vertrekt vanaf een primaire lus.

Voor de overige straten wordt een verkeersregime uitgewerkt waarbij het weren van doorgaand verkeer voorop staat.

Het beperken van doorgaand verkeer tot de lussen, betekent dat de straten in de binnenstad sterk gedifferenteerd worden volgens het verkeersprofiel. Straten die goed bereikbaar zijn (op de lussen), zijn onvermijdelijk drukker dan andere straten. Straten waar doorgaand verkeer wordt afgebouwd (naast de lussen) zijn onvermijdelijk veel minder goed bereikbaar.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De binnenstad wordt door volgende primaire lussen ontsloten via enkele rijrichting voor doorgaand verkeer (zie verkeersstructuur §8.7 en figuur 2.17a):
 1. Vanaf de Naamsepoort: Naamsestraat (parking H.Hart) – Parkstraat (Z15).
 2. Vanaf de Tiensepoort: Blijde-Inkomstraat – Ladeuzeplein (parking Ladeuze) – Jan Stasstraat – Bondgenotenlaan (Z16).

- 3. Vanaf het Artoisplein: Vaartkom – Vaartstraat – Rijschoolstraat – Sint-Maartensdal – J.P. Minckelersstraat (parking Minckelers) – Vaartstraat – Vaartkom (Z 17).
- 4. Vanaf de Mechelsepoort: Donkerstraat – Fonteinstraat (parking St. Rafaël) – Brusselsestraat (Z 18).
- 5. Vanaf de Kapucijnenvoer: Kapucijnenvoer (parking St.-Rafaël) – St.-Jacobsplein – Tervuursestraat (Z 19) .

Wijken die niet rechtstreeks bediend worden door een primaire lus, worden ontsloten door een secundaire lus:

- 1. Parkstraat – Vesaliusstraat – Tiensestraat (Z 20).
 - 2. Bondgenotenlaan – Fochplein – Tiensestraat (Z24).
 - 3. Diestsestraat – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom (Z25).
 - 4. Van Monsstraat – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom (Z26).
 - 5. Brusselsestraat – Goudsbloemstraat – Tervuursestraat (Z27).
 - 6. Groefstraat – Monseigneur Van Waeyenberghlaan (Z28).
 - 7. Fonteinstraat – Brusselsestraat – Tielemanslaan – Dirk Boutselaan – Brouwersstraat – Petermannenstraat – Donkerstraat (Z29).
 - 8. Janseniusstraat – Redingenhof – Redingenstraat (Z31).
- Grote collectieve parkings (en in ieder geval de bezoekersparkings) grenzen zoveel mogelijk aan een

primaire lus. Het verkeer wordt vanaf de ring langs de lus in kwestie naar deze parkings geleid. Daarvoor wordt een parkeergeleidingssysteem uitgewerkt.

- Het bezoekersparkeren in de straat wordt maximaal afgebouwd (hetzij door de parkings op te heffen, hetzij door ze te reserveren voor bewoners). Dit is een voorwaarde om onnodig zoekverkeer te ontmoedigen en het verkeersvolume op de lussen in de hand te houden.
- De inrichting van straten en pleinen moet conform zijn aan het gewenste verkeersprofiel van de straat. De inrichting van de straat moet bijdragen tot de correcte geleiding en het juiste verkeersgedrag. De heraanleg zal om budgettaire redenen over een langere periode gespreid moeten worden (zie verkeersstructuur §8.9.4).

C Bezoekersparkings in de binnenstad aansluiten op de primaire lussen

De belangrijkste parkeerplaatsen voor bezoekersverkeer in de binnenstad worden aangesloten op de primaire lussen. Het vrijwaart de overige straten van zoekverkeer. Bovendien vergroot dit principe de leesbaarheid van de stad voor bezoekers: zij moeten enkel via de poorten de stad binnenrijden en de hoofdlus blijven volgen totdat zij de parkeerplaats bereiken. Een goed parkeerinformatiesysteem, dat de bezoeker reeds op de ring meedeelt welke parkeerplaats (en dus welke lus) bij voorkeur te nemen is, ontlast de lussen van onnodig verkeer en vergroot de gebruiksvriendelijkheid voor de bezoekers.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie figuur 2.17a)

- Volgende centrumparkings kunnen blijven bestaan: de Bond (P 8), Ladeuze (P 9), Supercity (P 10), H.Hart (P11).
- Op de ziekenhuissite Sint-Pieter-Sint-Rafaël moet een bijkomende centrumparking gerealiseerd worden (ontsluiting via Kapucijnenvoer) (P12).
- Parking Minckelers (voorheen Parking 69, Minckelersstraat) (P13) kan blijven bestaan, mits deze parkings op termijn ondergronds worden gebracht en geïntegreerd in een stedenbouwkundige ontwikkeling.
- Volgende rotatieparkings zijn slecht gelegen of moeilijk bereikbaar, en moeten op termijn worden gesloten of omgevormd tot buurtparking: Boerembond (St.-Barbarastraat) (P14), Center (Diestsestraat) (P15), Inno (Vital Decosterstraat) (P16), parkings St. Maartensdal (ondergronds en bovengronds) (P17), parking St.-Maartensstraat (P18). De geplande parking op het Steenpoortcomplex wordt enkel als bewonersparking, en niet als bezoekersparking ontwikkeld.
- De stad maakt werk van de verfijning van het parkeergeleidingssysteem en van de informering en sensibilisering rond bezoekersparkeren in Leuven.
- Op de Oude Markt (P21) wordt de parkeerfunctie afgeschaft.
- Op het Hooverplein (P19), het Hogeschoolplein (P20), het Damiaanplein (P22), het Sint-Jacobsplein (P23) en de Vismarkt (P24) worden de parkeerplaats-

sen in aantal beperkt en gereserveerd voor kortparkeerders.

D Busverkeer bevoordelen op enkele strategische trajecten

De routes voor de buslijnen vormen een stervorm vanaf de ring, met het Fochplein als centrum, aangevuld met enkele tangentiële routes voor een betere oppervlakte-dekking: centrumlijnen door de binnenstad, tangentiële buslijnen over de vesten. Een aantal van deze routes zijn exclusief voor de bus, maar in de meeste gevallen worden de routes gedeeld met het autoverkeer. De bus kan pas een volwaardig alternatief vormen voor de auto, indien hij beschikt over een prioritaire doorstroming. Daarom moeten maatregelen genomen worden die het busverkeer bevoordelen.

172

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

(zie verkeersstructuur §8.5 en figuur 2.15b)

- Het autoverkeer wordt langs busroutes zoveel mogelijk beperkt, zodat de vlotte doorgang van het busverkeer maximaal gewaarborgd wordt. Het betekent dat busroutes in principe niet mogen samenvallen met primaire lussen, dat het parkeren en het laden en lossen de bus niet hindert en dat op kruispunten de bus voorrang krijgt.
- Het openbaar busvervoer kan in het stadscentrum dus gebruik maken van verkeersluwe of verkeersvrije trajecten, om op die manier een concurrentieel voordeel te verwerven t.o.v. het autoverkeer. Op deze trajecten mogen de bussen evenwel het verblijfskarakter en de objectieve* en subjectieve* veiligheid van de voetgangers en fietsers niet in het gedrang brengen. Een aangepast verkeersgedrag (op basis van afspraken, reglementering of technische hulpmiddelen) is aangewezen.
- Het huidig busnetwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen doorheen de binnenstad wordt geconsolideerd. Het aantal bussen op de Bondgenotenlaan mag evenwel niet verder toenemen. Dit betekent dat sommige lijnen op termijn op de vesten gebracht moeten worden om plaats te maken voor nieuwe lijnen.
- Volgende routes in het huidig busnetwerk van De Lijn worden in de binnenstad niet langer als busroute geselecteerd: Parkstraat (alternatief via Frederik Lintsstraat); Kapucijnenvoer ten zuiden van Biezenstraat (alternatief via Ziekenhuissite – Vandervaerenlaan); Amerikalaan / Tielemanslaan (alternatief via Dirk Boutselaan / Lei, met nieuwe brug over de Dijle).
- Voor het tracé St. Jacobsplein – Biezenstraat – Kapucijnenvoer – Brusselsestraat is verder onderzoek aangewezen naar de verbetering van de doorstroming. Mogelijke ingrepen zijn onder meer voorrangsmaatregelen, vrije beddingen, aanpassingen van straatgabarieten en alternatieve trajecten.
- Voor het bestaande tracé Brusselsestraat – Kapucijnenvoer – Tervuursevest wordt als alternatief een route over de Ziekenhuissite en langs de Ten Hovelaan geselecteerd. Ten gevolge van de selectie van de Kapucijnenvoer als primaire verkeerslus, kan de doorstroming van het busverkeer door deze straat immers niet per definitie worden gegarandeerd. Mocht bij de uitwerking van de ver-

- keerscirculatie toch blijken dat via een aangepast verkeersregime toch een vlotte doorstroming van de bussen er gegarandeerd blijft, dan kan de bus over de Kapucijnenvoer blijven rijden.
- Ter aanvulling op de bestaande lijnen moeten een beperkt aantal centrumlijnen worden uitgebouwd, als compensatie voor de verminderde autobereikbaarheid van de binnenstad. Deze centrumlijnen hebben als doel de verschillende wijken van de binnenstad en de verspreide bestemmingen (waaronder scholen) met het station en met het stadscentrum te verbinden. Dit leidt tot een verbetering van het voor- en natransport voor trein- en regionale busreizigers, zonder dat de hoofdassen van het busnetwerk bijkomend belast worden. Tegelijk worden ook de verbindingen tussen verschillende binnenstadswijken onderling verbeterd. De centrumlijnen functioneren optimaal met kleine bussen, hoge frequenties en korte halteafstanden.
 - Volgende centrumlijnen worden in de binnenstad voorgesteld, aanvullend op het huidig busnetwerk:
 1. Station – Bondgenotenlaan – Minckelersstraat – Vaartkom – Burchtstraat – Ridderstraat – Petermannenstraat – Fonteinstraat – Brusselsestraat;
 2. Station – Maria Theresiastraat – Vesaliusstraat – Consciencestraat – Naamsestraat – Karmelietenberg⁵ – Zwarte-Zustersstraat – Redingenstraat – Vandervierenlaan – Ziekenhuissite – Brusselsestraat;
 3. Station – Bondgenotenlaan – Fochplein – Margaretaplein – Dirk Boutsstraat – Lei – Brussel-
- sestraat – Kapucijnenvoer – St. Jacobsplein – Van Waeyenberghlaan – Gasthuisberg. Deze route valt samen met de bestaande stamlijn van het busnetwerk door Leuven. Er moet exploitatietechnisch onderzocht worden of de bestaande bediening op dit tracé ook als centrumbediening kan functioneren.
- E *Fietsroutes verbinden de deelgemeenten met het stadscentrum.*
- De routes voor het fietsverkeer vormen radiale assen vanaf de ring tot het voetgangers- en fietsgebied in de eerste middeleeuwse kern, aangevuld met enkel tangentiële routes. De voornaamste herkomst- en bestemmingsplaatsen moeten rechtstreeks ontsloten worden door een fietsroute. De fietsroutes moeten zodanig ingericht worden dat het fietsverkeer veilig en comfortabel gebeurt in relatie tot het wegverkeer.
- #### ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN
- De selectie van stadsfietsroutes in de binnenstad gebeurt in een structurschets voor de binnenstad. Bij de selectie van stadsfietsroutes wordt rekening gehouden met de implanting van belangrijke bestemmingen voor zacht verkeer, met bestaande voetgangers- en fietsstromen, met de implanting van de scholen en met de noodzakelijke verbindingen tussen deze gebieden.
 - De inrichting van de fietsroutes staat in functie van een comfortabele en veilige doorgang. Indien het langzaam verkeer niet of moeilijk verenigbaar is met het overig wegverkeer (bij voorbeeld op pri-

⁵ Er moet verder onderzocht worden of de Sneppenberg – Schapenstraat – Site Van Vlasselaer – Volmolenlaan geen beter alternatief is: minder helling, betere bediening campus FLOK Tervuursevest.

maire en sommige secundaire lussen) is een vrijliggend fietspad aangewezen, indien hiervoor het gabariet beschikbaar is.

- Voor het netwerk voor langzaam verkeer moet een aangepaste bewegwijzering worden uitgewerkt.

14.6.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem verkeersnetwerk binnenstad (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Structuurschets voor het verkeersnetwerk*

De stad maakt een structuurschets op voor het verkeersnetwerk in de binnenstad. Deze structuurschets concreteert de concepten en de ontwikkelingsperspectieven en vult ze aan. De structuurschets gaat vooraf aan acties, strategische projecten of uitvoeringsplannen voor verkeer en infrastructuur in het gebied in kwestie.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

- *Aanpassing van het verkeerscirculatieplan / mobiliteitsplan / busnetwerk*

De stad past het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad en het mobiliteitsplan aan conform het structuurplan en de structuurschetsen. De stad verzoekt De Lijn het busnetwerk in overeenstemming te brengen met het structuurplan. De stad werkt een gefaseerde invoering van het lussenplan en de noodzakelijke infrastructuurwerken uit.

- *Uitwerking van een parkeerbeleidsplan voor de binnenstad*

De stad werkt een parkeerbeleidsplan uit voor de binnenstad. Daarin worden inplanting, capaciteit, ontsluiting, gebruiksvoorwaarden en beheer van de parkeerafsluitingen voor bewoners, bedrijven en bezoekers in de binnenstad vastgelegd. Het parkeerbeleidsplan omvat tevens omkaderende maatregelen: signalisatie en verkeersleiding, organisatie en controle van het bewonersparkeren, uitbouw van een parkeurfonds, ...

De stad onderzoekt, ter voorbereiding van het parkeerbeleidsplan, de noodzaak en de economische en bestuurlijke haalbaarheid van een stedelijk parkeerbedrijf in Leuven. De stad overlegt met de eigenaars en uitbaters van collectieve parkings over de toekomst van hun parking conform het parkeerbeleidsplan.

- *Doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer*

De stad onderzoekt, in overleg met De Lijn, de maatregelen die nodig zijn om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer door de binnenstad te garanderen. Deze maatregelen krijgen prioriteit in het investeringsprogramma "infrastructuur" in de binnenstad.

- *Bewegwijzering van verkeerslussen, fietsroutes en voetgangerstrajecten*

De stad kan een coherente bewegwijzering opstellen voor de verkeerslussen, fietsroutes en voetgangerstrajecten.

- *Communicatie en marketing*

De stad kan een communicatie- en marketingstrategie opstellen om het aangepaste verkeersnetwerk toe te lichten en het gewenste verplaatsingsgedrag aan te moedigen. Bezoekers van de stad moeten op de meest passende manier langs invalswegen, in het busstation en in het treinstation, worden geïnformeerd over de multimodale bereikbaarheid in de binnenstad.

De stad kan projecten ter ontwikkeling van alternatieve vervoerwijzen ondersteunen, zoals autodelen en fietsenverhuur.

- *Heraanleg van straten en pleinen*

De stad stelt een investeringsprogramma op voor de heraanleg van straten en pleinen in de binnenstad, op basis van nader te bepalen prioriteiten.

- *Netwerk van (semi-)publieke ruimten*

Zie deelruimte "middeleeuwse kern" (§14.2).

- *Uitwerking van centrumlijnen (bus)*

De stad verzoekt De Lijn centrumlijnen (bus) uit te werken voor de bediening en de ontsluiting van de binnenstad. Dat gebeurt in functie van de concepten en de ontwikkelingsperspectieven van dit structuurplan. De stad verzoekt de bevoegde Vlaams minister om voor de ontwikkeling, de promotie en de exploitatie van de centrumlijnen de nodige middelen vrij te maken. De stad neemt de nodige maatregelen om de prioritaire doorstroming van de bussen in en rond de binnenstad te garanderen.

14.7 DEELSYSTEEM VESTEN: STEDELIJKE FUNCTIES LANGS EEN GROENE BOULEVARD

14.7.1 Visie

A *Van verkeersruimte naar verblijfsruimte*

De sterke ontwikkeling van het autoverkeer en de opvolgende aanpassingen van de verkeersinfrastructuur die daarmee gepaard gingen, hebben het oorspronkelijke verblijfskarakter van de "boulevards" volledig doen teloorgaan. De woonkwaliteit van de oorspronkelijke bebouwing langs de vesten, die mee het representatieve karakter van de vesten bepalen, is daardoor onder grote druk komen staan. Onrechtstreeks verminderde ook de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad, die letterlijk door verkeer werd omsingeld.

De aanleg van de autosnelwegen heeft de regionale verbindingsfunctie van de vesten, als verdeelweg tussen de steenwegen, echter voor een stuk overbodig gemaakt. Bovendien werd door de sluiting van de ring (met als sluitstuk de bouw van de Lüdenscheidsingel) een vlotter alternatief gecreëerd voor de vesten.

Om minstens een viertal redenen is het wenselijk de vesten opnieuw als verblijfsruimte te organiseren. De stad wil minder verkeer in de binnenstad, dus verkleint de nood aan toevöercapaciteit. Het is absoluut wenselijk de woonfunctie in stand te houden langs de vesten. De nieuwe stedelijke functies langs de vesten creëren een nieuwe behoefté aan representatieve ruimte. De verbinding tus-

sen de binnenstad en de deelgemeenten moet verbeterd worden.

B As voor openbaar vervoer

Het aantal bussen in de binnenstad kan niet verder uitbreiden. Nochtans is er behoefte aan bijkomende lijnen en hogere frequenties naar en in de stad. Er zijn dus alternatieven nodig voor de busroutes door de binnenstad, aangezien de stamlijn door de binnenstad met capaciteitsproblemen kampt. In functie van de regionale buslijnen en de tangentiële stadslijnen komen de vesten daarvoor onmiskenbaar in aanmerking.

Om deze functie ten volle te kunnen opnemen, moet op de vesten de nodige ruimte gecreëerd worden om voor de bussen een vlotte doorgang te verzekeren.

C Behoud van het representatief karakter

De bebouwing langs de vesten heeft een grote landschappelijke waarde (zie landschapsstructuur §9.5). Niet alleen de homogeniteit van de gevelwanden, maar ook de status van de gebouwen verlenen de vesten een bijzonder representatief karakter. Dit karakter moet behouden blijven en opnieuw beter op de publieke ruimte worden betrokken.

D Van scheidend naar bindend element

Parallel met de toename van de verkeersfunctie, zijn de vesten in toenemende mate een barrière geworden voor de relaties tussen de binnenstad en de deelgemeenten. De deelgemeenten zijn geïsoleerd geraakt van de binnenstad; de binnenstad heeft het contact met de omrin-

gende open ruimte verloren. Tegelijk met het herstel van de verblijfsfunctie, moeten de vesten opnieuw een bindend element worden tussen de binnenstad en de omgevende stadsdelen.

14.7.2 Ruimtelijke concepten

De algemene visie op de ontwikkeling van het deelsysteem vesten wordt vertaald in volgende ruimtelijke concepten. De synthese van de concepten resulteert in een gewenste ruimtelijke structuur. Ze worden grafisch voorgesteld in figuur 2.57.

A Vesten als verblijfsruimte met woonkarakter

De inrichting van de vesten moet meer afgestemd worden op het verblijfskarakter. Dit moet de woonkwaliteit ten goede komen. De instandhouding en de versterking van het groen langs de vesten is daarin een belangrijke factor. Ook de ruimte die het verkeer inneemt en de manier waarop de zones voor zacht verkeer zijn ingericht, bepalen mee de mate waarin de verblijfsfunctie aan bod kan komen.

Afhankelijk van de morfologische kenmerken, de (potentiële) ligging aan een knooppunt van openbaar vervoer en de representativiteit ten opzichte van belangrijke infrastructuren, is een locatie meer of minder geschikt om – naast het wonen – andere stedelijke functies op te van- gen. Om het behoud van de woonfunctie op bepaalde plaatsen te garanderen wordt er, wat de mogelijkheden voor de ontwikkeling van centrumfuncties en economische functies betreft, een onderscheid gemaakt tussen verschillende locaties aan de vesten. Door een beperkt

aantal locaties te selecteren waar de klemtoon op andere stedelijke functies gelegd wordt, kan in de rest van de vesten naar een evenwichtige mix gestreefd worden.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Er moet trager en vooral minder verkeer op de vesten komen. Op termijn is de reductie naar één rijstrook per rijrichting (in plaats van de huidige twee) voor doorgaand verkeer wenselijk. De maximumsnelheid moet worden verlaagd en het aantal oversteekplaatsen verhoogd.
- De woonfunctie op de vesten moet in stand gehouden worden. Andere functies, zoals kantoren en studentenwoningen, mogen buiten de multifunctionele polen niet overheersen op het permanent wonen.

B Koppeling van stedelijke functies langs een as voor openbaar vervoer

De gedeeltelijke verschuiving van openbaar vervoer van de binnenstad naar de vesten, impliceert dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer op de vesten sterk zal verbeteren. In combinatie met de bereikbaarheid per wagon, het representatief karakter van de vesten en de nabijheid van de binnenstad, komen de nog beschikbare locaties in aanmerking als vestigingsplaats voor grootschalige stedelijke functies.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- Langs de vesten moet ruimte geboden worden voor de vlotte doorstroming van bussen. Waar mogelijk, wordt hiervoor een vrije of prioritaire baan gereserveerd. Minstens aan de Parkpoort en op het Martelarenplein is een knooppunt voor busvervoer nodig.
- De Vaartkom, de stationsomgeving, de Philipssite en parking Bodart / Tervuursevest (tussen Kapucijnenvoer en Naamsepoort) worden aangeduid als "multifunctionele ontwikkelingspool" en komen in aanmerking voor de inplanting van grootschalige functies. Het Kasteelpark Arenberg (met inbegrip van de stedelijke sportinfrastructuur) is geselecteerd als een regionaalstedelijk recreatiegebied. De vesten zelf worden geselecteerd als een primaire multifunctionele as in de binnenstad.
- De nog beschikbare locaties in de nabijheid van de vesten moeten oordeelkundig worden ingevuld met stedelijke functies die complementair zijn aan de binnenstad: woningen, gemeenschapsvoorzieningen, diensten en kantoren, grootschalige en gespecialiseerde handelszaken, recreatie. Het gaat om volgende sites (zie tabel):

SITE	LOCATIE	TOEKOMSTIGE GEBRUIKER	BESCHIKBAARHEID	WONEN	KANTOORACHTIGE BEDRIJVEN	GEMEENSCHAPSVOOR- ZIENINGEN	GROOTSCHALIGE EN /OF GESPECIALISEERDE HANDEL	HORECA / RECREATIE	GROENE RUI/MTE
Twee Waters	J.M. Artoisplein	Interbrew (partim.)	In uitvoering	x	x	x		x	
Montfortanen	Diestsevest			x	x	x		x	
Binnengebied	Van Monsstraat			x				x	
Bonte	Diestsevest			x	x	x		x	x
Kop	Diestsevest	Novotel	gerealiseerd	x		x	x		
Busstelplaats	Vuurkruisenlaan			x	x	x			
buitenstadszijde	Diestsevest			x	x	x	x	x	
goederenkoer	Diestsepoort	Vlaams Gewest	In voorbereiding	x	x				
Kop van Kessel-Lo	Martelarenlaan			x	x	x	x	x	x
Stationseiland	Martelarenlaan		In voorbereiding	x	x	x	x	x	x
Seinhuis	Martelarenplein		In voorbereiding	x	x		x	x	
goederenkoer	Tiensevest	KBC	In voorbereiding	x				x	
goederenkoer	Tiensevest	Provincie	In uitvoering	x	x			x	
goederenkoer	Klein Rijselstraat			x				x	
PNL/Groep T	Tiensevest			x		x			
hulpgevangenis	Maria Theresiastr.			x	x	x			
Tabacofina	Tiensevest			x	x	x	x	x	x
garageboxen	Pleinstraat			x				x	
Leuven centraal	Geldenaaksevest			x		x	x	x	x
Philipssite	Parkpoort	Stad Leuven	In uitvoering	x	x		x	x	
Academie	Ruelensvest			x		x		x	
Omg. Amelinckx	Naamsepoort			x		x	x		
Faculty /Van Vlass.	Tervuursevest				x		x	x	
Stadion Leuven	Tervuursevest				x		x	x	

Sportkot	Tervuursevest	x	x	x
GB	Tervuursevest	x	x	x
Viaduct	Tervuursevest	x	x	x
Bodart	Tervuursevest	x	x	x

C Hiërarchie in de aansluitingen

Een hiërarchische ordening van de aansluitingen op de vesten draagt bij tot de reductie van de verkeersfunctie. De inrichting van de kruispunten gebeurt in functie van de hiërarchie van de aansluiting.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De aansluiting van de vesten op het hoofdwegenet gebeurt via de singels: op de kruispunten Koning Boudewijnlaan en J.M. Artoisplein. Het viaduct aan de Kapucijnenvoer moet op termijn afgebroken worden en het kruispunt moet worden heringericht zodat het verkeer van de Koning Boudewijnlaan vlotter naar de singels gaat. De aansluiting via Tiensesteenweg – Meerdaalboslaan op de E40 moet worden afgebouwd.
- De vesten sluiten aan op verbindingswegen naar de buurgemeenten en regio aan de Naamsepoort en de Tiensepoort. De aansluiting aan de Parkpoort op de Geldenaaksebaan wordt beschouwd als een ontsluiting van Heverlee (zie verkeersstructuur §8.7).
- Omdat het kruispunt met de Geldenaaksebaan niet langer beschouwd wordt als een aansluiting op een verbindingsweg, wordt de poort als stedelijk verkeersluw plein ingericht, waarbij het verkeer over de vesten ondergronds wordt gebracht.

- De primaire lussen van de binnenstad sluiten aan op de vesten ter hoogte van Tervuursestraat, Kapucijnenvoer, Naamsestraat, Blijde Inkomststraat, Vaartkom. Secundaire aansluitingen zijn voorzien ter hoogte van de Parkstraat en de Bondgenotenlaan. De andere zijstraten worden op lokale bediening afgestemd (zie hoger §14.6).
- De andere straten die langs buitenstadszijde uitgeven op de vesten, worden eveneens als straten voor lokale bediening beschouwd.

D Verbetering van dwarse relaties voor fietsers en voetgangers

Verbeterde dwarse verbindingen voor fietsers en voetgangers moeten de relatie tussen de binnenstad enerzijds, en de deelgemeenten, openruimtegebieden en centrumfuncties rondom anderzijds, verbeteren. Concreet zijn verbindingen nodig ter hoogte van Tervuursepoort, Groenveld / Bodart, campus FLOK / Kasteelpark Arenberg, Woonkern Heverlee, Philips, Tiense-poort, Provinciehuis, Station en Twee Waters.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

Dwars over de vesten worden assen voor zacht verkeer uitgebouwd. De inrichting rond deze assen moet in hoofdzaak zijn afgestemd op fietsers en voetgangers; het contact tussen zacht verkeer en autoverkeer moet

tot een minimum beperkt en beveiligd worden. Waar het volume van wegverkeer en/of van zachtverkeer een veilige of kwalitatieve verkeersinrichting in de weg staat, moeten ongelijkvloerse kruisingen overwogen worden. Voorwaarde voor deze ongelijkvloerse kruisingen voor zacht verkeer is dat deze comfortabel en sociaal veilig zijn. De nieuwe ontwikkelingen langs deze assen moeten op de route voor zacht verkeer georiënteerd worden.

Volgende routes worden als voor zacht verkeer geselecteerd (niet-limitatief):

- Groot Begijnhof – Faculty Club – Campus FLOK – Kasteelpark Arenberg
- Frederik Lintsstraat – Parkpoort – Philipssite – Abdij van Park
- Bondgenotenlaan – Martelarenplein – Station – centrum Kessel-Lo

Dwars over de vesten worden hoofdverbindingen voor zacht verkeer uitgebouwd. Op deze hoofdverbindingen moeten de fietsers en voetgangers op een volledig beveiligde manier het autoverkeer kunnen kruisen. Volgende routes worden als hoofdverbinding geselecteerd:

- Tervuursepoort
- Kapucijnenvoer – Bodart – Groenveld
- Naamsestraat – Naamsepoort – Naamsesteenweg / Kardinaal Mercierlaan
- Tiensepoort
- Justus Lipsiusstraat – Provincieplein – Fietsbrug – Martelarenlaan – Jan Vranckxtracé

- Dijlepad – Artoisplein – Tussen Twee Waters – Douaneweg

- Dwars over de vesten worden secundaire verbindingen voor zacht verkeer uitgebouwd. Op deze secundaire verbindingen moet de oversteek van fietsers en voetgangers fysiek mogelijk zijn en is de minimale oversteekinfrastructuur noodzakelijk. Volgende routes worden als secundaire verbinding geselecteerd:

- Schapenstraat – Delhaize
- Weldadighedsstraat – Leo Dartelaan
- Centrale Gevangenis – Schreursvest
- Van Monsstraat – Diestsevest

E Krachtige koppen aan de uiteinden van de vest

Aan beide uiteinden van de vesten (Bodart aan de Koning Boudewijnlaan en Tussen Twee Waters aan het J.M. Artoisplein) moeten markante stedenbouwkundige projecten een krachtige "kop" creëren. Dit voorkomt dat de vesten morfologisch en functioneel verwateren aan hun uiteinden.

Deze koppen markeren bovendien het scharnierpunt (stedelijk scharnier)* met andere grootschalige ontwikkelingen, met name respectievelijk die langs de Koning Boudewijnlaan en die in de Vaartkom / Leuven-Noord. Ze vormen tenslotte een baken voor het verkeer op de singels dat duidelijk maakt waar de vesten beginnen en het rijgedrag moet aangepast worden: ze werken dus als "poort" voor de vesten.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

- De toekomstige stedenbouwkundige projecten op Twee Waters en op de Bodartsite moeten een sterke signaalwaarde, een grote representativiteit en een grote landschappelijke kwaliteit krijgen.
- Bij de ontwikkeling op Twee Waters moet de hele enclave een publiek karakter krijgen. De site kan aan een hoge dichtheid voor wonen en kantoorachtige tewerkstelling worden ontwikkeld. Beide functies moet aansluiten op de representatieve ligging van de site.
- De ontwikkeling van Bodart moet worden voorbehouden voor een centrumfunctie die deze unieke plaats maximaal uitbuit en zowel op de binnenstad, de agglomeratie als de stedelijke regio betrekking heeft. Wonen en kantoren komen minder in aanmerking. De ontwikkeling van de Bodartsite is pas mogelijk na de heraanleg van het kruispunt Koning Boudewijnlaan – Tervuursevest.

14.7.3 Mogelijke strategische projecten en acties

Volgende strategische projecten en acties kunnen bijdragen tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelsysteem vesten (niet-limitatieve opsomming). In hoofdstuk 15, het richtinggevend beleidskader, worden prioriteiten voorgesteld.

- *Opmaak van een structuurschets voor de vesten*

De stad maakt een structuurschets op voor de ontwikkeling van de vesten. Deze doet uitspraken over de ontwikkelingslocaties voor stedelijke functies, de globale orga-

nisatie van het wegverkeer en het openbaar vervoer, verbindingen voor fietsers en voetgangers en de minimale inrichting als groene ruimte.

De structuurschets wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd en gaat vooraf aan de opmaak van een inrichtingsplan en aan de uitvoering van strategische projecten.

- *Opmaak van een inrichtingsplan voor de vesten*

De stad maakt een inrichtingsplan op voor de vesten, waarin de ontwerprichtlijnen voor de infrastructuur en voor de openbare ruimte worden uitgewerkt, in samenhang met stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de nieuwe ontwikkelingen.

Het inrichtingsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad en voorafgaand besproken met MVG-AVV en De Lijn. Na de goedkeuring door de gemeenteraad wordt het als officieel standpunt van de stad aan de bevoegde Vlaamse Minister overgemaakt.

- *Heraanleg Parkpoort*

De stad maakt een stedenbouwkundig plan op voor de heraanleg van de Parkpoort, waarin voorzien wordt: de ondertunneling voor doorgaand verkeer, de ondergrondse aansluiting van de Philipsparking vanuit en naar de richting van de Naamsepoort, de bouw van een busstation op de poort, de continuïteit van het groen langs de vesten, de aansluiting op de parkaanleg van de Philipssite, de aansluiting op een route voor langzaam verkeer en openbaar vervoer door de Frederik Lintsstraat

en het gebruik van Parkstraat en Geldenaaksebaan als wijkontsluitingen. Het ontwerp wordt in voorontwerpfas- se voorgesteld aan de bevolking uit de nabije omgeving. Het ontwerp wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad en aan de bevoegde Vlaamse Minister overgemaakt.

Parallel met de plannen voor de heraanleg werkt de stad een verkeersorganisatie voor de Geldenaaksebaan uit. Ze verzoekt aan De Lijn tegelijk om een ontwerp te maken van de busverbindingen die het busstation aan de Parkpoort zullen bedienen.

- *Project Bodart – Dijle – Tervuursevest*

De stad maakt een stedenbouwkundig plan op voor de heraanleg van de Tervuursevest, de vernieuwde aansluiting van de Koning Boudewijnlaan op de singels en de vesten, de projecten voor nieuwe stedelijke functies op de Bodartsite en langs de Tervuursevest, de as voor langzaam verkeer voor fietsers en voetgangers langs de Dijle en de landschappelijke integratie van de universitaire campus FLOK en van stedelijke sportinfrastructuur in het Kasteelpark Arenberg.

De stad bespreekt met AWV de uitvoeringsmogelijkhe- den van de infrastructuurwerken. De stad bespreekt met de K.U.Leuven de landschappelijke integratie van cam- pus FLOK in het Kasteelpark Arenberg en de ontwikke- ling van de parking van de Faculty Club. Het stadsont- werk wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voor- gelegd.

- *As voor openbaar vervoer*

De stad bespreekt met De Lijn de exploitatiemogelijkhe- den en de infrastructuurbehoeften van buslijnen over de vesten.



HOOFDSTUK 15

BELEIDSKADER



15 BELEIDSKADER

15.1 INLEIDING

A Omgaan met het structuurplan als toetsingskader

De ontwikkelingsperspectieven en de beleidsuitspraken die werden geformuleerd bij de deelstructuren en de stadsdelen in het richtinggevend gedeelte, vormen het ruimtelijk toetsingskader voor de toekomstige ruimtelijke ordening in Leuven. Een ruimtelijk toetsingskader is het geheel van ruimtegebonden uitspraken die een gewenste ontwikkeling beschrijven en waaraan de zich aandienende projecten worden getoetst.

De stad is daarbij nadrukkelijk van het uitgangspunt vertrokken dat het structuurplan geen dode letter mag blijven, maar duidelijk de ruimtelijke ontwikkeling van Leuven moet kunnen sturen. Om dit waar te maken, zal de wijze waarop het structuurplan als toetsingskader wordt ingezet, bepalend zijn voor het succes en de draagwijdte van het structuurplan.

Het structuurplan bindt volgens het decreet enkel de stad Leuven zelf en de besturen die onder de stad ressorteren (ondermeer het OCMW). Leuven wordt geacht om te handelen volgens het structuurplan bij de uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen die door de stad worden geïnitieerd. Het structuurplan als toetsingskader heeft dus niet in het minst betrekking op de eigen initiatieven van de stad.

Om het structuurplan als toetsingskader ook effectief te laten doorwerken in private projecten worden twee sporen gevolgd.

De stad zal enerzijds een aanradingsbeleid voeren, waarbij zij in dialoog treedt met toekomstige bouwheren (diverse overheden en private initiatiefnemers) met de bedoeling de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te doen onderschrijven. Op die manier kunnen particuliere en publieke projecten (bij)gestuurd worden in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het aanradingsbeleid is gebaseerd op de overtuigingskracht van de stedelijke overheid en van de goodwill van de toekomstige bouwheren.

Anderzijds zal de stad een instrumentarium moeten ontwikkelen (ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen) waarin de ontwikkelingsperspectieven en de beleidsuitspraken uit het structuurplan juridisch afdwingbaar gemaakt worden. Het instrumentarium is de onmisbare wettelijke basis om een vergunningen- en handhaving beleid te voeren. Het verschafft tevens de noodzakelijke rechtszekerheid aan de private belanghebbenden.

B Omgaan met het structuurplan als actieprogramma

Dit structuurplan is echter niet enkel opgevat als een toetsingskader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De stad is er zich van bewust dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling niet kan worden bereikt zonder dat overheid ook actief sturend op te treden.

Het structuurplan bevat daarom ook een actieprogramma, met een set van maatregelen en projecten die de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting moeten sturen. De verder opgesomde acties werden reeds in de deelstructuren en de stadsdelen voorgesteld.

C Het toetsingskader en het actieprogramma als uitgangspunten voor het beleidskader

In het beleidskader wordt een samenvattend overzicht gegeven van alle acties die wenselijk of nodig zijn. Ze worden als volgt thematisch gebundeld.

- In het tweede deel worden uitgangspunten voor kwaliteitszorg in het ruimtelijk beleid van de stad voorgesteld: flexibiliteit, onderzoek naar omgevingskwaliteit, begeleiding van ontwerpprocessen, kwaliteitsbewaking in de vergunningsprocedure en de klankbordfunctie.
- In het derde deel worden de relevante **instrumenten** opgesomd om het structuurplan hanteerbaar te maken. De meeste van deze instrumenten zijn nieuw of vereisen de bijsturing van bestaande. Dit hoofdstuk impliceert dus een groot aantal maatregelen in de vorm van de uitbouw van dit instrumentarium.
- In het vierde deel worden de **strategische projecten** gebundeld die in de vorige delen werden voorgesteld. Deze opsomming fungeert als basis voor de afweging van de prioriteit en de haalbaarheid van de diverse projecten. Het resultaat van deze afweging is de opname van een (beperkt) aantal strategische projecten in het bindend gedeelte en in de prioriteiten voor de huidige legislatur.
- In het vijfde deel wordt een overzicht gegeven van de **samenwerkingsverbanden** die de stad zou moeten opstarten met diverse actoren. De stad heeft immers de medewerking van andere actoren nodig voor de implementatie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.
- Deel zes geeft een overzicht van de **communicatie** die minimaal moet gevoerd worden rond het ruimtelijk beleid van de stad.
- In het zevende deel worden de onderwerpen voor verder beleidsvoorbereidend **onderzoek** opgesomd.
- Het achtste deel schetst elementen van de **interne organisatie** binnen de stad die nodig zijn om de uitvoering van het structuurplan tot een goed einde te kunnen brengen.
- In het negende deel tenslotte worden uit al het voorstaande de voor deze legislatur prioritaire acties geselecteerd, rekening houdend met de financiële en personele middelen die de stad ter beschikking heeft.

15.2 UITGANGSPUNten VOOR KWALITEITSZORG IN HET RUIMTELIJK BELEID

15.2.1 Inleiding

A Noodzaak van kwaliteitszorg

Bouwvoorschriften hebben in oorsprong (het burgerlijk wetboek) louter de bedoeling gehad om burenruzies te vermijden. De bodembestemmingsplannen werden bij hun ontstaan in de jaren zestig en zeventig in de eerste plaats opgemaakt om juridische zekerheid te bieden. Het verklaart waarom de voorschriften vaak eenduidig en starrig zijn. Het afdwingen van ruimtelijke kwaliteit werd oorspronkelijk niet als de eerste taak van het instrumentarium m.b.t. de ruimtelijke ordening beschouwd. Omdat de kwaliteitszorg intussen wél tot belangrijkste doelstelling

is uitgegroeid, voldoet het huidig instrumentarium (bodembestemmingsplannen, bouwvoorschriften) niet langer om invulling te geven aan het ruimtelijk beleid.

Zo maken bodembestemmingsplannen het vandaag niet mogelijk om in te spelen op wijzigende randvoorwaarden en behoeften. Specifieke oplossingen "op maat" zijn dan ook meestal onmogelijk of vereisen een (tijdervende) aanpassing van het juridisch kader. Omdat de bestemmingsplannen in de eerste plaats ongewenste ontwikkelingen onmogelijk willen maken, eerder dan het stimuleren van ruimtelijke kwaliteit, wordt het voldoen aan de voorschriften als norm gesteld. Vanwege de overheid resulteert het in een gebrek aan motivatie (regels zijn regels), bij vele ontwerpers resulteert dit in een zekere intellectuele luiheid (het past binnen het BPA*, dus is het goed).

Door het structureren van het informeel, projectgebonden overleg tussen de ontwerper/bouwheer en de stad/AROHM*, introduceerde de stad enkele jaren geleden reeds het aspect "kwaliteitszorg" in het ontwerpproces en het vergunningenbeleid. Dit overleg wordt lang niet over alle relevante projecten gevoerd, omdat aanspraak wordt gemaakt op de goodwill van de betrokken partijen. Een juridische onderbouwing ontbreekt.

De stad wil nu een stap verder zetten door de voorschriften flexibeler te maken en de bouwheren en de ontwerpers te responsabiliseren inzake kwaliteitszorg. Het veriest echter een verdere uitbouw van de overlegcultuur die voorafgaat aan de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning.

Anderzijds moet de stad zich méér dan vroeger kunnen wapenen om ondermaatse ontwerpen bij te sturen of te weigeren. De kwaliteitscontrole die zat ingebakken in het traditionele bouwproces (bouwheer controleert architect controleert aannemer) is aan erosie onderhevig door de opkomst van nieuwsoortige bouwprocessen. De bouwheer is vaak een promotor, die voor een nog ongekende eindgebruiker bouwt (wiens wensen daardoor gereduceerd worden tot marktconformiteit). De architect maakt vaak deel uit van hetzelfde bouwteam dat ook de aannemer controleert, wat de onafhankelijkheid en de positie van de ontwerper fel verzwakt.

De hieronder geformuleerde elementen zijn principiële keuzes omtrent kwaliteitszorg in het ruimtelijk beleid van de stad. Deze keuzes zijn meestal niet implementeerbaar zonder verdere uitwerking. Het structuurplan is dan ook te begrijpen als een eerste aanzet voor de verdere uitdieping van het beleidskader.

B Geïntegreerde benadering van het ruimtelijk beleid
Met dit structuurplan stelt de stad een geïntegreerde benadering* van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voorop. De verschillende beleidsdomeinen die de ontwikkeling van de stad beïnvloeden, komen in het structuurplan aan bod.

Deze geïntegreerde benadering is een voorwaarde om tot een kwaliteitsvol ruimtelijk beleid te komen. Ze wordt verder uitgewerkt in het deel "interne organisatie". (zie § 15.8)

C Voorbeeldfunctie van de overheden

Een consequente kwaliteitszorg in het ruimtelijk beleid vereist tenslotte ook een voorbeeldfunctie van de diverse overheden en openbare besturen die in Leuven opere ren: stad, Vlaams Gewest, provincie, huisvestingsmaatschappijen, ...

De voorbeeldfunctie impliceert dat deze overheden aan zichzelf minstens dezelfde kwaliteitseisen opleggen als aan private actoren en bij voorkeur nog een stap verder gaan. De overheid kan door de eigen projecten zowel voor het ontwerp als voor het proces, de kwaliteitszorg centraal stellen en zo een referentie stellen voor private initiatieven.

15.2.2 Instrumenten voor de toetsing van de omgevingskwaliteit

In de inleiding van de landschapsstructuur werd gereflecteerd over het begrip kwaliteit. Het voornaamste uitgangspunt was daarbij dat kwaliteit geen intrinsiek maar een contextueel kenmerk is. De kwaliteit van een object wordt bepaald door zijn relatie met de omgeving. Onderstaande instrumenten zijn, elk met hun eigen toepassingsmogelijkheden, geschikt om de omgevingskwaliteit van een geconcieerde ruimte te onderzoeken en grafisch voor te stellen.

Zowel de overheid als particulieren kunnen deze instrumenten gebruiken.

A Beeldkwaliteitsplan*

De stad kan beeldkwaliteitsplannen opmaken voor landschappelijk coherente gebieden in Leuven, waarin rand-

voorraarden en ontwerprichtlijnen voor de inrichting van de publieke ruimte worden vooropgesteld, in functie van de landschappelijke kwaliteit. Daarnaast kunnen in een beeldkwaliteitsplan uitspraken worden gedaan over de gewenste beeldwaarde van de bebouwing in relatie tot de publieke ruimte.

De verhouding tussen een beeldkwaliteitsplan en een ruimtelijk uitvoeringsplan moet nader worden onderzocht.

Enkele voorbeelden:

- De stad kan een beeldkwaliteitsplan opmaken voor de aanleg van de publieke en de semi-publieke ruimte binnen de middeleeuwse stadskern, om de homogeniteit van het straatbeeld te waarborgen. Daarbij kunnen ook richtlijnen worden uitgewerkt voor reclamepanelen, straatmeubilair, bushaltes, verlichting, ... De richtlijnen die betrekking hebben op private initiatieven (zoals reclamepanelen, luifels, ...), kunnen nadien in een stedenbouwkundige verordening worden omgezet.
- De stad kan een beeldkwaliteitsplan opmaken met algemene richtlijnen voor de inrichting van de publieke ruimte in nieuwe verkavelingen. Dit kan betrekking hebben op de materiaalkeuze, de gaba retten, het groen, de speelruimte, de verlichting en het straatmeubilair, ...
- De stad kan de ontwikkelaar van de ziekenhuissite St. Pieter-St. Rafaël verzoeken om een beeldkwaliteitsplan op te maken, als voorwaarde voor de toekenning van vergunningen. Met dit beeldkwaliteitsplan kan de landschappelijke coherentie van de opeenvol-

gende realisaties in het gebied gegarandeerd worden, ongeacht de bouwheer, de ontwerper of de fasering.

B Omgevingsrapport

Via ruimtelijke uitvoeringsplannen kan aan de opmaak van een stedenbouwkundig plan of een inrichtingsplan, de verplichting van een omgevingsrapport worden gekoppeld. Een omgevingsrapport is de neerslag van een onderzoek dat de bouwheer/ontwerper voert naar de impact van de voorgestelde plannen op de omgeving.

Met een omgevingsrapport wordt de "bewijslast" in het kamp van de aanvrager gelegd: niet alleen de overheid moet onderzoeken of een project past binnen de omgeving en aan de impliciete en expliciete randvoorwaarden voldoet; ook de bouwheer/ontwerper moet dat zelf aantonen. Het speelt enerzijds in op de schaalvergroting en de toenemende complexiteit van bouwprojecten (die het behandelen van een bouwaanvraag sterk bemoeilijken); anderzijds op het probleem van de soms ondermaatse inpassing of de gebrekige verantwoording van een project in zijn omgeving.

De opmaak van een omgevingsrapport is weliswaar een bijkomende belasting in het ontwerpproces, maar komt uiteindelijk dit proces toch ten goede. Expliciet onderzoek brengt bijkomende randvoorwaarden aan het licht. De goedkeuring van een omgevingsrapport geeft zekerheid over stedenbouwkundige uitgangspunten, wat de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning versnelt. De opmaak van een omgevingsrapport kan in het geval van intern flexibele voorschriften een voorwaarde

zijn voor het aanwenden van de marge op de minimale stedenbouwkundige voorschriften.

In het omgevingsrapport moeten minstens de volgende aspecten aan bod komen: kadering van het project in de planningscontext (met inbegrip van het structuurplan), een programma-analyse (met inbegrip van de aanpasbaarheid), de ruimtelijke en functionele relatie met omgeving (zowel de urbane en niet-urbane ruimte), een volumestudie, de landschappelijke inpasbaarheid, het statuut en de behandeling van de publieke ruimte, de multimodale verkeersproductie en -attractie, de milieuhinder, de fasering en de uitgangspunten voor architectuur.

De stad zal de voorwaarden voor de opmaak van het omgevingsrapport (afbakening, inhoud, procedure, advies, ...) verder onderzoeken en vastleggen in een reglement.

Enkele voorbeelden:

- De stad kan naar aanleiding van de ontwikkeling van het wetenschapspark Termunckveld, de ontwikkelaar om de opmaak van een omgevingsrapport verzoeken, waarin onder meer wordt nagegaan: het effect op de verkeersinfrastructuur en op de verschillende modi, de landschappelijke impact, het effect op de ecologie en de natuurlijke waterhuishouding, de parkeerdynamiek, de impact op de woningmarkt, de impact op ondersteunende en toeleverende bedrijven, ...
- De stad kan bij het haalbaarheidsonderzoek voor de omleidingsweg ten zuiden van Heverlee een omgevingsrapport opmaken, waarin onder meer wordt

nagegaan: de impact op de multimodale verkeersafwikkeling in de omgeving, de landschappelijke inpassing, het effect op de landbouwexploitatie, de te verwerven gronden, de noodzakelijke maatregelen op de campus Heilig Hart,...

C Structuurschets

Structuurschetsen geven een grafische beschrijving voor de gewenste ruimtelijke structuur van een ruimtelijk samenhangend gebied: zoals bijvoorbeeld de deelruimten en deelsystemen die in het structuurplan werden onderscheiden. In deze structuurschetsen worden de concepten en ontwikkelingsperspectieven uit het structuurplan verder verfijnd en omgezet naar preciezere ruimtegebonden uitspraken. De aanwezige structuurbepalende elementen worden onderscheiden. De relatie met aangrenzende gebieden wordt gedefinieerd. Er wordt ook ruimtelijk onderzoek verricht naar mogelijke afbakeningen van in de deelstructuren geselecteerde gebieden: woonkernen, bedrijfenterreinen, openruimtegebieden, woonfragmenten,

De structuurschetsen zijn een noodzakelijke tussenstap tussen het structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar ook tussen het structuurplan, inrichtingsplannen en stedenbouwkundige plannen. Ze hebben geen bindende of verordenende kracht, maar vertolken een

ruimtelijke visie over een bepaald gebied. De structuurschetsen worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd, als tussenstap in het opmaakproces van de uitvoeringsplannen. Structuurschetsen worden per definitie door, of in opdracht van de overheid opgemaakt. Ze hebben een uitgesproken beleidsvoorbereidend karakter.

Enkele voorbeelden:

- De stad kan een structuurschets voor Wilsele-Putkapel opmaken, ter verfijning van de concepten en ontwikkelingsperspectieven in het structuurplan, op basis waarvan onder meer de woonkern en de woonontwikkelingsgebieden zullen worden afgebakend en de fiets- en voetgangersverbindingen worden vastgelegd in een RUP.
- De stad kan een structuurschets opmaken voor de Hagelandse heuvels rond de woonkernen in het oostelijk stadsdeel, op basis waarvan de woonfragmenten worden afgebakend en de maatregelen voor een betere toegankelijkheid van de openruimtegebieden worden uitgewerkt.

D Inrichtingsplan

Een inrichtingsplan¹ is de grafische beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in een gebied dat ruimtelijk-beheersmatig coherent ontwikkeld moet wor-

¹ De begrippen "masterplan", "ontwikkelingsplan" en "ruimtelijk streefbeeld" zijn qua opvatting en doelstelling vergelijkbaar met een inrichtingsplan, maar veroorzaken soms verwarring over de draagwijdte of de finaliteit van het plan. Ze worden daarom niet als afzonderlijk instrument weerhouden. Waar nuttig kan een inrichtingsplan de vorm aannemen van een masterplan of een ontwikkelingsplan.

Een **masterplan** heeft de bedoeling de ruimtelijke ontwikkeling zo nauwkeurig mogelijk te determineren door de randvoorwaarden exact te formuleren en het aantal vrijheidsgraden te beperken. Dat lukt enkel indien de behoeften en het programma vastliggen en de ontwikkeling in één controleerbare operatie gebeurt. Deze operatie moet in de tijd beperkt blijven zodat de randvoorwaarden tijdens de uitvoering niet noemenswaardig veranderen; ze moet beleidsmatig voldoende beheersbaar zijn om de operatie volledig uit te voeren. In de praktijk zijn de omstandigheden meestal anders en is een masterplan niet het meest geschikte instrument. Het masterplan voor de Gasthuisbergsite (De Brock e.a., i.o.v. UZ Gasthuisberg, 1996) is hiervan een voorbeeld.

Een **ontwikkelingsplan** heeft de ambitie een wervend beeld op te hangen voor de ontwikkeling van een bepaald gebied. Anders dan in een inrichtingsplan wordt een volometrie getoond die de globale ruimtelijke opties vertaalt. Een ontwikkelingsplan is daardoor onmiskenbaar sprekender dan een inrichtingsplan maar loopt het risico met een stedenbouwkundig plan verward te worden: de uitgewerkte morfologie wordt dan als doel van de ontwikkeling voorgesteld, in plaats van als middel om tot een gewenste ruimtelijke structuur te komen. Het wordt echter niet bij kennis van een concreet bouwprogramma opgemaakt en niet binnen één samenhangende en marktconforme operatie gerealiseerd. De evolutie van de veronderstelde randvoorwaarden en behoeften leiden onvermijdelijk tot een aanpassing van het plan. Het ontwikkelingsplan voor de stationsomgeving (Projectteam Stadsontwerp, i.o.v. Stad Leuven e.a., 1992) is hiervan een illustratie.

De **streefbeelden** die voor (gewest)wegen moeten worden gemaakt hebben ruimtelijk, beleidsmatig en methodologisch dezelfde doelstellingen als de inrichtingsplannen en worden daarom niet langer als een afzonderlijk instrument beschouwd.

den, maar te groot of te complex is om deze ontwikkeling volledig vastleggen. Deze gebiedsafbakening is in regel beperkter dan die voor een structuurschets, waardoor de ruimtelijke uitspraken gedetailleerder kunnen zijn. Een inrichtingsplan beschrijft de gewenste morfologische en functionele structuur, de randvoorwaarden en de marges voor de ruimtelijke ontwikkeling, de interne en externe ruimtelijke en functionele relaties, het statuut van de onbebouwde ruimte, de publieke ruimte, de landschappelijke randvoorwaarden, ...

Een inrichtingsplan kan zowel door de overheid als door de private of publieke beheerder van het gebied in kwestie worden opgemaakt. Het inrichtingsplan kan door één partij opgemaakt worden om de eigen beleidskeuzes m.b.t. de ruimtelijke ontwikkeling te definiëren. Indien het zowel door de overheid als door de beheerder wordt geaccepteerd, kan het worden beschouwd als een overeenkomst over de opties voor de toekomstige ruimtelijke projecten.

De stad kan in een RUP de opmaak van een inrichtingsplan voorschrijven als modaliteit die bij de inrichting van een gebied in acht moet genomen worden. Concreet kan worden opgelegd dat bij de vergunningsaanvraag voor een bouwproject in een bepaald gebied een inrichtingsplan voor het volledige gebied moet worden gevoegd. Het inrichtingsplan is dan een formele voorwaarde om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen, zonder dat het een verordenend karakter krijgt. Het kan op zichzelf niet dienen als inhoudelijke beoordelingsgrond voor andere vergunningsaanvragen in het betrok-

ken gebied. De verplichting tot opmaak van een inrichtingsplan heeft betrekking op ontwikkelingen die belangrijke impact hebben op de site of de omgeving. Beperkte uitbreidingen aan bestaande functies, aanpassingswerken of instandhoudingswerken kunnen in principe zonder voorafgaande opmaak van een inrichtingsplan. Het afwegingskader, dat bepaalt wanneer een inrichtingsplan nodig is en aan welke vereisten dit plan moet voldoen, zal uitgewerkt worden in het uitvoeringsinstrumentarium van het structuurplan (stedenbouwkundige verordening en/of ruimtelijk uitvoeringsplan).

Samen met de opmaak van een inrichtingsplan, kan door de stad de opmaak van een omgevingsrapport worden opgelegd aan een kandidaat-bouwheer van een bepaald gebied. In het omgevingsrapport wordt voor de voorgestelde ontwikkeling de ruimtelijke en functionele inpassing in en de impact op de omgeving onderzocht en geëvalueerd. Een inrichtingsplan als grafisch document zegt hierover immers meestal niet voldoende.

Enkele voorbeelden:

- De stad kan de K.U.Leuven verzoeken om een inrichtingsplan op te maken voor de Gasthuisbergsite, waarin onder meer de nieuwe ontwikkelingen gelokaliseerd worden, de multimodale verkeersafwikkeling vastgelegd en de fasering uitgewerkt.
- De stad kan een inrichtingsplan opmaken voor de vallei van de Molenbeek-Bierbeek, van de Abdij van Park tot de Naamsesteenweg, waarin onder meer vastgelegd wordt welke gebieden voor natuurontwikkeling moeten gereserveerd worden, welke voor

recreatie moeten worden opengesteld en aan welke bebouwing randvoorwaarden worden gesteld.

E Stedenbouwkundig plan

Een stedenbouwkundig plan is de grafische voorstelling van de stedenbouwkundige ontwikkeling van een gebied. Het kan binnen één beheersmatig samenhangende ontwikkelingsoperatie (al dan niet gefaseerd in de tijd) gerealiseerd worden. Een stedenbouwkundig plan definiert de volumetrie van de bebouwde ruimte, de inrichting van de onbebouwde ruimte, het statuut van de publieke ruimte, het gewenst bouwprogramma, de ruimtelijke en functionele relaties tussen de verschillende gebruikseenheden, de relatie tussen private en publieke ruimte, de ontsluiting, ...

194

Een stedenbouwkundig plan wordt steeds impliciet of expliciet met een specifiek doel voor ogen opgemaakt. Dit bepaalt het statuut en de draagwijdte ervan. De verkeerde inschatting van het doel van een stedenbouwkundig plan kan leiden tot een verkeerde interpretatie of een verkeerd gebruik. Er kunnen algemeen een viertal doelen onderscheiden worden in functie waarvan de meeste stedenbouwkundige plannen worden opgemaakt. In de praktijk is meestal een combinatie van deze doelen aanwezig.

- Een stedenbouwkundig plan kan voorafgaan aan een architectuurontwerp dat leidt tot een realisatie. Het stedenbouwkundig plan is dan de eerste stap in een ontwerpproces die de stedenbouwkundige opties vastlegt. Nadien worden ze architecturaal vertaald. Dit plan kan een juridisch statuut krijgen door de toekenning van een stedenbouw-

kundig attest*, waardoor de bouwmogelijkheden en de randvoorwaarden voor een bepaalde site worden gedefinieerd. Dergelijk plan is op zijn ruimtelijke, technische, financiële en juridische haalbaarheid onderzocht.

- Een stedenbouwkundig plan kan als beleidsvoorbereidend onderzoeksinstrument worden ingezet. Dergelijk plan tast de mogelijkheden af die de site in kwestie biedt en geeft een beeld van een mogelijke ruimtelijke ontwikkeling (projectdefinitie, programma, bouwdichtheid, ...).
- Een stedenbouwkundig plan kan als toetsingskader fungeren. Het stedenbouwkundig plan is dan de goedgekeurde vertaling van een beleidsvisie op de ontwikkeling van een bepaald gebied. De stedenbouwkundige uitgangspunten van het stadsontwerp moeten in principe gerespecteerd worden. Wijzigingen zijn mogelijk mits de randvoorwaarden worden gerespecteerd en de kwaliteit van het oorspronkelijk ontwerp minstens worden geëvenaard.
- Een stedenbouwkundig plan kan tenslotte ook wervend zijn. Dit plan schetst een beeld van een mogelijke ontwikkeling van een gebied. Het heeft de bedoeling steun te verwerven voor de ontwikkeling van het gebied en mogelijke initiatiefnemers te overtuigen. Het plan is meestal gebaseerd op een fictief maar valabel programma en ontleent zijn wervend karakter aan de geïdealiseerde voorstelling.

Een stedenbouwkundig plan kan zowel door de overheid als door een private belanghebbende worden opgemaakt. Voor de meeste strategische projecten die in het

structuurplan worden opgesomd, is de opmaak van een stadsontwerp wenselijk om tot een projectdefinitie en een bouwprogramma te komen.

Enkele voorbeelden:

- De stad maakt een stedenbouwkundig plan op voor de OCMW-site in de binnenstad, op basis waarvan het bouwprogramma, de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de fasering worden gedefinieerd.
- De stad verzoekt de NMBS om een stedenbouwkundig plan op te maken voor de Kop van Kessel-Lo, op basis waarvan de plannen voor het stationseiland worden geëvalueerd.

F Architecturaal plan

Met een architecturaal plan wordt een concreet uitvoerbaar ontwerp voorgesteld voor een programma dat op een specifieke site kan worden gerealiseerd. Slechts op basis van een architecturaal plan kan een stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, omdat alleen een architecturaal plan voldoende gedetailleerd is om zich een correcte voorstelling te maken van de geconcipieerde ruimte.

Van een architecturaal plan kan worden verwacht dat het voldoende inzicht verschafft in de opbouw van de geconcipieerde ruimte, met de daartoe geëigende grafische middelen. De weergave van de nabije omgeving, zowel op plan als in schets, is daarbij een minimale vereiste om over de kwaliteit van de ruimte in zijn omgevingscontext te kunnen oordelen.

15.2.3 Begeleiding van ontwerpprocessen

Het ontwerpproces waarin de ruimte wordt geconcipieerd en vormgegeven, is bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit. De zorg voor kwaliteit moet daarom in het ontwerpproces ingebakken zitten. Wil de stad de kwaliteit van de realisaties in Leuven optimaal sturen, dan zou zij bij machte moeten zijn om reeds tijdens het ontwerpproces met de bouwheer en de ontwerper in dialoog te gaan (zie bindende bepalingen, art. 6.4.1 – 6.4.5).

Deze werkwijze leidt tot kwaliteitsverbetering en tijdwinst bij de behandeling van de vergunning. Bovendien komt de begeleidingsprocedure de correcte interpretatie en toepassing van voorschriften ten goede en worden de marges vastgelegd als de voorschriften ontoereikend zijn.

A Uitgangspunt: wederzijdse procesbereidheid

De procedure voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning is bij decreet vastgelegd. De stad is enkel bij machte om via een ruimtelijk uitvoeringsplan de voorwaarden in de procedure van de vergunningsaanvraag te regelen (bijvoorbeeld het inwinnen van een advies, de beslissing van de gemeenteraad, de opmaak van een inrichtingsplan of omgevingsrapport). Aan de procedure op zich kan in principe niets worden gewijzigd of toegevoegd. Het impliceert dat de begeleiding van ontwerpprocessen niet afdwingbaar is.

Deze begeleiding moet dus noodzakelijkerwijs gebaseerd zijn op wederzijdse bereidheid tot het doorlopen van een niet-gereglementeerd proces waarin de kwaliteit van het ontwerp via overleg wordt verbeterd.

De praktijk wijst uit dat zowel bij bouwheer en ontwerper enerzijds, als bij de overheid (momenteel stad en AROHM) anderzijds, in het algemeen voldoende bereidheid tot overleg aanwezig is. Dat is nochtans niet evident: overleg kost tijd en dus geld, aanpassingen aan plannen vertragen het ontwerpproces, de tussenkomst van de overheid kan als een ongeoorloofde inmenging worden beschouwd, ...

Toch blijken beide partijen hun voordeel te doen met overleg tijdens het ontwerpproces. De overheid stelt vast dat een significante verbetering optreedt bij de begeleiding van het ontwerp. Dat leidt tot méér ruimtelijke kwaliteit in de stad en voorkomt dat "negatieve" energie moet gespendeerd worden aan het weigeren van stedenbouwkundige vergunningen of het doorlopen van beroepsprocedures. De aanvrager verwerft in het overleg kennis van de correcte interpretatie van voorschriften, leert de beleidsvisie achter het vergunningenbeleid kennen en maakt zo dus méér kans op de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning.

De begeleiding van ontwerpprocessen wordt daarom nog steeds als een vrijblijvende dienstverlening aangeboden. Als stok achter de deur kan de stad weigeren aan ongewenste projecten een stedenbouwkundige vergunning toe te kennen. Bovendien kan een gedeelte van de kostprijs van een begeleidingsprocedure forfaitair worden verrekend in de administratieve vergoeding die moet worden betaald bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning (zie verder). Door het toestaan van begeleiding van zijn ontwerpproces krijgt de aanvrager waar voor zijn geld.

B Begeleidingsprocedure voor kleine en middelgrote bouwprojecten

De stad hanteert vandaag zoals gezegd reeds een informele begeleidingsprocedure voor bouwprojecten, waarbij bouwheer en architect de mogelijkheid hebben om de vergunningverlenende overheden (stad en AROHM) te consulteren vóór een vergunning wordt aangevraagd. Soms wordt een principiële beslissing ter goedkeuring aan het schepencollege voorgelegd.

De stad kan voorwaarden uitwerken voor de toepassing van de begeleidingsprocedure. Zo moet men regelen hoe een begeleidingsprocedure kan worden opgestart, welke de draagwijdte is van het standpunt dat door de vertegenwoordigers van de stad wordt ingenomen, hoe de ver slaggeving gebeurt, hoeveel contactmomenten mogelijk zijn, welke gegevens nodig zijn om tijdens de begeleidingsprocedure het plan voldoende te doorgronden, ...

Indien de stad de begeleidingsprocedure veralgemeend wil toepassen, dan zijn méér stedenbouwkundige ambtenaren en een administratieve ondersteuning nodig. De extra kostprijs die dit met zich meebrengt, kan gedeeltelijk worden aangerekend aan de aanvrager. Voor kleinere projecten kan dit met een forfaitaire administratieve kost (bijvoorbeeld 15 €). Voor grotere projecten wordt dit beter gekoppeld aan de vergunde vloeroppervlakte (bijvoorbeeld 0,1 € per vierkante meter bruto vloeroppervlakte).

Een bredere toepassing van deze werkwijze is nodig indien men de onderhandelingsprocedure en het omgevingsrapport wil implementeren.

Een betere onderbouwing van de procedure is aangewezen, aangezien vandaag vooral op de goodwill van de betrokken partijen gerekend wordt.

C Begeleidingsprocedure voor grote bouwprojecten

Het aantal grote bouwprojecten (van enkele tienduizenden vierkante meter) in Leuven neemt gestaag toe. Deze projecten blijken te omvangrijk en te complex om op dezelfde manier als een gewone vergunningsaanvraag behandeld te worden.

Momenteel wordt het ontwerpproces van grote projecten zo goed mogelijk opgevolgd door de bouwdienst, de dienst ruimtelijke planning en het college. Deze opvolging gebeurt echter nogal ad hoc: er is geen standaardwerkwijze, de afloop van het proces is onzeker, er is geen duidelijkheid over het statuut van de afspraken en sommige projecten ontsnappen eenvoudigweg aan een gedegen opvolging. Naast het streven naar een veralgemeende toepassing van de begeleidingsprocedure voor kleine en middelgrote projecten, dringt een specifieke werkwijze voor grote bouwprojecten (b.v. vanaf 10.000 m²) zich dan ook op.

Omdat de begeleiding voor grote projecten complexer en intensiever is, gebeurt dit bij voorkeur niet alleen door de stedelijke diensten. Per project zou men externe begeleiders kunnen aanstellen die samen met de stad het project begeleiden en het college adviseren bij het al dan niet verlenen van de vergunning (zie ook volgende paragraaf).

15.2.4 Klankbord en reflectie

De gebouwen en de publieke ruimten die vandaag worden gerealiseerd, zullen morgen deel uitmaken van het stedelijk patrimonium. De stedelijke omgeving wordt gevormd door de accumulatie van opeenvolgende menselijke ingrepen, waarbij het patrimonium de fysieke getuige is van de geschiedenis en de ontwikkeling van de stad.

Daarom is het bouwen van vandaag niet alleen een functionele, technische en economische aangelegenheid, maar ook een culturele daad. Het bouwen is de vertaling van hoe een samenleving functioneert of dat zou moeten doen. Deze opgave vereist van (publieke en private) bouwheren en ontwerpers inzicht, affiniteit en creativiteit.

De discussie over (en de beoordeling van) de kwaliteit van ontwerpen voor gebouwen, publieke ruimte en infrastructuur overstijgt het vergunningenbeleid. Kwaliteit is immers geen absoluut kenmerk, maar wordt verschillend beoordeeld in tijd en ruimte. Kwaliteit wordt immers omschreven vanuit de context van de omgeving en tegen de achtergrond van een maatschappelijk, waardegebonden referentiekader, dat evolueert in de tijd. Kwaliteit kan daarom slechts zeer gedeeltelijk in voorschriften worden vastgelegd en via een vergunning worden afgedwongen. Het is niet mogelijk en niet wenselijk het debat over kwaliteit volledig te objectiveren of te normeren. De toetsing van kwaliteit gebeurt parallel aan de toetsing van de juridische vergunbaarheid en de programmatorische en technische conformiteit.

A Externe begeleiding

De omvang en de kwalificatie van de bestaffing van de stedelijke diensten wordt om budgettaire redenen gelimiteerd in functie van de taken die de stedelijke overheid moet vervullen. De behandeling of de uitwerking van projecten die qua omvang of betekenis uitzonderlijk zijn, moet daarom stevast bovenop de normale gang van zaken gebeuren. Binnen de administratie zijn niet altijd de juiste of voldoende mensen beschikbaar om de kwaliteit van deze projecten te bewaken.

Daardoor is het wenselijk om voor uitzonderlijke projecten externe begeleiding te engageren die de stad ondersteunt bij de kwaliteitszorg. De externe begeleiding fungeert als constructief-kritisch klankbord voor projecten die hetzij door de stad zelf worden uitgewerkt, hetzij door particuliere initiatiefnemers worden voorbereid. De inzet van externe begeleiding heeft bovendien een blikverruimend en verfrissend effect, wat onrechtstreeks de manier van werken van de administratie ten goede komt.

De externe begeleiding houdt zich in de eerste plaats bezig met de betekenis en de inpasbaarheid van een stedenbouwkundig of architecturaal ontwerp in zijn omgeving en dus niet met de stedenbouwkundige of architecturale vormentaal op zich. Het oordeel van de externe begeleiding heeft dus weinig te maken met "mooi" of "lelijk". De externe begeleiders moeten er zich voor behoeven zelf in de plaats van de ontwerpers te willen treden.

Omwillen van de continuïteit in het ruimtelijk beleid en van de op te bouwen verstandhouding met het stadsbe-

stuur, wordt het mandaat van externe begeleiding bij voorkeur vastgelegd voor de periode van een volledige legislatuur met de mogelijkheid om het mandaat met maximaal één legislatuur te verlengen. Via een éénmalige openbare aanbesteding (kaderovereenkomst) kan een "pool" van potentiële begeleiders (m/v) worden samengesteld. Daaruit worden per te begeleiden project, enkelen geselecteerd om, samen met de stedelijke diensten, in een begeleidingscommissie het ontwerpproces op te volgen.

De kandidaat-begeleiders moeten: ervaring hebben in stedenbouw en architectuur; overtuigend, communicatieveerdig en procesbereid zijn; affiniteit hebben met de economische realiteit van de bouwpraktijk.

B Rol van de GECORO

De samenstelling en het werkdomein van de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO)* wordt vastgelegd door het decreet op de ruimtelijke ordening. De GECORO brengt onder meer advies uit aan de gemeenteraad over belangrijke ruimtegebonden thema's: het structuurplan, uitvoeringsplannen* en BPA's*, inrichtingsplannen, belangrijke bouwdossiers, ...

De opdracht van de GECORO wordt gedefinieerd in het decreet op de ruimtelijke ordening. Daarnaast kan ze advies geven, opmerkingen maken of voorstellen doen over alle aangelegenheden met betrekking tot de gemeentelijke ruimtelijke ordening, op eigen initiatief of op verzoek van het college van burgemeester en schepenen of de gemeenteraad (decreet ruimtelijke ordening, art. 9 §2).

De stad kiest ervoor om het aantal deskundigen in de GECORO niet te beperken tot het decretaal vastgelegde minimum (namelijk 1/3 van het aantal leden), maar dit op te trekken tot de helft (zie de bindende bepalingen, art. 6.3.3). De andere helft zijn vertegenwoordigers van maatschappelijke geledingen. De voorzitter is een deskundige. De gemeenteraad legt de samenstelling en de selectieprocedure vast aan het begin van elke legislatuur.

De praktijk heeft uitgewezen dat de decretaal vastgelegde adviesfunctie soms weinig marge laat voor een constructief advies, waarin aanpassingen aan het ontwerp worden voorgesteld. Een dossier dat wordt voorgelegd aan de GECORO, voorafgaand aan de goedkeuring door de gemeenteraad, heeft immers reeds een heel traject afgelegd. Eerdere beslissingen bemoeilijken daardoor een open discussie. De tijdsdruk is bovendien meestal groot, zodat de GECORO de decretaal voorziene termijn van 60 dagen in de praktijk niet kan benutten.

Daarom wordt voorgesteld het werkdomein uit te breiden met een pre-adviesfunctie voor belangrijke ruimtelijke processen en projecten. Het college vraagt voor deze dossiers een pre-advies aan de GECORO na principiële goedkeuring van het dossier op het college. Het pre-advies wordt gevraagd op het moment dat een project in voorbereiding is. Het beoordeelt de projectdefinitie, de randvoorwaarden, de eerste opties en het voorgestelde traject. De GECORO kan op dat moment ook aanbevelingen formuleren voor de verdere uitwerking.

Het college en de GECORO stellen een afsprakennota op waarin de praktische uitwerking van de taken van de GECORO wordt vastgelegd. Met de GECORO kan bijvoorbeeld worden afgesproken dat voor de dossiers die een pre-advies hebben gekregen, de termijn waarop het eigenlijke advies moet worden uitgebracht kan worden ingekort (zie bindende bepalingen, art. 6.3.4).

Door de invoering van de mogelijkheid tot pre-advies wordt de bevraging van de GECORO aanzienlijk uitgebreid. Een maandelijkse plenaire commissievergadering volstaat wellicht niet. De commissie zal haar werking in die zin moeten aanpassen.

C Stedenbouwforum

Zoals eerder gesteld, is de appreciatie van kwaliteit tijds- en cultuurgebonden. De invulling van het begrip ruimtelijke kwaliteit komt daardoor niet alleen tot stand via regels en voorschriften, maar ook – en misschien vooral – via discussie.

Het is praktisch niet haalbaar voor elk bouwproject een debat te organiseren. De gemeenteraad wordt democratisch gemanageerd om de stad te besturen en deleert de uitvoering van zijn beleid aan het schepencollege. Binnen de gemeenteraad en het schepencollege kan dus op representatieve wijze over de evaluatie van ruimtelijke kwaliteit worden gedebatteerd. Gemeenteraad en college kunnen zich daarbij laten adviseren door de GECORO, waardoor deskundigen en vertegenwoordigers van maatschappelijke geledingen een aandeel in de discussie krijgen.

Nochtans kan het verrijkend zijn over belangrijke stedenbouwkundige projecten in Leuven een publiek debat te voeren. Het inspireert de besluitvorming en vergroot het maatschappelijk draagvlak.

Om het publiek debat materieel te kunnen organiseren, zal de stad haar inwoners de mogelijkheid bieden om te participeren in een stedenbouwforum. Dit forum biedt ruimte voor toelichting van, discussie rond en reflectie over plannen voor belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen in Leuven.

Van de deelnemers wordt een vrijwillige, geëngageerde en open ingesteldheid verwacht: men moet voorkomen dat het debat wordt aangewend voor de verdediging van de eigen belangen.

Van het stedenbouwforum kan en mag niet worden verwacht dat het een formele adviesfunctie vervult of een rol in de besluitvorming opneemt. Het forum heeft in de eerste plaats een functie als barometer voor het maatschappelijk draagvlak.

De praktische organisatie moet nog verder worden uitgewerkt. Het stadsbestuur kan instaan voor de materiële ondersteuning van het forum en voor de informatieverstrekking. Dat mag niet verhinderen dat het forum zelfstandig kan functioneren ten opzichte van het stadsbestuur. De stad kan de stichting Stad en Architectuur verzoeken te participeren in de oprichting en de ondersteuning van dit forum en in de uitwerking van een samenwerkingsprotocol tussen het stedenbouwforum en het

stadsbestuur. In dat protocol worden de voorwaarden bepaald van onder andere de informatieverstrekking, de inspraak en de afhandeling van de beslissingen. (Zie de bindende bepalingen, art. 6.7.1.)

D Vzw Stad en Architectuur

De stad ondersteunt de werking van de vzw Stad en Architectuur. Deze stichting heeft zichzelf tot doel gesteld om de sensibilisering, het debat en de reflectie rond kwaliteitsvolle, hedendaagse stedenbouw en architectuur in Leuven (en daarbuiten) te initiëren en te ondersteunen. Stad en Architectuur vervult zowel op eigen initiatief als op vraag van de stad de rol van klankbord naar aanleiding van uiteenlopende vraagstukken.

E Begeleidingscommissie publieke ruimte

Naast de opmaak van een beeldkwaliteitsplan voor publieke ruimte, kan een begeleidingscommissie worden geïnstalleerd die instaat voor de kwaliteitszorg in de publieke ruimte in Leuven. Het heeft enerzijds betrekking op de begeleiding en de evaluatie van ontwerpen voor de (semi-) publieke ruimte, die door verschillende actoren worden opgemaakt: stad, Vlaams Gewest, private ontwikkelaars, ...

Anderzijds kan de commissie ook zelf aanbevelingen formuleren voor de verbetering van de kwaliteit van de publieke ruimte.

De bestaande commissie "kunst in de publieke ruimte" kan in de nieuwe begeleidingscommissie worden geïntegreerd.

15.2.5 Kwaliteitsbewaking in de vergunningsprocedure

De procedure voor de behandeling van aanvragen voor stedenbouwkundige en verkavelingvergunningen ligt decretaal vast. De stad kan deze procedure dus niet wijzigen. Wél heeft ze de mogelijkheid om via ruimtelijke uitvoeringsplannen de voorwaarden voor een vergunningsaanvraag vast te leggen. Zo kan ze bijvoorbeeld de opmaak van het hoger beschreven omgevingsrapport, inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan als voorwaarde stellen en deze aan de gemeenteraad voorleggen. Ze kan ook een vergunningsaanvraag aan een openbaar onderzoek onderwerpen of de GECORO om advies vragen.

In het negende hoofdstuk, over de landschapsstructuur, werd voorgesteld de behandeling van een vergunningsaanvraag de differentiëren volgens de mate waarin het voorgestelde project de beeldwaarde van een landschappelijk ensemble of fragment significant kan wijzigen. De stad kan een thematische RUP voor de landschapsstructuur opmaken waarin deze ensembles en fragmenten worden geselecteerd en de voorwaarden voor de behandeling van de vergunningsaanvraag worden vastgelegd.

A Openbaar onderzoek

De stad kan een formeel openbaar onderzoek organiseren en gedurende een vastgestelde periode een plan of een vergunningsaanvraag ter inzage leggen. Tijdens het openbaar onderzoek kan de bevolking op een vooraf bepaalde wijze schriftelijk reageren.

Met een openbaar onderzoek verbindt de stad zich ertoe elke reactie te verwerken in het besluitvormingsproces, hetzij door ermee rekening te houden, hetzij door ze gemotiveerd te weerleggen. Na een openbaar onderzoek moet over de behandeling van de reacties en over het uiteindelijke resultaat redelijkerwijs gecommuniceerd worden.

De Vlaamse regering bepaalt welke aanvragen onderworpen moeten worden aan een openbaar onderzoek. Ze stelt ook de nadere regels voor dit openbaar onderzoek vast (decreet ruimtelijke ordening, art. 109 §1 en §3). De stad kan ervoor kiezen om bijkomend via een RUP toepassingsgebieden voor het openbaar onderzoek vast te leggen. Het gaat onder meer over de ingrepen die de beeldwaarde van een landschap op schaal van de stad kunnen wijzigen.

B Gemeenteraad

Door een omgevingsrapport, inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan aan de gemeenteraad voor te leggen, krijgt de gemeenteraad onrechtstreeks een belangrijke rol in de kwaliteitsbewaking van de stedenbouwkundige vergunningen. Een goedgekeurd inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan legt immers de randvoorwaarden vast voor de ontwikkeling van het betreffende gebied.

C GECORO

Een vergunningsaanvraag kan voor advies aan de GECORO worden voorgelegd. De Vlaamse regering kan volgens het decreet bepalen welke aanvragen voor advies moeten worden aangeboden. In samenspraak met de stad kan het werkdomein van de GECORO worden verbreed.

D College van burgemeester en schepenen

Het decreet op de ruimtelijke ordening geeft een grotere autonomie aan de gemeenten in het voeren van een vergunningenbeleid, mits de gemeente beschikt over een goedgekeurd structuurplan. De stad zal dus in de toekomst zelfstandig kunnen en moeten waken over de ruimtelijke kwaliteit van de aangevraagde werken.

Het college betrekt in zijn vergunningenbeleid de stedenbouwkundige afweging (die wordt voorbereid door de stedenbouwkundig ambtenaar) en de maatschappelijke afweging.

Het structuurplan vormt op zich geen beoordelingsgrond voor het al dan niet afleveren van een stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning, of voor een stedenbouwkundig attest (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §6).

De appreciatie van de goede plaatselijke ordening, waar aan de stad een vergunningsaanvraag behoort te toetsen, moet overeenstemmen met de inhoud van het structuurplan. Tenminste, als de argumenten van goede plaatselijke aanleg in de beoordeling volledig zijn uitgewerkt, op zichzelf kunnen staan en de opportunitetsmarge bij de beoordeling van een aanvraag niet overschreden wordt (met ander woorden in verhouding staat tot het legaliteitsluik).

E Stedenbouwkundig ambtenaar

De stedenbouwkundig ambtenaar maakt voor elke vergunningsaanvraag een verslag aan het college. Daarin wordt onder meer verslag uitgebracht over de verenig-

baarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening (decreet ruimtelijke ordening, art. 110 §2).

De stedenbouwkundig ambtenaar staat dus in eerste lijn in voor de evaluatie van de ruimtelijke kwaliteit. De instrumenten en procedures die in dit hoofdstuk worden voorgesteld ter verbetering van de kwaliteitszorg, betekennen in de praktijk een toename in aantal en in complexiteit van de vergunningsaanvragen.

Om dit werk naar behoren te kunnen vervullen moet de bouwdienst, die de vergunningsaanvragen behandelt, worden versterkt met voldoende en gekwalificeerd personeel.

15.1.6 Flexibiliteit*

A Van rigide naar flexibele bouwvoorschriften

Als gevolg van de historische ontwikkeling van het beleid inzake ruimtelijke ordening (zie de inleiding), hebben de bouwvoorschriften die vandaag in Leuven van toepassing zijn – net zoals in de meeste andere gemeenten – een zeer rigide karakter. Ze hebben tot doel ongewenste ontwikkelingen te verhinderen. Net daardoor worden sommige kwaliteitsvolle projecten onmogelijk gemaakt. Intussen zijn de stedenbouwkundige en maatschappelijke randvoorwaarden geëvolueerd en beantwoorden de bouwvoorschriften niet meer volledig aan de heden-dagse behoeften en inzichten.

De stad heeft daarom de ambitie nieuwe bouwvoorschriften op te stellen. Deze nieuwe bouwvoorschriften moeten in ieder geval méér flexibiliteit toelaten.

B Interne flexibiliteit van voorschriften

In ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) en verordeningen kan het principe van interne flexibiliteit worden ingebouwd: voorschriften leggen vast wat minimaal kan. Daarbovenop kan een afwijkingsmarge worden ingeropen, mits aan bijkomende randvoorwaarden wordt voldaan en mits de ontwerper/bouwheer de meerwaarde (privaat en publiek) van de "afwijking" aantont. Interne flexibiliteit in de voorschriften vereist een overlegproces waarbij de vergunningverlenende overheid en de bouwheer/ontwerper gezamenlijk de marges aftasten. Het eindoordeel blijft echter bij de overheid liggen: de interne flexibiliteit kan niet als recht worden ingeropen.

Er bestaan nog maar weinig precedenten van uitvoeringsplannen met interne flexibiliteit in Vlaanderen. Om dit principe te kunnen toepassen, zal de stad in overleg met AROHM verder onderzoek moeten verrichten naar de stedenbouwkundige en juridische consequenties van dit mechanisme.

15.3 UITBOUW VAN EEN INSTRUMENTARIUM

Het structuurplan is een beleidsplan dat het kader aangeeft voor de door de stad gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de stad. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen (decreet ruimtelijke ordening, art. 18).

Het structuurplan is dus geen plan van aanleg. Het legt geen bodembestemmingen vast. Om het plan afdwingbaar te maken, moet de stad ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen opmaken via de decretaal vastgelegde procedure. Deze uitvoeringsplannen hebben dus verordenende kracht.

Naast de stad kunnen ook het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen opmaken die van kracht zijn op (delen van) het Leuvens grondgebied. Beide overheden doen dit in uitvoering van respectievelijk het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant. Daarmee regelen Vlaams Gewest, provincie en stad elk de elementen die volgens het subsidiariteitsbeginsel tot hun eigen bevoegdheid behoren. Welke overheid precies instaat voor welke onderdelen van de ruimtelijke ordening, moet nog worden vastgelegd.

In ieder geval ijvert de stad ervoor om de ruimtelijke uitvoeringsplannen, die voor het Leuvens grondgebied worden opgemaakt door een hogere overheid, inhoudelijk te laten overeenstemmen met de inhoud van dit structuurplan.

15.3.1 Bestaand instrumentarium

De inwerkingtreding van het structuurplan verandert op zichzelf niets aan de rechtskracht van de bestaande plannen van aanleg (gewestplan, BPA's). De stad neemt na de vaststelling van het structuurplan evenwel de nodige maatregelen om de bestaande aanlegplannen (gewestplan, BPA's, verordeningen) in overeenstemming te brengen met het structuurplan (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §5).

A Gewestplan

Het huidig gewestplan* blijft bestaan. Het zal echter stelselmatig "overschreven" worden door nieuwe RUP's (gemeentelijke, provinciale en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen).

Deze stapsgewijze overschrijving van het gewestplan voorkomt het ontstaan van blinde vlekken in het juridisch kader.

B BPA's

In een eerste (éénmalige) operatie zijn reeds een aantal BPA's vervallen (in het kader van de zogenaamde "vervalregeling"). De resterende BPA's blijven - analoog met het gewestplan - bestaan totdat ze geheel of gedeeltelijk overschreven worden door een RUP.

Het is de bedoeling om op termijn gebiedsgerichte RUP's op te maken voor het hele grondgebied.

C Bouwvoorschriften

De huidige bouwverordeningen (tegenwoordig stedenbouwkundige verordeningen*) blijven bestaan tot ze vervangen worden door nieuwe verordeningen.

D Overgangsmaatregelen

Gedurende een bepaalde periode zullen de oude (gewestplan, BPA's) en de nieuwe planningsinstrumenten (gemeentelijke, provinciale en gewestelijke RUP's) onvermijdelijk naast elkaar bestaan. Het zal de duidelijkheid en de hanteerbaarheid niet ten goede komen, noch voor de burger, noch voor de ambtenaren. Daarom moet ge-

tracht worden deze periode zo kort mogelijk te houden. Het vereist in deze en de volgende legislatuur grote inspanningen om het oude instrumentarium te overschrijven met nieuwe uitvoeringsplannen.

Het plannenregister*, dat in opmaak is, is essentieel om het overzicht te behouden in deze overgangsperiode. Dit register moet dan ook zo snel mogelijk klaar en consulterbaar zijn aan de loketten. Het plannenregister geeft op kavelniveau aan welke planningsinstrumenten randvoorwaarden opleggen aan een perceel en welke instrumenten in voorbereiding zijn. Door de koppeling van dit register aan het GIS-systeem van de stad, wordt het opzoekingwerk gereduceerd tot een muisklik. Om deze "prikkerfunctie" mogelijk te maken, gaat het plannenregister van Leuven veel verder dan wat decretaal vereist is (maar dat vereist dan ook een grotere investering).

15.3.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

A Thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen

De ruimtelijke uitvoeringsplannen bieden het noodzakelijke juridisch kader om het nagestreefde beleid (beschreven in de deelstructuren en de stadsdelen) afdwingbaar te maken. De thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen behandelen in principe het hele grondgebied. Een thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan legt de bestemming en de algemene inrichtingsvoorschriften vast van de gebieden die behoren tot dezelfde deelstructuur. Die worden als afzonderlijke vlekken op de kaart van Leuven ingekleurd. Een thematisch ruimtelijk structuurplan is dus niet gebiedsdekkend.

Daarnaast kunnen de nodige uitvoeringsmaatregelen worden vastgelegd.

De thematische ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn het geschikte instrument om, binnen een vrij korte periode, op een coherente wijze het gewestplan aan te passen conform het structuurplan. Ze vormen op termijn, ter vervanging van het gewestplan, het algemeen kader voor de ruimtelijke ordening in Leuven. De verfijning van de thematische RUP's gebeurt via gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Binnen hun respectievelijke bevoegdheden zullen het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant eveneens provinciale en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken. Voor deze betreffende gebieden is de opname in een thematisch RUP niet opportuun, tenzij als verdere verfijning van de voorschriften. Hoe de thematische gemeentelijke RUP's zich precies verhouden ten opzichte van de provinciale en gewestelijke RUP's, moet verder worden uitgeklaard met de betrokken overheden.

In het plannenregister kan worden bijgehouden voor welke gebieden reeds thematische of gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen werden opgemaakt.

De stad overweegt de opmaak van volgende ruimtelijke uitvoeringsplannen.

- *Thematisch RUP voor de nederzettingsstructuur*

Dit RUP bakent de woonkernen en woonfragmenten af. Per kern of fragment kan de globale stedenbouwkundige

structuur vastgelegd worden (afbakening van woonontwikkelingsgebieden, woonherwaarderingsgebieden, reservatiegebieden voor overheidsinitiatief, vastleggen bebouwingsdichtheid, vrijwaren van cruciale verbindingen...). In dit RUP worden ook de geïsoleerde elementen in woonkernen en woonfragmenten aangeduid. (Bindende bepalingen, art. 2.3.1)

- *Thematisch RUP voor de openruimtestructuur*

Dit RUP bakent de verschillende onderdelen van de open ruimte af en legt vast welke de marges voor de verschillende functies in de open ruimte zijn ten aanzien van natuurontwikkeling. Het RUP legt tevens de elementen vast die onderdeel uitmaken van de natuurlijke structuur. Ten slotte zullen in dit RUP de geïsoleerde elementen (woningen, bedrijven...) in de open ruimte aangeduid worden. (Bindende bepalingen, art. 1.3.1 – 1.3.3, 2.3.2)

- *Thematisch RUP voor de economische en centrumstructuur*

Dit RUP bakent de verschillende onderdelen van de economische ruimte af en kent ze toe aan een bepaalde categorie. Hierdoor worden voor deze gebieden vestigingsvoorraarden vastgesteld. Het impliceert dat ook de implantationsmogelijkheden voor centrumfuncties in dit RUP aan bod komen. (Bindende bepalingen, art. 3.3.2)

- *Thematisch RUP voor de landschapsstructuur*

In dit RUP worden de landschappelijke ensembles en fragmenten afgebakend en toegewezen aan een categorie. Dat heeft gevolgen voor het behoud van hun beeldwaarde en/of hun historische waarde. Het RUP regelt ook

de voorwaarden van de vergunningsprocedure in functie van de landschappelijke impact van een aanvraag.

- *Thematisch RUP verkeersstructuur*

In dit RUP wordt de categorisering van de verkeersinfrastructuur vastgelegd. In het RUP kunnen ook voorschriften voor de inrichting van de infrastructuur en van de aangrenzende terreinen worden bepaald. Tevens worden de selecties van de knooppunten van de verschillende mobiliteitsnetwerken afdwingbaar gemaakt (parkings, bushaltes, stations...). (Bindende bepalingen, art. 4.3.1 – 4.3.2)

B Gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen

De thematische RUP's zijn wegens de grote oppervlakte die ze beslaan, niet geschikt om gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften op te leggen aan specifieke gebieden, of om de verknoping tussen de verschillende ruimtelijke thema's uit te werken.

Daarom zijn voor specifieke gebieden ook gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen nodig. Deze RUP's zijn enigszins te vergelijken met de BPA's: voor een afgebakend gebied leggen ze volledig dekkende stedenbouwkundige voorschriften op.

Deze RUP's zullen echter verder gaan dan de klassieke BPA's. Ze kunnen voorschriften voor bodembestemming, inrichting, ontwikkeling en beheer bevatten.

Op basis van het gebiedsgericht gedeelte van het structuurplan, wordt de opmaak van volgende RUP's wenselijk geacht (niet-limitatieve opsomming). Gezien de om-

vang van het te leveren werk, zullen hierin prioriteiten moeten worden gelegd.

De stad overweegt de opmaak van volgende gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen.

- *RUP Leuven-Noord*

In dit RUP worden enkele bestemmingswijzigingen van gewestelijk niveau opgenomen (omzetting van woongebied aan Kesseldal in groene bestemming, omzetting van stedelijk ontwikkelingsgebied in bufferzone, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en transportzone) en worden de tracés van enkele infrastructuren vastgelegd. Dit RUP wordt momenteel opgemaakt door het Vlaams Gewest.

- *RUP Spoorwegplateau*

Dit RUP legt de ontwikkelingsmogelijkheden op het spoorwegplateau vast en bepaalt de infrastructuren (ontsluitingsweg, spoorplatform, groenbuffer langs talud) die nodig zijn om het plateau te ontwikkelen.

- *RUP Wilsele-Putkapel*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de ontwikkeling en de inrichting van de woonontwikkelingsgebieden, de bouwmogelijkheden langs de randen, de ontwikkeling van het multifunctioneel centrum, de groene ruimte en routes voor zacht verkeer en de reservatie van ruimte voor een spoorhalte. (Bindende bepalingen, art. 2.3.4)

- *RUP Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan*

In dit RUP wordt uitspraken gedaan over de inrichting van het stationseiland en de Kop van Kessel-Lo, de inte-

gratie van het oud provinciehuis en de heraanleg van de Diestsesteenweg.

- *RUP Tiensesteenweg*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over inrichtingsmaatregelen van de Tiensesteenweg (aanleg vrije busbaan, aanleg fietspaden) de afbakening en inrichting van het multifunctioneel centrum en de zone voor grootschalige detailhandel en de landschappelijke inpassing (behoud van zichten op de omgeving). (Bindende bepalingen, art. 3.3.5)

- *RUP Beneden-Kessel*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de inrichting van de open ruimte langs de Kesseldallaan, de afbakening en inrichting van het multifunctioneel centrum langs de Wilselsesteenweg, de afbakening en inrichting van de woonontwikkelingsgebieden en de reservatie van trajecten voor fietsers en voetgangers.

- *RUP Parkveld*

In dit RUP wordt het gewestplan aangepast teneinde de inrichting van een woonbos op Parkveld mogelijk te maken alsook een uitbreiding van de ambachtenzone van Haasrode. Het RUP doet uitspraken over de inrichting van het woonbos (inplanting woonblokken, ontsluitingen en parkeermogelijkheden, woondichtheid...) en van de ambachtenzone (ontslutings- en parkeermogelijkheden, kavelindeling...).

- *RUP researchpark Haasrode*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de verdichtingsmogelijkheden op het researchpark en worden

nieuwe inrichtingsvoorwaarden geformuleerd voor de nog te (her)ontwikkelen kavels. In het noorden van het researchpark worden gronden gereserveerd voor een spoorhalte en daaraan gekoppelde multimodale ontwikkelingen. (Bindende bepalingen, art. 3.3.4)

- *RUP Terbank*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de bestemmingen, de inrichtingsmaatregelen en de acties voor het woonontwikkelingsgebied Groenveld. (Bindende bepalingen, art. 2.3.6)

- *RUP Termunckveld*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de aanleg van de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur, de dichthesen die ontwikkeld kunnen worden, de realisatie van de groenbuffer, de beeldkwaliteit en de inrichting van de publieke ruimte en de fasering van de ontwikkeling van Termunckveld als wetenschapspark.

- *RUP Vaartkom*

Dit RUP overschrijft gedeeltelijk het huidige BPA om een andere ontwikkeling van 'Tussen Twee Waters' mogelijk te maken. (Bindende bepalingen, art. 3.3.6)

- *RUP Bodart / Tervuursevest*

In dit RUP worden de stedenbouwkundige randvoorraarden geformuleerd voor de ontwikkeling van de sites Bodart en Tervuursevest.

- *RUP Dijleoevers binnenstad*

In dit RUP worden inrichtings- en beheersmaatregelen

vastgelegd voor de terreinen in de binnenstad die langs de Dijle gelegen zijn. Daarbij wordt ruimte gereserveerd voor de realisatie van tracés voor fietsers en voetgangers.

- *RUP ambachtenzone Wijgmaalsesteenweg*

In dit RUP worden uitspraken gedaan over de inrichtingsmogelijkheden van de ambachtenzone langs de Wijgmaalsesteenweg, de beeldwaarde van de bebouwing, de stopzetting van de aanwezige storende activiteiten, landschappelijke inrichting van de open ruimte, realisatie van de groene stapsteenverbinding langs de Remylaan... (Bindende bepalingen, art. 3.3.8).

- *RUP benedenstad*

In dit RUP worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd voor de ontwikkeling van de vrijkomende sites in de benedenstad (ziekenhuissite tussen Brusselsestraat en Janseniussstraat) en langs de Minderbroedersstraat (Boerenbond- en KBC-kantoren) (Bindende bepalingen, art. 2.3.5).

208

15.3.3 Verordeningen

Om de rechtszekerheid te vergroten en het vergunningsbeleid slagaardiger te maken, heeft de stad behoefte aan een nieuwe, samenhangende set van stedenbouwkundige verordeningen. Hiervoor wordt in een beginfase een algemeen kader uitgewerkt, om nadien stelselmatig te worden ingevuld met verordeningen over specifieke thema's. De bestaande verordeningen (zoals de parkeerverordening) worden aangepast om in de nieuwe structuur te worden ingeschoven.

De stad overweegt de opmaak van volgende stedenbouwkundige verordeningen:

- *Nieuwe algemene bouwvoorschriften*

De stad legt in één of meer verordeningen nieuwe algemene bouwvoorschriften vast. Deze verordeningen vervangen de bestaande stedelijke bouwreglementen. De voorschriften voor woningbouw worden gedifferentieerd naargelang het gaat om woonkernen, multifunctionele centra, woonfragmenten of geïsoleerde woningen. (Bindende bepalingen, art. 2.3.3, 3.3.3).

- *Waterhuishouding in de verstedelijkte ruimte*

De stad legt in een verordening voorschriften vast die de waterhuishouding reguleren. Hierin kunnen uitspraken gedaan worden over de aansluiting van de rioleringen op collectoren bij de aanleg van wegen, de aanleg van gescheiden stelsels, afkoppeling van particuliere lozingspunten in de Dijle of andere rivieren, verplichting van regenwaterinstallaties bij nieuwbouw, aanleg van infiltratievoorzieningen op eigen kavel...

- *Verordening voor studentenkamers / opdeling van woningen*

Deze verordening heeft tot doel vast te leggen welke één gezinswoningen in meerdere wooneenheden kunnen opgedeeld worden (dus ook in studentenkamers) en welke gebouwen gevrijwaard moeten blijven. Deze afweging gebeurt op basis van bouwtechnische en stedenbouwkundige factoren. Voorts kunnen eventueel (bijkomende) kwalitatieve randvoorwaarden aan deze kamers gesteld worden. (Bindende bepalingen, art. 2.3.7)

- *Nieuwe algemene verkavelingsvoorschriften*

In deze verordening legt de stad een aantal randvoorwaarden vast waaraan nieuwe verkavelingen moeten voldoen. Hierin wordt aandacht besteed aan de aanleg en de inrichting van de publieke ruimte, de minimale groen- en speelvoorzieningen, de aanleg van nutsvoorzieningen, de parkeermogelijkheden, de bebouwingsdichtheid en/of typologie in functie van de context, zongerichte oriëntatie van de woningen, het aanbod in functie van de doelgroep...

- *Lasten die worden verbonden aan vergunningen*

Met een verordening kan de stad op uniforme wijze regelen welke lasten worden verbonden aan stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen. Die lasten kunnen onder meer betrekking hebben op de aanleg van de publieke ruimte. De stad moet deze bevoegdheid gebruiken om bij verkavelingen en grote bouwprojecten die uitgaan van particuliere initiatiefnemers, ook de baten voor de gemeenschap te maximaliseren.

- *Parkeerverordening*

De aanpassing van de bestaande parkeerverordening heeft tot doel de algemene principes van het parkeerbeleid voor bewoners, bedrijven en bezoekers uit te werken in concrete reglementen. Er moet onderzocht worden hoe het accent van de reglementering kan verschuiven van de aanleg (effectieve realisatie) naar het gebruik. Naast het evidente autoparkeren moet ook het fietsparkeeren aan bod te komen (Bindende bepalingen, art. 4.3.3).

- *Opmaak van verordeningen ter vrijwaring van een landschappelijke basiskwaliteit*

Aan de hand van beeldkwaliteitsplannen die (gedeeltelijk) worden overgenomen in gebiedsgerichte RUP's, kan de kwaliteit van het landschap in deze gebieden gevrijwaard worden. Voor de gebieden buiten dit gebiedsgericht RUP kan een verordening opgesteld worden om een landschappelijke basiskwaliteit te garanderen.

- *Verordening op de woningkwaliteit*

De kwaliteit van de individuele woning is bepalend voor de algemene woonkwaliteit. De verbetering van de woonkwaliteit hangt echter in belangrijke mate af van uiteenlopende parameters zoals bouwfysische toestand, nutsvoorzieningen, comfort, ruimte. Een aantal van deze factoren zijn geregeld op Vlaams niveau. Met een verordening kan de stad zelf accenten leggen of aanvullingen maken.

15.3.4 Vergunningen- en handhavingsbeleid

A Stedenbouwkundige vergunningen en handhaving

De stad voert een consequent en transparant vergunningbeleid. De afhandeling van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag wordt zodanig georganiseerd dat de indiener binnen de kortst mogelijke termijn een antwoord krijgt. De kwaliteit van de afgeleverde vergunning of weigering mag daarbij niet uit het oog verloren worden: de argumentatie van de beslissing moet volledig sluitend zijn.

Daarnaast is het zaak om de werken systematisch te controleren op bouwovertredingen en een consequent hand-

havingsbeleid te voeren. Dat is niet alleen een kwestie van het bewaken van het algemeen stedenbouwkundig belang, maar ook van gelijke behandeling en rechtvaardigheid.

B Woningkwaliteitsbewaking

Om de kwaliteit van het woningpatrimonium te bewaken en te optimaliseren, moet de stad haar werking op vlak van kwaliteitsbewaking verder uitbouwen. In het kader van de nieuwe Gemeentewet, de Vlaamse wooncode, het kamerdecreet en het leegstandsdecreet beschikt de stad immers over ruime bevoegdheden om op te treden. De controle moet betrekking hebben op de verschillende aspecten: leegstand en verwaarlozing, stabiliteit, brandveiligheid, gezondheid, comfort en overbewoning.

210

De stad moet daartoe de bestaande instrumenten actief aanwenden: ongeschikt- en onbewoonbaarverklaringen, conformiteitsattesten voor huurwoningen en studentenkamers, renovatiecontracten en eventueel zelfs sociaal beheer, voorkoop- of opeisingsrecht. Alle procedures moeten systematisch worden opgevolgd.

C Milieuvergunningenbeleid

Het uitreiken van stedenbouwkundige vergunningen moet gekoppeld worden aan de uitreiking van milieuvergunningen. Het beleid terzake moet geconsolideerd en verder uitgebouwd worden. Het GIS is hiervoor het instrument bij uitstek. Ook de controle op de naleving van de milieuvergunningen moet systematisch gebeuren.

15.3.5 Selectie- en locatiebeleid

Het selectie*- en locatiebeleid* heeft als doel het resterende aanbod aan economische ruimte zo efficiënt mogelijk in te vullen. Dit beleid heeft concreet betrekking op het toelaten van bedrijven in Leuven (selectiebeleid) en de optimale implanting van deze bedrijven in Leuven (locatiebeleid). De aanzet van dit beleid is gegeven in het structuurplan, maar moet nog verder uitgewerkt worden.

Deze uitwerking omvat verschillende stappen: de vraag en het aanbod in de regio moet permanent opgevolgd worden (1): een juridisch kader moet gecreëerd worden om een consequent vergunningenbeleid (milieu- en stedenbouwkundige vergunningen) te realiseren (2), de vraag en het aanbod moeten aan elkaar gelinkt worden door een aanradingsbeleid (3) en een regionale afstemming moet een complementaire eerder dan een concurrentiële omgeving creëren (4). Een citymanagementteam kan de opmaak van een prospectus en het aanradingsbeleid op zich nemen.

15.3.6 Financiële instrumenten

A Belastingen

Via verscheidene specifieke belastingen kan de stad particuliere eigenaars stimuleren om mee de doelstellingen inzake wonen te helpen realiseren. De meeste van die belastingen hebben dan ook in de eerste plaats een regulerend karakter dat primeert op de financiële opbrengst voor de stad. De algemene betrachting moet zijn om deze belastingen zonodig te verfijnen en vooral om de inking ervan zo sluitend mogelijk te organiseren. Voor dat

laatste is onder meer de uitbouw van het GIS cruciaal, waardoor gegevensbanken aan elkaar kunnen worden gekoppeld. Het gaat om volgende belastingen:

- *Belasting op onbebouwde percelen*

Met het oog op de gewenste nederzettingsstructuur moet het tarief van de belasting op onbebouwde percelen worden gedifferentieerd naargelang het gaat om woonkernen (hoger) of woonfragmenten (lager). Daarbuiten zou deze belasting niet van toepassing hoeven te zijn.

- *Belasting op leegstand en verkrotting*

Gelet op de problemen met de inning van de Vlaamse heffing op leegstand en verkrotting en de behandeling van de bezwaarschriften ertegen door het Vlaams Gewest, moet de stad overwegen of ze niet beter een eigen belasting heft op leegstand en verkrotting.

- *Belasting op het verhuren van kamers en woningen aan niet-inwoners*

Door het tarief van de belasting op het verhuren van kamers en woningen aan niet-inwoners (studenten en passanten) te differentiëren naargelang het woningtype (bijvoorbeeld hoger voor appartement dan voor kamer) kan de bezetting van het woningpatrimonium worden gestuurd.

Op dit moment is de inning van deze belasting op huizen en appartementen nogenoeg onbestaande, omdat enkel via een aangifteplicht gegevens worden verzameld. Een actievere natrekking is dus noodzakelijk. Dat kan

door koppeling van het bevolkingsregister aan een woningregister (vergelijkbaar met de kotbank).

B Premies

Zoals belastingen een aantal ongewenste toestanden kunnen ontmoedigen, kunnen premies er omgekeerd toe bijdragen dat particulieren worden aangemoedigd om bepaalde initiatieven te nemen die wenselijk zijn vanuit het oogpunt van het beleid. De stad moet daarom de nodige middelen uittrekken om dergelijke premies te kunnen verlenen en de bevolking er op een uitgebreide en toegankelijke manier over informeren. De premies moeten een zo ruim mogelijk bereik hebben, maar kunnen afhankelijk worden gemaakt van het inkomen. Er moet werk worden gemaakt van volgende premies:

- *Premies voor renovatie en comfortverbetering aan de woning*

Ter aanvulling van de premies die het Vlaams Gewest toekent voor de renovatie en comfortverbetering van woningen, kent ook de stad financiële steun toe. Deze moet worden verder gezet en zo mogelijk zelfs uitgebreid (b.v. stabiliteits- en vochtproblemen, centrale verwarming, gevelrenovaties). Deze premies kunnen gedifferentieerd worden in functie van de afbakening van de woonherwaarderingsgebieden (zie hoofdstuk 5, nederzettingsstructuur).

- *Premies voor duurzaam bouwen*

Om de introductie van duurzame technieken in de bouwpraktijk te versnellen is het wenselijk om dat ook financieel te stimuleren. Daarbij kan worden gedacht aan

de verhoging van de premies voor het hergebruiken van regenwater, premies voor het plaatsen van zonnepanelen en premies voor groendaken. De stad maakt daarbij maximaal gebruik van de cofinanciering door het Vlaams Gewest in het kader van het milieuconvenant.

- *Premies voor inbraakpreventie*

Ten slotte dienen eigenaars te worden aangemoedigd om de nodige technische maatregelen ter preventie van inbraak te nemen. Het bestaande beleid terzake moet worden geconsolideerd.

15.3.7 Grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling

212

A Doelstellingen

De realisatie van projecten is in de eerste plaats een zaak van particuliere initiatiefnemers en besturen met een specifiek maatschappelijk doel (o.a. sociale huisvestingsmaatschappijen, GOM, ...). Om meer greep te krijgen op de stedelijke ontwikkeling, wenst de stad evenwel een initiërende politiek te voeren: zij wil nieuwe projecten vergemakkelijken en de gewenste richting uitsturen, zonder per definitie de realisatie ervan op zich te nemen en zonder onnodig financieel risico te lopen. Dit heeft onder andere betrekking op de realisatie van woningen, de ontwikkeling van economische ruimte en de groene ruimte.

Met het oog hierop bouwt de stad haar grond- en pandenbeleid verder uit. Op de gronden in eigendom van de stad, kan zij immers de randvoorwaarden vastleggen

waarbinnen een project wordt gerealiseerd: programma, fasering, dichtheid, doelgroep, ... De stad initieert de realisatie in samenwerking met publieke of private partners volgens de meest geschikte formule: door verkoop of erfpacht van de grond, door promotieovereenkomsten of door PPS-projecten*.

Om de schaarse middelen zo effectief mogelijk in te zetten, moet de stad zich daarbij concentreren op een beperkt aantal strategische projecten. Dat gebeurt bij voorkeur op sites die niet spontaan ontwikkeld worden door de markt, maar die een belangrijke impuls kunnen geven aan de ruimere omgeving.

Gezien de klemtonen van het ruimtelijk beleid, zullen dat vaak huisvestingsprojecten met een gemengd programma zijn, waarin naast woningen ook gemeenschaps- en groenvoorzieningen en bewonersparkings aan bod komen. Deze huisvestingsprojecten liggen bij voorkeur in woonontwikkelingsgebieden.

De stad kan samenwerken met provinciale en gewestelijke initiatieven inzake grond- en pandenbeleid om via gezamenlijke actie het effect te vergroten. Door samenwerking kan de portefeuille worden uitgebreid.

B Taken

De taken van de stad op het vlak van grond- en pandenbeleid en projectontwikkeling houden in:

- prospectie naar aankoopmogelijkheden van gronden en panden;
- afhandeling aankoop, beheer portefeuille;

- opstelling randvoorwaarden (programma, formule e.d.) voor projecten op gronden in eigendom;
- initiëring projectrealisatie (aanbesteding, zoeken van partners, ...);
- coördinerende rol tussen de betrokken stedelijke diensten (ruimtelijke planning, bouwdienst, huisvesting, technische dienst, groendienst, mobiliteitscel, ...) en andere actoren (AROHM*, AGI*, VHM*, GOM*, AMINAL*, socialehuisvestingsmaatschappijen, privé-ontwikkelaars, ...);
- opvolging en bijsturing van projecten.

C Beheer

De stad kan volgende beheersfuncties opnemen die trekking hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van Leuven:

- overname beheersfunctie Haasrode van Interleuven;
- participeren in beheer wetenschapspark Arenberg en wetenschapspark Termunckveld;
- verwerven beheersfunctie Parkveld;
- verwerven beheersfunctie transportgericht bedrijfenterrein op het spoorwegplateau van NMBS.

D Verwervingen

In functie van de uitvoering van strategische projecten (zie volgende paragraaf), is de verwerving door de stad van bepaalde eigendommen wenselijk.

15.4 STRATEGISCHE PROJECTEN

15.4.1 Inleiding

A Begripsbepaling

Strategische projecten dragen bij tot de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur. In de literatuur² worden kenmerken opgesomd waaraan het strategisch karakter van een project kan worden getoetst:

- een katalyserend karakter door de impact en de ustraling in het betrokken stedelijk gebied: het project vervult een voorbeeldfunctie;
- een structurerend karakter doordat het project de structuur van het stedelijk gebied versterkt;
- een integraal karakter door naast het ruimtelijk effect ook een sociale of economische meerwaarde te genereren;
- een complex karakter door de inhoudelijke en bestuurlijk-organisatorische eisen die aan het project worden gesteld.

B Behoefte aan een afwegingskader

In de vorige hoofdstukken werden per deelstructuur de mogelijke strategische projecten voorgesteld ter ondersteuning van de gewenste ruimtelijke structuur. Het geheel van deze projecten is echter te omvangrijk om integraal met de geldelijke en personele middelen van de stad te realiseren.

Daarom is een onderlinge afweging in functie van hun strategisch karakter, de beschikbare middelen en de realiseerbaarheid, noodzakelijk. Aan het einde van dit

² onder andere: BAUWENS, M.: "instrumenten voor een kernversterkend lokaal ruimtelijk beleid", in: *naar een goede plaatselijke ordening. Aanbevelingen voor een kwaliteitsvol lokaal ruimtelijk beleid*, i.o.v. VVSG, Politeia, 1999.

hoofdstuk en bij de bindende bepalingen worden de prioriteiten vastgelegd. Deze afweging zal tijdens de uitvoering van het structuurplan voortdurend moeten worden bijgestuurd.

Onderstaande opsomming is de inventaris van de diverse strategische projecten die in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan aan bod komen.

15.4.2 Strategische projecten voor de openruimtestructuur

- De stad neemt het initiatief om vóór 2010 de Bruul, St.-Maartensdal, de Belle Vue (Martelarenlaan), het park Van Waeyenberghlaan en de Philipssite en de omgeving van abdij van Park als groene ruimte (her) aan te leggen. (Bindende bepalingen, art. 1.3.4.)
- De stad neemt het initiatief om vóór 2010 het geboortebos in Egenhoven af te werken. (Bindende bepalingen, art. 1.3.4.)
- De stad neemt het initiatief om de Kesselberg uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en om (via beheersovereenkomsten met eigenaars of via verwerving) de omliggende bossen in het beheer in te schakelen. (Bindende bepalingen, art. 1.3.4.)
- De stad neemt het initiatief om de Dijlemeander uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en om (via beheersovereenkomsten met eigenaars of via verwerving) de antitankgracht, de Dijleoevers en spoorwegbermen mee in het beheer in te schakelen. (Bindende bepalingen, art. 1.3.4.)

- De stad neemt het initiatief om de Molenbeek-Bierbeekvallei uit te bouwen als stedelijk natuurgebied en om de OCMW-percelen te verwerven. (Bindende bepalingen, art. 1.3.4.)

- Aanleg van een zandvang en een overstromingsgebied aan de Dijle, ten zuiden van de De Croylaan en Egenhovenbos (in samenwerking met AMINAL).
- Acties in het kader van het project "De Dijle levend door Leuven": uitbouw van het Dijlepad, waar mogelijk verwijderen van overwelvingen, realisatie van groene oevers, ... (in samenwerking met AMINAL en de vzw Natuurpunt).

15.4.3 Strategische projecten voor de nederzettingsstructuur

- De stad neemt het initiatief om vóór 2010 zelf voor minstens volgende woonontwikkelingsgebieden projecten op te starten: Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo), Vlierbeekveld (Kessel-Lo), Van Ostaijenlaan (Heverlee), Zwaluwenlaan (Heverlee), Eerdekkensstraat (Heverlee), Toverberg (Egenhoven), Conscienceplein (binnenstad), Ursulinenstraat (Wijgmaal), Weduwenrij (Wijgmaal), Hoogveld (Wilsele-Putkapel), Woutersstraat (Wilsele-Putkapel), Groenveld (Terbank), OCMW-site (binnenstad), Steenoort (binnenstad) (Bindende bepalingen, art. 2.2.5)
- Hertogendal (binnenstad);
- Bottelarij (binnenstad);
- Enclave Tussen Twee Waters (binnenstad).

15.4.4 Strategische projecten voor de centrumstructuur

- *Vaartkom:*

De ontwikkeling van de Vaartkom is een omvattend project waarin ook elementen uit de economische structuur en de verkeersstructuur zijn opgenomen (zie ook verder). Volgende acties kunnen door de stad worden ondernomen: aanstellen van een projectmanager, initiëren van de herontwikkeling, uitbouw van het muziekcentrum in het entrepot.

- *Bezoekersgerichte ruit:*

- heraanleg van de as Vismarkt - Margarethaplein - Fochplein - Tiensestraat;
- verlenging van de verkeersvrije Diestsestraat en herinrichting openbaar domein;
- de stad start vóór 2010 de uitbouw van een museuminfrastructuur op de museumsite (huis Vanderkelen-Mertens, de voormalige bibliotheek en de voormalige academie – bindende bepaling, art. 3.3.10)

- *Stationsomgeving / Kessel-Lo*

De ontwikkeling van de stationsomgeving is een omvattend project waarin ook elementen uit de economische structuur, de nederzettingstructuur en de verkeersstructuur zijn opgenomen (zie ook verder):

- realisatie van het Vlaams Huis;
- uitbouw van het stationseiland – Kop van Kessel-Lo (Martelarenlaan);
- de stad realiseert een nieuw ontmoetingscentrum voor Kessel-Lo op het terrein van de Centrale Werkplaatsen (bindende bepaling, art. 3.3.11).

- *Centrum Heverlee*

- De stad overweegt kernversterking door een project op de site van het deelgemeentehuis, dat voorziet in woningbouw, de realisatie van bijkomende gemeenschapsvoorzieningen en de herwaardering van de publieke ruimte.

- *Korbeek-Lo*

- Herlocalisatie van het ontmoetingscentrum ‘De Mol’ van de Tiensesteenweg naar de Oudebaan.

- *Philipssite*

De ontwikkeling van de Philipssite is een omvattend project waarin ook elementen uit de economische structuur en de verkeersstructuur zijn opgenomen (zie ook verder):

- realisatie van het sportcomplex;
- aanleg van het park;
- heraanleg van de Parkpoort met inbegrip van de bouw van een busstation.

15.4.5 Strategische projecten voor de economische structuur

- *Ontwikkeling van de economische ruimte*

- ontwikkeling van een sociaal bedrijfencentrum op de veilingsite;
- ontwikkeling ambachtenzone Parkveld voor de herlocalisatie van storende bedrijven;
- ontwikkeling van het wetenschapspark Arenberg en Termunck door de K.U.Leuven en oprichting van een beheerscomité waarin de stad samen met de universiteit zetelt;

- Vaartkom: zie centrumstructuur;
- afwerking stationsomgeving: zie centrumstructuur;
- ontwikkeling van een bedrijvencentrum / incubatiecentrum.
- *Ontsluiting van de economische ruimte*
- Zie verkeersstructuur.
 - *Herlocalisatie van storende bedrijven*
 - Herlocalisatie van diverse storende bedrijven (nader te bepalen).

15.4.6 Strategische projecten voor de verkeersstructuur

216

- *De N.M.B.S.*
- Realisatie van de GEN-verbindingen Leuven-Brussel (verschillende bestemmingen) en Leuven-Zaventem
- Verbetering van de rechtstreekse verbinding tussen Leuven en Antwerpen
- Verlenging van het GEN naar Haasrode
- Verlenging van het GEN naar Termunck, met nieuwe stations t.h.v. Philips en Arenberg
- Opening van een spoorhalte in Wilsele-Putkapel
- Bouw van een pendelparking op Leuven-Noord met rechtstreekse aansluiting op de E314
- *De Lijn*
- uitbouw van regionale snelbuslijnen, tangentiële lijnen, centrumlijnen;
- realisatie van het busstation op het Fochplein (in samenwerking met de stad);
- realisatie van het busstation aan de Parkpoort (in samenwerking met AWV);
- omvorming van kopstation Gasthuisberg naar doorgangsstation.
- herlocalisatie van de huidige busstelplaats naar het spoorwegplateau.
- *Administratie Wegen en Verkeer (AWV – bindende bepalingen, art. 4.4.8)*
- hertracing en heraanleg Aarschotsesteenweg en van het Vuntcomplex (figuur 3.10 I1);
- heraanleg van de Tervuursepoort en de Tervuursevest tot aan de Naamsepoort (alsook de afbraak van het viaduct) (I2);
- heraanleg van de Koning Boudewijnlaan voor de multimodale ontsluiting van de wetenschapsparken (alsook de kruispunten en de landschapsaanleg) (I3);
- de verbetering van de doorstroming van het busvervoer op de gewestwegen, waar technisch mogelijk met vrije busbanen (I4);
- heraanleg van de Naamsesteenweg (alsook de doortocht en de spoorovergang, met inbegrip van de nodige doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer) (I5);
- heraanleg van de kruispunten aan de Meerdaalboslaan (I6);
- hertracing en heraanleg van de Martelarenlaan (I7);
- heraanleg van de Parkpoort (alsmede de ondertunneling en het busstation) (I8);
- de aanleg van bufferbekkens langs gewestwegen (I9).

- *Stad* (*Bindende bepalingen, art. 4.3.5*)
 - de heraanleg van de as Vismarkt – Margarethaplein – Fochplein – Tiensestraat. (figuur 3.10 I10);
 - de verkeersvrije herinrichting van de Diestsestraat tussen Margarethaplein en J.P. Minckelerstraat en de heraanleg van de Louis Melsensstraat en de Van Benedenstraat (I11);
 - de heraanleg van het Engels Plein (mits realisatie parkeergebouw) (I12);
 - realisatie van een verbinding en een bussluis aan Gasthuisberg – Celestijnendaan (I13);
 - de heraanleg van de oude spoorbrug over de Vaartkom als fiets- en busverbinding (I14);
 - het plaatsen van bussluizen op de Herentsesteenweg, de Platte Lostraat, de Geldenaaksebaan (mits de invoering van de regionale snelbuslijnen) (I15);
 - de uitbouw van voetgangers- en fietsroutes: Fochplein – scholen, Vaartkom – Centrum, Philips – Centrum, Heverlee - Centrum, Kessel-Lo - Centrum (I16);
 - de heraanleg van de Leopold III-laan – Hertog Engelbertlaan – Kantineplein (I17);
 - maatregelen voor de verhoging van de verkeersveiligheid van sommige schoolomgevingen (I19);
 - maatregelen voor de verbetering van de leefbaarheid van sommige woonstraten (I20);
 - maatregelen voor de verbetering van de veiligheid op gevaarlijke punten langs fietsroutes (I21);
 - realisatie van een fietsroute langs de Kolonel Begaultlaan (I22);
 - realisatie van een verbinding en een bussluis aan Gasthuisberg – Brusselsesteenweg (I23);
 - maatregelen gekoppeld aan de invoering van een nieuw verkeerscirculatieplan voor de binnenstad (I24).
 - heraanleg Oude Mechelsesteenweg (I25)
 - heraanleg van de Geldenaaksebaan (o.a. verkeersremmende maatregelen, toeritdoseringen en vrije busbanen, fietspaden) m.i.v. parallelle fietsverbindingen en projecten voor bewonersparkeren (I26)

15.4.7 Strategische projecten voor de landschapsstructuur

De strategische projecten voor de landschapsstructuur staan niet op zich, maar vormen meestal een onderdeel van andere strategische projecten. De verbetering van de landschapsstructuur vergt met andere woorden een voortdurende bekommernis om de landschappelijke kwaliteit bij de uitvoering van diverse stedelijke projecten.

Het gaat onder meer om volgende ingrepen:

- verbetering van de landschappelijke inrichting van cruciale "vragende plekken";
- verbetering van de landschappelijke inpassing van infrastructuren;
- afstemming van de publieke ruimte op de beeldwaarde van de omgeving;
- realisatie van kunst in de publieke ruimte.

15.5 SAMENWERKING EN OVERLEG

15.5.1 Inleiding³

A Behoefte aan samenwerking en overleg

In het structuurplan voor Leuven worden onvermijdelijk uitspraken gedaan over materies die de bevoegdheid en de mogelijkheden van de stad overschrijden. De stad kiest voor een geïntegreerde benadering van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en wil zich daarbij niet beperken tot de thema's die beleidsmatig louter de stad Leuven aanbelangen. Het impliceert dat andere beleidsniveaus bij het ruimtelijk beleid betrokken worden.

218

Er moet enerzijds met de actoren worden overlegd om tot een gecoördineerde visie op het ruimtelijk beleid te komen met betrekking tot gemeenschappelijke thema's. Consensus over de probleemstelling en over de oplossingsstrategie is dan ook een belangrijk onderdeel van het planningsproces.

Anderzijds is de stad vaak afhankelijk van andere actoren om acties te kunnen ondernemen, omdat de acties niet tot de bevoegdheid van Leuven behoren of ze de budgettaire mogelijkheden van de stad overstijgen. Deze actoren moeten overtuigd worden van de noodzaak van deze acties.

Daarom is samenwerking en overleg essentieel om een draagvlak te creëren voor het structuurplan en om de verschillende voorgestelde acties ten uitvoering te kunnen brengen.

B Uitbouw van dynamische strategische netwerken

De ruimtelijke problemen en taken overstijgen vaak de mogelijkheden en de bevoegdheden van één bestuursniveau. De verschillende besturen moeten dus samenwerken om tot een oplossing te komen. Dat gebeurt beter niet in een rigide structuur, aangezien elk ruimtelijk thema een specifieke samenstelling van het samenwerkingsverband vereist. Het verdient daarom de voorkeur samen te werken in een netwerkverband, waarin de betrokken actoren op voet van gelijkheid samenwerken vanuit hun eigen beleidsstructuur en eigen bevoegdheden.

Dynamische strategische netwerken zijn organisaties met een meestal tijdelijk karakter die worden gekenmerkt door een specifiek en lokaliseerbaar doel, een veelheid aan actoren, dikwijls op verschillende beleidsniveaus. Een optimale communicatie is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van het model. Als eerste belanghebbende partij is de stad goed geplaatst om deze netwerken op te starten rond geïntegreerde ruimtelijke thema's.

Deze netwerken hebben een strategisch karakter, in de zin dat ze over een welomschreven probleem en doelstelling moeten handelen en dat de betrokken actoren samen de bevoegdheid en de middelen hebben om tot een resultaat te komen. Het dynamisch karakter ligt in de flexibiliteit van de structuur: de samenwerking moet kunnen groeien in functie van de voortgang van het proces. Ze moet aanpasbaar zijn zodat tijdens het proces nieuwe actoren kunnen worden opgenomen.

³ De inhoud van deze paragraaf werd gebaseerd op: VAN DEN BROECK, J.: "overleggen en samenwerken voor een lokaal ruimtelijk beleid" in "naar een goede plaatselijke ordening. Aanbevelingen voor een kwaliteitsvol lokaal ruimtelijk beleid" i.o.v. de VVSG, Politeia, 1999.

Het werken in netwerken is zeker niet nieuw: de stad participeert nu al in diverse besluitvormingsprocessen die al dan niet bewust worden opgezet om tot een efficiënter (ruimtelijk) beleid te komen. Voorbeelden van door de stad zelf opgestarte projecten zijn: Leuven-Noord, sociaal bedrijfencentrum veiling, ontsluiting wetenschapspark Arenberg, het structureel overleg met de universiteit, ... Voorbeelden van door anderen opgestarte projecten zijn: afbakeningsproces regionaalstedelijk gebied Leuven, strategisch plan kanaal Leuven-Dijle, ...

C Beleidsovereenkomsten als procesresultaat

De samenwerking en het overleg met andere actoren moet leiden tot een onderlinge verbintenis over de aanpak van de ruimtelijke problematiek. Deze verbintenis wordt uitgewerkt als een beleidsovereenkomst. Ze wordt door vertegenwoordigers van de verschillende actoren onderhandeld en bekraftigd door de respectievelijke beleidsverantwoordelijken (gemeenteraad, Vlaamse Regering, raden van beheer, ...).

Een beleidsovereenkomst is een resultaatverbintenis tussen evenwaardige actoren. Op een bepaald ogenblik wordt ze over zeer specifieke en begrootbare materies en voor een bepaalde termijn afgesloten. Er worden middelen tot uitvoering, verantwoordelijkheden en sancties aan verbonden. Ze treedt niet in de plaats van reguliere planfiguren maar is er een strategisch complement van.

Dergelijke werkwijze veronderstelt dat de vertegenwoordiger van elke actor wordt gemandateerd om te spreken

in naam van de organisatie en dat die vertegenwoordiger regelmatig verslag uitbrengt naar de eigen achterban.

15.5.2 Overleg met hogere overheden

A Federale Overheid

- *Ministerie van Verkeer en Infrastructuur*
 - overleg met de federale regering over de uitbreiding van het GEN met de bediening van Termunckveld (met stopplaatsen op Philips en Arenberg) en de bediening van het researchpark Haasrode;
 - overleg met de federale regering over de rechtstreekse GEN-verbinding tussen Leuven en Zaventem.
 - NMBS
- De stad verzoekt de NMBS om de haalbaarheid te onderzoeken van de bouw van een GEN-spoorhalte in Haasrode, van de realisatie van de GEN-verbinding tot Termunckveld en van de bouw en exploitatie van een multifunctioneel spoorplatform op het spoorwegplateau (bindende bepalingen, art. 4.4.1);
- overleg met de NMBS over de realisatie van het project Leuven-Noord, waaronder de realisatie en de exploitatie van een multifunctioneel spoorplatform;
- overleg met de NMBS over nationale verbindingen met Antwerpen en Hasselt;
- de stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn, de NMBS en de provincie een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van een mobiliteitscentrum (bindende bepalingen, art. 4.4.2);
- overleg met de NMBS over de verbetering van het regionaal spoorvervoer;

- overleg met de NMBS over een natuurgericht beheer van de spoorwegbermen
- - *Ministerie van Defensie*
 - Overleg met Defensie over de landschappelijke ingroening van de kazerne in Heverlee;
 - Overleg met Defensie over de vergroting van de toegankelijkheid van het oefenterrein van het militair domein, onder meer voor jeugdverenigingen;
 - Overleg met Defensie over de afstand van grond in functie van de realisatie van de omleiding ten zuiden van de campus Heilig Hart.
- biliteitscentrum (Bindende bepaling, art. 4.4.2);
- overleg met AWV over de aanleg van bufferbekkens langs gewestwegen.

B Vlaamse Overheid

220

- *Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) Vlaams-Brabant*
- de stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV) een overeenkomst af te sluiten over de investering in de gewestwegen (opsomming: zie vorig hoofdstuk), waarbij de stad zich engageert om de kosten ten laste van de stad (voetpaden, groen, rioleringen, aansluitingen lokale wegen, ...) te dragen (Bindende bepalingen, art. 4.4.8);
- overleg met het Vlaams Gewest (AWV) over maatregelen ter beheersing van de verkeersdruk in de regio, in samenwerking met de stad Leuven, De Lijn, de buurgemeenten en de provincie;
- overleg met AWV over de doorstroming van busvervoer op de gewestwegen;
- de stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn, de NMBS en de provincie een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van een mobilitetscentrum (Bindende bepaling, art. 4.4.2);
- overleg met De Lijn over maatregelen ter beheersing van de verkeersdruk in de regio, in samenwerking met de stad Leuven, het Vlaams Gewest (AWV), de buurgemeenten en de provincie.
- *De Lijn*
- de stad tracht met De Lijn een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke bouw van een busstation op het Fochplein over de bouw van een busstation aan Parkpoort en over de verbetering van de wachtaccommodatie op de overstaphaltes van hun busnetwerk (Bindende bepaling, art. 4.4.4);
- de stad tracht met De Lijn een overeenkomst af te sluiten over de uitbouw van regionale snelbuslijnen, stedelijke snelbuslijnen, cirkelvormige stadslijnen en centrumlijnen. De stad engageert zich de doorstroming van deze buslijnen maximaal te garanderen (Bindende bepaling, art. 4.4.5);
- overleg met De Lijn over een verhoging van de frequentie op sommige buslijnen en de modernisering van haar materieel;
- overleg met De Lijn over een tariefbeleid voor doelgroepen;
- de stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn, de NMBS en de provincie een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van een mobilitetscentrum (Bindende bepaling, art. 4.4.2);
- overleg met De Lijn over maatregelen ter beheersing van de verkeersdruk in de regio, in samenwerking met de stad Leuven, het Vlaams Gewest (AWV), de buurgemeenten en de provincie.

- *Afdeling Monumenten en Landschappen (AROHM)*
 - de stad tracht met de afdeling Monumenten en Landschappen van het Vlaamse Gewest een overeenkomst af te sluiten over de uitbouw van een gemeenschappelijk beleid voor de landschappen en het historisch waardevol patrimonium in Leuven. (Bindende bepalingen, art. 5.2.1)

- *Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW)*
 - De stad tracht met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening een overeenkomst af te sluiten over het publiek toegankelijk stellen van hun terreinen in de Molenbeekvallei die niet essentieel zijn voor hun bedrijfsvoering en over de overdracht van het beheer ervan aan de stad. (Bindende bepalingen, art. 1.4.4)

- *Afdeling ruimtelijke planning (ARP-AROHM)*
 - De stad verzoekt de afdeling Ruimtelijk Planning het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Leuven opnieuw op te starten, en alle buurgemeenten in het proces te betrekken (Bindende bepalingen, art. 6.7.2)
 - overleg met ARP over de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor nader te bepalen gebieden;
 - overleg over de rol van ARP in de ontwikkeling en het beheer van de regionale bedrijventerreinen in Leuven.

- *AMINAL*
 - de stad pleegt overleg met AMINAL om de afbakening van het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk) en het IVON (Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk) voor het grondgebied Leuven in overeenstemming te brengen met het openruimtebeleid zoals geformuleerd in dit structuurplan. (Bindende bepalingen, art. 1.4.2)
 - Overleg met AMINAL en de gemeente Oud-Heverlee een gecoördineerd beheer van het Heverleebos.
 - de stad tracht met AMINAL en de vzw Natuurpunkt een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke realisatie van het project "De Dijle levend door Leuven", waarin de Dijleoevers in de binnenstad groen worden aangelegd en toegankelijk worden gemaakt (Bindende bepalingen, art. 1.4.3).

- *De NV Zeekanaal*
 - De stad verzoekt de NV Zeekanaal om het beheer van de Vaartoevers af te stemmen op de principes van het ecologisch groenbeheer (Bindende bepalingen, art. 1.4.1);
 - De stad verzoekt de NV Zeekanaal om de oude spoorbrug om te vormen tot een brug voor fietsers, voetgangers en bussen;
 - De stad wenst samen met de NV Zeekanaal te zoeken naar nieuwe gebruikers voor de loskade.

- *Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM)*
 - De stad tracht met de "derden", het Vlaamse Gewest en de GOM een overeenkomst over de gezamenlijke ontwikkeling van een sociaal bedrijfencentrum op de veilingsite. De stad stelt zich tot taak de grond ter beschikking te stellen, de stedenbouwkundige kwaliteit te bewaken en te participeren in het beheer van het bedrijfencentrum. (Bindende bepalingen, art. 3.4.3)

C Provinciale overheid

- overleg met de provincie over de natuurontwikkeling in het provinciedomein Kessel-Lo;
- de stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn, de NMBS en de provincie een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van een mobiliteitscentrum (Bindende bepaling, art. 4.4.2);
- overleg met de provincie over maatregelen ter beheersing van de verkeersdruk in de regio, in samenwerking met de stad Leuven, De Lijn, de buurgemeenten en het Vlaams Gewest (AWV);
- overleg met de provincie over de aanleg van bufferbekkens langs provinciewegen;
- overleg met de provincie over de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen op Leuvens grondgebied;
- de stad tracht met de provincie Vlaams-Brabant een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van de regionale fietsroutes in Leuven (verwerving tracé's, aanleg infrastructuur, signalisatie) (Bindende bepaling, art. 4.4.3);
- overleg met de provincie over de afstemming van het Regionet Brussel-Brabant en het Lira-project op het structuurplan van Leuven;
- overleg met de provincie over de coördinatie van de regionale afstemming van het ruimtelijk beleid: open ruimte, economie, huisvesting, mobiliteit;
- overleg met de provincie over het opstarten van een onderzoek naar de regionale behoefte aan economische ruimte, in samenwerking met de betrokken gemeenten en de vertegenwoordigers van de economische sector (GOM, Kamer van Handel en Nijverheid, ...).

15.5.3 Overleg met andere regionale steden

De stad neemt het initiatief om het bestaande ambtelijke overleg over ruimtelijke ordening tussen de centrumsteden op te waarderen tot een overlegplatform op beleidsniveau. Van daaruit worden de gemeenschappelijke bekommernissen bij de Vlaamse Regering bepleit (Bindende bepaling, art. 6.7.3). Dit omvat onder meer:

- aanpassing van het gemeentefonds in functie van lasten van de centrumsteden (in het bijzonder voor Leuven: aanwezigheid van studenten);
- bijkomende investeringen in openbaar vervoer;
- sociale huisvesting;
- principes, methodiek en implicaties van de afbakening van de respectievelijke stedelijke gebieden.
- ...

15.5.4 Overleg met buurgemeenten

A Gemeenschappelijke afstemming van het ruimtelijk beleid

- de stad neemt het initiatief voor een intergemeentelijk overleg tussen Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek, Oud-Heverlee, Bertem, Herent en Leuven, met de bedoeling een gemeenschappelijk ruimtelijk beleid uit te werken over de grensoverschrijdende ruimtelijke vraagstukken. De gemeenschappelijke thema's kunnen onder meer betrekking hebben op mobiliteit (de vrije doorgang van busverkeer, het doortrekken van fietsroutes, de afbouw van de sluiproutes), sociale en reguliere huisvesting, openruimtebeleid, economie en centrumfuncties (Bindende bepaling, art.6.7.4);

- overleg met de verschillende buurgemeenten over de onderlinge afstemming tussen de respectievelijke gemeentelijke structuurplannen.

B Bilaterale ruimtelijke problematieken

- Rotselaar
- beheer van Wijgmaalbroek;
- ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein Winge park.

- Holsbeek

- uitbreiding van Chartreuzenbos;
- groenbeheer Kesselse Bergen;
- ontwikkelingsperspectieven voor bedrijventerrein Vunt.

- Lubbeek

- afsnijden sluiproutes tussen Lubbeek en Leuven.

- Bierbeek

- fietsverbinding tussen Bierbeek en Leuven;
- gemeenschappelijke initiatieven voor de kernversterking van Korbeek-Lo, waaronder de realisatie van een snelbusroute doorheen de woonkern;
- gemeenschappelijke aanpak en reglementering voor de ontwikkelingen langs de Tiensesteenweg.

- Oud-Heverlee

- Overleg met AMINAL en de gemeente Oud-Heverlee een gecoördineerd beheer van het Heverleebos.

- Herent

- opwaardering van de Vlietstraat tot fietspad en vrije busbaan tussen Mechelsesteenweg en Brusselsesteenweg;
- Groenbeheer Roeselberg;
- Opheffing bedrijventerrein Wilsele-Hoek (voormalige site Interbeton);
- Landschapsbescherming Zwanenberg;
- Ontwikkeling van een snelbusroute langs de Wilselsesteenweg en de Herentsesteenweg;
- Ontwikkelingsperspectieven voor grootschalige detailhandel langs Brusselsesteenweg.

15.5.5 Overleg met lokale actoren

A K.U.Leuven

De stad tracht met de K.U.Leuven een overeenkomst af te sluiten over; (zie bindende bepalingen, art. 2.4.1, 3.4.1):

- de uitwerking van een gemeenschappelijk studentenhuisvestingsbeleid, met inbegrip van en de realisatie van een kamerregister ("kotbank");
- de gezamenlijke aanstelling van een projectmanager en een stuurgroep voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite;
- de gezamenlijke uitbouw van een convention bureau.

De stad overlegt met de K.U.Leuven over:

- haar medewerking aan een proefproject rond voorstadsparkeren op de Gasthuisberg, waar ook De Lijn en het Vlaams Gewest bij kunnen betrokken worden;
- het gebruik van de parking van wetenschapspark Arenberg als voorstadsparking;

- de sturing van het verplaatsingsgedrag van studenten en personeel;
- de opmaak van een inrichtingsplan voor het kasteelpark, de campussen (met inbegrip van UZ Gasthuisberg) en de wetenschapsparken (met inbegrip van IMEC);
- de uitbouw van een centrum voor permanente vorming in samenwerking met de hogescholen;
- de uitbouw en het beheer van wetenschapsparken;
- de toegankelijkheid van het kasteelpark Arenberg.

B Hogescholen

Overleg met de hogescholen (KHL, Groep T, ...) over:

- de opmaak van een inrichtingsplan voor de verschillende onderwijscampussen;
- de oprichting van een centrum voor permanente vorming in samenwerking met de K.U.Leuven.

C Interleuven

- de stad tracht met de intercommunale Interleuven een overeenkomst af te sluiten over de overdracht aan de stad van het beheer van het researchpark Haasrode en de ambachtenzones Haasrode en Parkveld (Bindende bepaling, art. 3.4.4);
- overleg met Interleuven over de ontwikkeling van het milieupark Leuven-Noord.

D OCMW

- de stad tracht met het OCMW een overeenkomst af te sluiten over de overdracht van sommige eigendommen van het OCMW en over de gezamenlijke realisatie van zorgwoningprojecten en sociale huizen

(o.a. op de OCMW-site in de F. Lintsstraat). (Bindende bepaling, art. 2.4.2);

E Huisvestingsmaatschappijen

- de stad organiseert een overlegplatform waarin zij samen met de verschillende sociale huisvestingsmaatschappijen een gemeenschappelijke visie over sociale huisvesting in Leuven uitwerkt. Het zal als basis fungeren voor het ruimtelijk beleid van de respectievelijke actoren. (Bindende bepaling, art. 2.4.3);
- Overleg met de sociale huisvestingsmaatschappijen over de uitbreiding, het onderhoud en het beheer van het patrimonium in overeenstemming met het huisvestingsbeleid van de stad.

F Bedrijven, scholen en andere centrumfuncties

Voor bedrijven met meer dan 100 werknemers, scholen met meer dan 500 leerlingen en centrumfuncties met meer dan 50.000 bezoekers per jaar, is de opmaak en de goedkeuring door de gemeenteraad van:

- een inrichtingsplan voor de site(s) die tot de exploitatie behoort (behoren), en
 - een bedrijfs-, school- of bezoekersvervoerplan,
- een voorwaarde voor de goedkeuring van nieuwe projecten en voor de overheidsinvesteringen in verkeersinfrastructuur die deze functie bedient.

G Parkinguitbaters

- de stad tracht met de uitbaters van rotatieparkings in Leuven een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten die de exploitatie van de rotatieparkings in overeenstemming brengt met het stedelijk mobiliteitsbeleid.

De stad beschouwt het afsluiten van deze samenwerkingsovereenkomst als een voorwaarde voor het invoeren van een parkeergeleidingssysteem en voor het verminderen van de bezoekersparkeerplaatsen op het openbaar domein. (Bindende bepaling, art. 4.4.9).

H Overleg met de landbouwsector

- de stad tracht met de landbouwers beheersovereenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van natuurelementen, activiteitsverbreding en toegankelijkheid van de open ruimte (Bindende bepaling, art. 1.4.5);

I Overleg met de eigenaars van groene ruimten

- de stad tracht met de eigenaars van grote groene open ruimten (kloostertuinen, private parken, eigenaars van grote bospercelen op Chartreuzenberg/ Kesselberg, Gasthuisbos, ...) beheersovereenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van natuurelementen, behoud en versterking van natuurwaarden en verbetering van de toegankelijkheid en de beleefswaarde van de open ruimte. (Bindende bepaling, art. 1.4.6);
- De stad kan met de eigenaars van bossen in Leuven beheersovereenkomsten afsluiten in functie van het toegankelijk stellen en inrichten van bospercelen als speelbos.

J Interbrew

- de stad tracht met de nv Interbrew een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke aanstelling van een projectmanager voor de Vaartkom, met de bedoeling

de projecten in de Vaartkom te stimuleren en te coördineren; (Bindende bepaling, art. 3.4.2);

- overleg met Interbrew over de kwaliteitsvolle herontwikkeling van de Vaartkom (enclave, site Burchtstraat, Bottelarij ...).

15.6 COMMUNICATIE

Informatieverstrooiing over het algemeen ruimtelijke beleid en de realisatie van strategische projecten is essentieel voor het verwerven van een draagvlak bij de bevolking in het algemeen en belanghebbenden bij de projecten in het bijzonder.

Daarbij komt dat sommige doelstellingen van het structuurplan niet door het stadsbestuur, maar door andere actoren moeten gerealiseerd worden. Daarom is naast de informerende ook een ondersteunende en sensibiliseringstaak weggelegd.

Voor de communicatie rond het ruimtelijk beleid worden volgende kanalen en instrumenten voorgesteld.

15.6.1 Projectgebonden informatie

A Informatievergaderingen

De stad organiseert bij de voorbereiding van alle belangrijke bouw- en infrastructuurprojecten een informatievergadering voor de omwonenden. Deze heeft plaats na de principiële goedkeuring door het college maar vóór de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad. Op

deze informatievergadering wordt het project toegelicht vanuit de context van het algemeen ruimtelijk en/of mobiliteitsbeleid en vanuit de ruimtelijke inpassing in de omgeving. De stad wordt vertegenwoordigd door minstens één lid van het college, door de ontwerper en door een gespecialiseerde ambtenaar van de dienst in kwestie. Indien een ander bestuur dan de stad bouwheer is, moet dat samen met zijn ontwerper aanwezig zijn op de informatievergadering (Bindende bepaling, art. 6.6.3).

Met de opmerkingen op het project kan het stadsbestuur rekening houden indien het opportuun is.

B Hoorzittingen

De stad kan hoorzittingen organiseren om, voor een welomschreven problematiek in een welbepaald gebied, naar de mening en de voorstellen van de bevolking te peilen. Een hoorzitting vereist een goede afbakening van het thema, een goede gespreksleiding en een kennisgeving over de verwerking van - en de conclusies uit - de hoorzitting.

C Projectgebonden publicaties

De stad kan projectgebonden publicaties maken en verspreiden onder de omwonenden rond een projectgebied. Deze publicaties hebben de bedoeling informatie te geven bij een project dat in een vergevorderde voorbereidingsfase zit, goodwill te creëren en de beschikbare informatiekanalen voor verdere informatie voor te stellen.

D Infohuis

De stad besteedt het Infohuis als een dienst die aan de bevolking informatie en duiding verstrekkt over projecten

en initiatieven aangaande ruimtelijke ordening en openbare werken; dit zowel voorafgaand, tijdens als na de uitvoering van de werken (Bindende bepaling, art. 6.6.2).

E Website

De zogenaamde nieuwe media, zoals het internet, bieden interessante mogelijkheden om doelgericht informatie aan te bieden en te actualiseren. Op de website kan geactualiseerde informatie worden verspreid over de lopende projecten, zowel van de overheid als van private ontwikkelaars. Zodra het internet voldoende toegankelijk is en gebruikt wordt, kunnen de inspraakmogelijkheden van de bewoners via internet worden onderzocht.

F Stedenbouwforum

Zie hoger (§ 15.2.4.C: uitgangspunten voor kwaliteitszorg in het ruimtelijk beleid – klankbord en reflectie).

G Openbaar onderzoek

Zie hoger (§ 15.2.5.A: uitgangspunten voor kwaliteitszorg in het ruimtelijke beleid – kwaliteitsbewaking in de vergunningsprocedure).

15.6.2 Contact tussen bevolking en stadsbestuur

A Periodieke publicaties

De stad informeert de bevolking op herkenbare en geregelde wijze over de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan. In ieder geval wordt minstens éénmaal per jaar een brochure verspreid (Bindende bepaling, art. 6.6.1).

B Wijkvergaderingen

De stad kan periodieke wijkvergaderingen organiseren (bijvoorbeeld één per jaar en per wijk) waarop het stadsbestuur wordt vertegenwoordigd door een delegatie van het college en de diensten in kwestie. De bedoeling van een wijkvergadering is veelvoudig:

- de stand van zaken van lopende dossiers geven. Ruimtelijke ontwikkelingen en processen verlopen traag en de procedures die men moet doorlopen, nauwelijks begrijpbaar. Daarom is een regelmatig contact met de bevolking nodig om dit toe te lichten en onbegrip te voorkomen;
- toelichting van nieuwe projecten (zowel vanuit stad als privé). Door kort op de bal te spelen en *zélf* nieuwe projecten uit te leggen, kan de stad een draagvlak creëren voor nieuwe projecten en voorkomen dat door onvolledige of foute informatie projecten onnodig gecontesteerd worden;
- behandeling van vragen en suggesties vanuit de bewoners.

Deze wijkvergaderingen vereisen wellicht een belangrijke tijdsinvestering. Ze kunnen op termijn resulteren in een betere verstandhouding tussen de overheid en de inwoners en in een grotere acceptatie van ruimtelijke ontwikkelingen in het bijzonder.

15.6.3 Sensibilisering

A Promotie stedelijk mobiliteitsbeleid bij bewoners, bezoekers en bedrijven

Een mobiliteitsbeleid staat of valt bij de aanpassing van het individuele verplaatsingsgedrag. Daarom is, naast

structurele maatregelen, ook een voortdurende sensibilisering en promotie over het stedelijke mobiliteitsbeleid nodig. Dit omvat ondermeer:

- promotie van fiets en openbaar vervoer;
- parkeermogelijkheden voor bewoners, bezoekers, bedrijven;
- ondersteuning alternatieve vervoerwijzen: autodelen, fietsverhuur, ...

B Prospectus woonontwikkelingen

De stad kan het wonen in de stad bij doelgroepen promoten door de periodieke verspreiding van een prospectus van de lopende woningbouwprojecten.

C Prospectus economische ruimte en centrumlocaties

De stad kan het selectie- en locatiebeleid inzake economische en centrumfuncties actief promoten door de periodieke verspreiding van een prospectus van de beschikbare ruimte (bouwterreinen en gebouwen). Daarbij wordt een beschrijving gegeven van hun respectievelijke locatiekarakteristieken en vestigingsvooraarden. De prospectus wordt geregeld geactualiseerd (Bindende bepaling, art. 6.6.4).

D Stadslandschap Leuven

De stad kan de kwaliteit van het Leuvense stadslandschap (stedenbouw, architectuur, publieke ruimte, open ruimte) onder de aandacht brengen van bewoners en bezoekers, met de bedoeling hiervoor een grotere affiniteit te ontwikkelen.

Volgende acties zijn mogelijk (niet-limitatief):

- verspreiding van informatie vanuit het infohuis en de toeristische dienst;
- publicaties over landschappen in Leuven en over vernieuwende stedenbouw en architectuur;
- begeleide en niet-begeleide routes in functie van landschappen in Leuven, hedendaagse en historische stedenbouw en architectuur;
- ondersteuning van de vzw Stad en Architectuur, binnen het kader van een concrete taakstelling;
- uitreiking van een architectuurprijs;
- Profilering van Leuven in diverse thematische publicaties.

15.6.4 Ondersteuning

228

A Woonwinkel

De informatie inzake huisvesting waarover de stad beschikt staat, niet alleen ten dienste van de werking van de stadsdiensten, maar zou ook maximaal toegankelijk moeten zijn voor andere professionele gebruikers (notarissen, architecten,...) en de bevolking in het algemeen. Zo zouden potentiële kopers, huurders, bouwers en verbouwers bij de stad op een laagdrempelige wijze aan alle nodige informatie moeten geraken in verband met:

- regelgeving (decreten, gemeentelijke reglementen, ...);
- stedenbouwkundige voorschriften (zie plannenregister);
- vergunningen (vergunningsplicht, procedures, dossier-samenstelling, ...);
- premies en belastingen (zie financiële instrumenten);
- aanbod van woningen en gronden;
- technische informatie (aansluiting nutsvoorzieningen, ...).

Deze informatie van verschillende diensten, instellingen en overheden moet zoveel mogelijk worden gecentraliseerd en aangeboden via een éénloketssysteem. Er kan daarbij worden gedacht aan de promotie van een volwaardige woonwinkel op een gemakkelijk toegankelijke en bereikbare plaats.

B Mobiliteitscentrum

Analoog kan de stad, in samenwerking met het Vlaams Gewest, De Lijn en de NMBS, een mobiliteitscentrum uitbouwen waar informatie wordt verspreid over beschikbare verplaatsingsmiddelen. Het mobiliteitscentrum speelt zowel in op algemene vragen als op zeer specifieke verplaatsingsbehoeften.

C Aanradingsbeleid inzake locatiekeuze voor economische en centrumfuncties

De stad wenst een aanradingsbeleid te voeren inzake de locatiekeuze voor economische en centrumfuncties (zie economische structuur en centrumstructuur). Het impliceert dat de nodige informatie ter beschikking wordt gesteld (onder meer via de prospectus voor economische ruimte en centrumlocaties) en dat gekwalificeerde mensen beschikbaar zijn om een concrete ruimtebehoefte te helpen invullen.

De betrokken diensten (economie, centrummanagement, middenstand, ruimtelijke ordening) kunnen hiervoor een gemeenschappelijk aanspreekpunt uitbouwen dat eenduidig wordt gepromoot.

D Bezoekerscentrum

De stad kan een bezoekerscentrum uitbouwen waarin algemene en specifieke informatie wordt verstrekt aan (potentiële) bezoekers van Leuven: toerisme, cultuur, handel, evenementen, Het bezoekerscentrum heeft tot taak de centrumrol van Leuven bekend te maken en te helpen uitbouwen. Het bezoekerscentrum zal zich ook moeten bezighouden met de citymarketing en het citymanagement.

E Convention bureau

De stad kan in samenwerking met de universiteit een "convention bureau**" oprichten om de positie van Leuven als kennisstad en congresstad uit te bouwen. Een "convention bureau" biedt ondersteuning van uiteenlopende aard bij de organisatie van congressen.

F Digitaal loket

Op termijn moet werk worden gemaakt van een virtueel loket via het internet, waارlangs de meeste informatie inzake ruimtelijke ordening kan worden geconsulteerd en verrichtingen kunnen worden uitgevoerd (opvragen documenten, indienen aanvraagdossier, ...).

Dit medium wordt verder besproken in § 15.8.4 (digitalisering van het ruimtelijke-ordeningsbeleid).

15.7 BELEIDSVOORBEREIDEND ONDERZOEK

Een kwaliteitsvol beleid steunt op degelijke kennis. Beleidsvoorbereidend onderzoek moet voor die kennis

zorgen. In het kader van het structuurplan is er behoefte om een aantal thema's nader te onderzoeken.

15.7.1 Verdere inhoudelijke onderbouwing

Door een strakke timing kon vermeden worden dat het planningsproces in obligaat studiewerk is verzand of dat het uitblijven van een concreet planningsperspectief een hinderpaal vormde voor een krachtdadig bestuur. Als een gevolg van deze aanpak is in de voorbereiding van het structuurplan ingezet op de consultatie van betrokken publieke en private partners, eerder dan op oeverloos onderzoek en dit met de bedoeling om op korte termijn tot een werkbaar planningsinstrument te komen. De onderbouwing van het plan is daardoor sterk geënt op de verantwoording van concrete beleidsbeslissingen, eerder dan op de strategische onderbouwing van een beleidskader.

Voor deze onderbouwing werd in voorname mate een be-roep gedaan op diverse studies die de laatste jaren in en over Leuven uitgevoerd werden. Deze staan in de bibliografische referentielijst vermeld. Daarnaast werden via doelgerichte onderzoeken, waarover werd gerapporteerd in de startnota, de recente ontwikkelingen in Leuven in kaart gebracht. Tenslotte werd met een ruimtelijke analyse op schaal van de stad naar de structurbepalende elementen op stedelijk niveau gezocht.

Bij de uitwerking van het richtinggevend gedeelte werd duidelijk dat de beschikbare studies en analyses en de bestaande kennis over Leuven enkele lacunes vertoont. Omdat deze lacunes geen afbreuk deden aan de uit-

gangspunten en de basiskeuzes van het structuurplan, werd besloten om het planningsproces niet onnodig te verzwaren met bijkomend onderzoek, maar in te zetten op de uitwerking van een concreet ruimtelijk beleid. Waar nodig werden hypotheses geformuleerd op basis van de beschikbare feitelijke kennis. Deze hypotheses dienen verder onderbouwd te worden, alvorens ze worden omgezet in een juridisch instrumentarium of in strategische projecten.

Bijkomende onderbouwing kan overwogen worden voor onder meer volgende beleidsthema's (deze lijst werd onder meer gebaseerd op het advies en de suggesties van de Leuvense GECORO n.a.v. het voorontwerp-structuurplan):

- verdere onderbouwing en differentiering van de kwantitatieve en kwalitatieve openruimtebehoefte in relatie met het wonen; uitbouw van een strategie voor de ontwikkeling van stedelijk groen met hoge belevingswaarde;
- inventarisatie van de bestaande open ruimte met hoge belevingswaarde en onderzoek naar de behoeften en mogelijkheden aan bijkomende open ruimte in de verschillende wijken en stadsdelen van Leuven;
- grondige verkenning van de planningscontext inzake natuur en landbouw, m.i.v. de specifieke bevoegdheden van de verschillende planniveaus; inventarisatie van de in het structuurplan voorgestelde afwijkingen ten opzichte van het gewestplan;
- verdere onderzoek naar de potenties en knelpunten van het fysisch systeem en het hydrologisch systeem voor de ruimtelijke ontwikkeling en naar de historische ontwikkeling van de open ruimte;
- verdere uitwerking van de verbindende functie van groencorridors en in het bijzonder voor de beekvalleien; verder onderzoek naar hun samenhang met de geselecteerde openruimtegebieden;
- nader onderzoek in de koppeling van het vooropgestelde openruimtebeleid aan de generieke sectorale beleidsinstrumenten;
- verder onderzoek naar de ecologische infrastructuur in het kader van de opmaak van inrichtingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- verder onderzoek naar de impact van de categorisering van de openruimtegebieden op de uitbating van agrarische bedrijven, en naar de nabestemming van de stopgezette landbouwbedrijven;
- verder onderzoek naar de landschappelijke en ecologische impact van windturbines en watermolens en naar geschikte inplantingslocaties hiervoor;
- verdere sociale analyse van de nederzettingsstructuur en de migratiepatronen in Leuven, in aanvulling op de woningbehoeftestudie;
- ruimtelijke analyse op schaal van de woonkernen (en op schaal van de wijken in de binnenstad, Kessel-Lo en Heverlee), in functie van een verdere verfijning en differentiering van de thematische en gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven (m.i.v. stedenbouwkundige inrichting, inrichting op perceelsniveau, inrichting van de publieke ruimte);
- verdere differentiatie en verfijning van de verwijsmogelijkheden tussen wonen en economische en centrumfuncties binnen de verschillende woonkernen en multifunctionele gebieden, in functie van de opstelling van bestemmingsvoorschriften, de

- afbakening van de multifunctionele gebieden en de uitwerking van een centrumversterkend beleid;
- onderzoek naar een begrippenkader, stedenbouwkundige randvoorwaarden en een instrumentarium voor de implanting van bijkomende speelruimte, zowel bij nieuwe woningbouwprojecten als in bestaande woonbuurten. Uitwerking van een richtnorm op maat van Leuven die criteria oplegt voor implanting en spreiding van speelruimte in functie van de verschillende leeftijdscategorieën (kleuters, kinderen, jongeren);
- op basis van de ruimtelijke en sociale analyse van de nederzettingsstructuur: profilering van het type van woonmilieu voor de verschillende woonkernen (opgesplitst per wijk in de drie grotere woonkernen), en koppeling aan de woningtypologie van het te realiseren aanbod;
- analyse van de budgettaire implicaties van wenselijke initiatieven in functie van een actief woonontwikkelingsbeleid;
- inventarisatie van de afwijkingen met het gewestplan; analyse van de budgettaire implicaties van de planschade en een kosten-baten analyse van de schrapping van bouwmogelijkheden uit het huidig juridische aanbod;
- inventarisatie van de storende functies in de woonkernen en de open ruimte, op basis van ruimtelijke analyse en gebiedsspecifieke afwegingen; uitwerking van gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven en her-localisatiemogelijkheden voor de storende functies;
- onderzoek naar de ruimtebehoeften, het bestaande en het gewenste aanbod voor verschillende economische doelgroepen, met in het bijzonder aandacht voor de endogene economische ontwikkeling; anscheping van de onderbouwing voor de keuze van kennisindustrie (relatie met secundaire sector, risicospreiding door differentiatie);
- kwantitatieve onderbouwing van vraag en aanbod naar de sociale economie;
- nader onderzoek in de relaties tussen de generieke, economische wetgevingen en het vooropgestelde selectie- en locatiebeleid; uitdieping van het aanradingsbeleid;
- sterker kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid in het algemeen, en van de ontwikkelingsperspectieven van de verschillende vervoermodi in het bijzonder; onderlinge afstemming tussen structuurplan en mobiliteitsplan versterken;
- verdere uitwerking van het fietsroutenetwerk en van de operationalisering van het fietsbeleid;
- koppelen van de verkeersstructuur aan de landschapsstructuur, met in het bijzonder aandacht voor de landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur en de inrichting van de publieke ruimte;
- uitwerking van een intergraal mobiliteitsmanagement;
- samenwerking met de bevoegde instanties voor de afstemming op het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het haalbaarheidsonderzoek van de geplande infrastructuurwerken;
- verfijning van de categorisering (definities, ontwikkelingsperspectieven, selecties) van de landschappelijke elementen; onderzoek naar de mogelijkheden van een juridisch instrumentarium en naar relatie met de generieke wetgeving.

15.7.2 Ontwerpmatig onderzoek

Het statuut van de structuurschetsen, inrichtingsplannen en stedenbouwkundige plannen werd toegelicht in de paragraaf "kwaliteitszorg".

A Structuurschetsen

Minstens voor volgende gebieden wil de stad een structuurschets opmaken:

- opmaak van volgende structuurschetsen voor de woonkernen: Wijgmaal, Wilsele-Putkapel, Beneden-Kessel, Kessel-Lo, Korbeek-Lo, Heverlee, Egenhoven, Terbank, Wilsele-dorp;
- structuurschetsen voor bedrijventerreinen: researchpark Haasrode, Termunck, ...;
- structuurschetsen voor openruimtegebieden: Wijgmaalbroek, Kesselse Bergen, zuidelijke Dijlevallei, ...;
- structuurschetsen voor deelsystemen: Tiensesteenweg, vesten, Vaartlandschap, ...

232

B Inrichtingsplannen

Voor minstens volgende gebieden is de opmaak van een inrichtingsplan wenselijk:

- inrichtingsplan voor de omgeving Koning Boudewijnstadion en park Heuvelhof;
- inrichtingsplan voor de Molenbeek-Bierbeekvallei van Abdij van Park tot Naamsesteenweg;
- inrichtingsplan voor het Vaartlandschap ten noorden van de E314;
- inrichtingsplan voor Dijlevallei in de binnenstad;
- inrichtingsplan voor de vesten (van de Tervuursepoort - tot het J.M. Artoisplein);
- inrichtingsplan voor de Meerdaalboslaan (N25);

- inrichtingsplan voor de Naamsesteenweg (van de Naamsepoort tot de kruising met de E40);
- inrichtingsplan voor de ontsluiting van Heverlee ten oosten van de Naamsesteenweg;
- inrichtingsplan voor het wetenschapspark Termunckveld;
- inrichtingsplan voor het bedrijventerrein en het woonbos Parkveld;
- inrichtingsplan voor het woonontwikkelingsgebied Groenveld;
- inrichtingsplan voor de site Gasthuisberg;
- inrichtingsplan voor de campus Arenberg (tussen Tervuursevest en de toekomstige spoorontsluiting);
- inrichtingsplan voor de onderwijscampus H.Hart (Heverlee).

C Stedenbouwkundig plan

De stad kan stedenbouwkundige plannen opmaken voor de strategische projecten die zij wenst te realiseren.

15.7.3 Thematisch onderzoek

A Haalbaarheidsonderzoeken

In het structuurplan zitten een aantal hypothesen vervat die een gewenste ruimtelijke ontwikkeling schetsen zonder dat duidelijk is of deze ontwikkeling technisch, beleidsmatig of financieel haalbaar is. Deze haalbaarheid moet verder worden onderzocht vooraleer de hypothese vertaald wordt in een uitvoeringsplan, een beleidsbeslissing of een concreet project.

Rond minstens volgende onderwerpen is een haalbaarheidsonderzoek nodig:

- de ontwikkeling en de bediening van een spoorhalte op Haasrode;
- een spoorontsluiting voor de wetenschapsparken Termunckveld en Arenberg;
- de economische leefbaarheid van de stadslandbouw i.f.v. de taakverbreiding;
- behoeftenonderzoek naar centrumfuncties in Leuven;
- multimodaal goederentransport i.f.v. de bouw van een multifunctioneel spoorplatform;
- haalbaarheidsonderzoek regionale (lichte) spoorverbindingen⁴.
- onderzoek van de mobiliteitseffecten van sommige in het structuurplan voorgestelde ontwikkelingen.

B Inventaris en analyse

Ter voorbereiding van de opmaak van sommige instrumenten zijn een inventaris en een analyse van de bestaande ruimtelijke toestand nodig. Dit onderzoek moet een uitgesproken toepassingsgericht karakter hebben. Het heeft tot doel de opmaak van de instrumenten te ondersteunen.

Rond minstens volgende onderwerpen zijn een inventaris en analyse nodig:

- inventaris van geïsoleerde en storende functies in woongebieden voor het RUP nederzettingsstructuur;
- inventaris van geïsoleerde en storende functies in openruimtegebieden voor het RUP openruimtestructuur;

- inventaris van landschappelijke ensembles en fragmenten voor het RUP van de landschapsstructuur;
- inventaris van het openbaar domein voor de beeldkwaliteitsplannen en het investeringsprogramma;
- analyse van nieuwe stedelijke woonvormen en wooningtypes met het oog op nieuwe algemene bouwvoorschriften.

C Onderzoeken naar de verbreding van het instrumentarium

Het gekende of het beschikbare instrumentarium blijkt niet altijd even effectief om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken. Nieuwe instrumenten kunnen soms beter inspelen op de wijzigende omstandigheden.

Voorafgaand moeten deze nieuwe instrumenten worden onderzocht: juridische onderbouwing, organisatorische aspecten, financiële aspecten, beleidsmatige opportuniteit, ...

- Stedelijk ontwikkelingsbedrijf: wenselijkheid en haalbaarheid

Met de projectencel wil de stad binnen de stedelijke administratie de nodige knowhow opbouwen om zelf strategische projecten te realiseren. Men moet onderzoeken of de verzelfstandiging van deze activiteiten in een autonoom gemeentebedrijf (met eigen rechtspersoonlijkheid) tot een efficiëntere ruimtelijke ontwikkeling van de stad kan leiden. Het nieuwe gemeente-decreet zal de stad alleszins dwingen te kiezen welk statuut de bestaande grondregie zal krijgen.

⁴ De provincie Vlaams-Brabant heeft Europese subsidies aangevraagd voor het zogenaamde LIRA-project. Dit is een onderzoeksproject naar de haalbaarheid van een lichte spoorverbinding tussen Leuven en Tervuren.

- *Publiek-private samenwerking: wenselijkheid en haalbaarheid*

De toepassing van publiek-private samenwerking (PPS) botst nog op obstakels. Parallel en in samenhang met het beleidskader dat door het Vlaams Gewest wordt uitgewerkt, kan de stad onderzoeken welke mogelijkheden PPS biedt in de Leuvense context. Indien de wenselijkheid en de haalbaarheid blijken, kan een proefproject worden opgestart om de effectiviteit ook werkelijk te testen.

- *Onderzoek naar een beleidskader om bedrijfs- en schoolvervoerplannen afdwingbaar te maken*

De opmaak van bedrijfs- en schoolvervoerplannen is een nuttig instrument in het mobiliteitsbeleid. Het zet bedrijven en scholen aan om, samen met de overheid, na te denken over de duurzame organisatie van het verkeer dat zij genereren. Er bestaat vandaag evenwel geen wetelijke basis om de opmaak van deze plannen af te dwingen of inhoudelijk te sturen. Zodoende kunnen evenmin voorwaarden gekoppeld worden aan deze vervoerplannen (vergunningenbeleid, infrastructuurwerken, ...).

Verder onderzoek moet uitwijzen hoe deze lacune kan worden ingevuld. De Vlaamse overheid en andere regionale steden hebben met dezelfde problematiek te kampen, en kunnen hierin tot samenwerken worden uitgenodigd.

- *Stedelijk parkeerbedrijf: wenselijkheid en haalbaarheid*

In Vlaanderen bestaan reeds experimenten met een stedelijk parkeerbedrijf (onder andere in Gent). Dergelijk bedrijf laat de stad toe om een actiever parkeerbeleid te voe-

ren, door zelf een aantal parkings in beheer te nemen. Ook de bouw van bewonersparkings zou via een stedelijk parkeerbedrijf kunnen worden geïnitieerd. Dergelijke constructie heeft onder meer het voordeel dat een parkeerfonds kan worden opgericht, waarin de opbrengsten van parkeermeters gebruikt kunnen worden om andere kosten bij de uitvoering van het parkeerbeleid te dragen.

D Monitoring

Een beleidsplan als het ruimtelijk structuurplan heeft weinig zin als niet wordt nagegaan of het ook daadwerkelijk de gewenste resultaten oplevert op het terrein. Daarom is er nood aan monitoring, namelijk het systematisch opvolgen en in kaart brengen van de beleidseffecten. Aan de hand hiervan kan het beleid worden geëvalueerd en zonodig bijgestuurd. Structuurplanning is immers een continu proces dat nooit af is. Zo vormt de evaluatie het aanknopingspunt voor een nieuwe cyclus.

De stad moet de nodige methoden en technieken voor de monitoring van het ruimtelijk structuurplan uitwerken en toepassen.

Voor minstens volgende domeinen is de uitwerking van een monitoringsysteem noodzakelijk:

- *Kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag naar en het aanbod van woningen in Leuven*

De stad kan een monitoringsysteem ontwikkelen dat op geregelde basis nagaat of de kwantitatieve en de kwalitatieve doelstellingen en taakstellingen van het huisvestingsbeleid worden gehaald.

- Mobiliteitontwikkeling: belasting van de netwerken, "modal split", ...

De stad kan een monitoringsysteem ontwikkelen dat op regelmatige basis nagaat of de kwantitatieve en de kwalitatieve doelstellingen en taakstellingen van het mobiliteitsbeleid worden gehaald.

- *Economische ruimte*

De stad kan een ruimtebalans opstellen die op elk moment een inzicht geeft in de evolutie van de juridisch vastgelegde en de feitelijk gebruikte economische ruimte, opgedeeld naar gebruik.

- *Open ruimte*

De stad kan een ruimtebalans opstellen die op elk moment een inzicht geeft in de evolutie van de juridisch vastgelegde en de feitelijk aanwezige openruimtegebieden, opgedeeld naar gebruik.

15.8 INTERNE ORGANISATIE

15.8.1 Het structuurplan en andere beleidsdomeinen

A Uitbouw van een geïntegreerd ruimtelijk beleid

- *Inleiding*

De stedelijke diensten zijn traditioneel (net als de meeste andere overheden) sectoraal opgedeeld. Dit strookt in feite niet (meer) met de complexiteit en de verwevenheid van de verschillende integrerende beleidsdomeinen, zo-

als onder andere ruimtelijke ordening. Laatstgenoemde krijgt te maken met de ruimtelijke aspecten van de verschillende beleidssectoren (huisvesting, milieu, economie, mobiliteit, ...), die bovendien soms onderling tegenstrijdig zijn.

De ruimtelijke ordening heeft tot taak de verschillende sectorale ruimtebehoeften op elkaar af te stemmen. Ze streeft bovendien naar ruimtelijke kwaliteit, als een toegevoegde waarde bovenop de coördinatie van het ruimtegebruik.

Tegelijk hebben verschillende beleidssectoren de laatste jaren zelf veel aandacht besteed aan hun ruimtelijke component (mobiliteit, milieu, ...). Hierdoor zijn er overlappingen ontstaan tussen de verschillende beleidsdomeinen.

De stad streeft naar een geïntegreerd ruimtelijk beleid, dat wil zeggen: een beleid waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in haar totaliteit wordt bestudeerd en geïnitieerd. Het vereist een intensieve samenwerking tussen de verschillende diensten in kwestie.

- *Integratie van diverse beleidsdomeinen in de ruimtelijke planning*

Met dit structuurplan werden de beleidsdomeinen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad relevant zijn samengebracht in één geïntegreerd plan. De verschillende sectorale ruimtebehoeften werden tegen elkaar afgewogen en voor elk specifiek beleidsdomein werd een consistent ontwikkelingsperspectief geschatst.

Dat mag geen eenmalige oefening blijven. Deze inspanning moet volgehouden worden bij de verdere uitwerking van het structuurplan in het instrumentarium en de projecten. De dienst ruimtelijke planning krijgt nadrukkelijk de opdracht de behoeften en de wensen van de verschillende stedelijke beleidsdomeinen hierin te blijven betrekken.

- *Doorwerking van het structuurplan in andere beleidsdomeinen*

Dit structuurplan doet, vanuit een geïntegreerde visie op de ruimtelijke ontwikkeling, uitspraken over diverse beleidsdomeinen. Het structuurplan zal met andere woorden invloed hebben op het werk van andere stedelijke diensten. Overigens is het structuurplan voor de concrete uitvoering van de diverse acties meestal afhankelijk van andere stedelijke diensten en besturen. Daarom is het wenselijk dat de verschillende stedelijke diensten met het structuurplan rekening houden bij de voorbereiding en de uitvoering van ruimtegebonden projecten.

Alle initiatieven met een belangrijke ruimtelijke impact, afkomstig van de diverse stedelijke diensten en door de instellingen die ondergeschikt zijn aan het gemeentelijk niveau, moeten rekening houden met de inhoud van dit structuurplan. Dat moet minstens gebeuren door deze initiatieven explicet in de context van het structuurplan te situeren bij adviezen aan het schepencollege, de gemeenteraad of externen. (Bindende bepalingen, art. 6.1.1)

Indien een stedelijke dienst een advies verleent dat afwijkt van het richtinggevend gedeelte van het structuur-

plan, moet het explicet worden gemotiveerd. (Bindende bepalingen, art. 6.1.2) De dienst ruimtelijke planning krijgt de opdracht de diverse stedelijke diensten te ondersteunen bij de uitwerking van projecten die kaderen in de principes van het structuurplan.

De dienst ruimtelijke planning krijgt bovendien de taak het college te adviseren of de ruimtegebonden aspecten van de stedelijke beleidsplannen in overeenstemming zijn met het structuurplan. Dat geldt ook voor de initiatieven met een ruimtelijke impact, voorgesteld door diverse stedelijke diensten en door de instellingen die ondergeschikt zijn aan het gemeentelijk niveau. (Bindende bepalingen, art. 6.1.5).

B Koppeling met thematische beleidsplannen

Voor de meeste beleidsdomeinen wordt een eigen beleidsplan opgemaakt dat als leidraad fungeert voor het stedelijk beleid. Deze beleidsplannen doen vaak ook ruimtegebonden uitspraken, waardoor ze interfereren met de inhoud van het structuurplan.

De reeds bestaande beleidsplannen (mobiliteitsplan, ...) werden opgemaakt zonder dat een geïntegreerd ruimtelijk kader beschikbaar was. Hun inhoud stemt om die reden niet helemaal overeen met de bepalingen van het structuurplan. Deze beleidsplannen moeten aangepast worden aan de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven die in het structuurplan werden vastgelegd. (Bindende bepalingen, art. 6.1.4)

De ruimtegebonden aspecten van de nieuwe stedelijke beleidsplannen moeten in overeenstemming zijn met de inhoud van dit structuurplan. De ontwikkelingsperspectieven en de beleidsuitspraken in het structuurplan zijn soms nog te algemeen en zullen in de beleidsplannen verder verfijnd moeten worden. Indien deze beleidsplannen van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan afwijken, moet dat nadrukkelijk worden gemotiveerd. (Bindende bepalingen, art. 6.1.3)

Voor elk thematisch beleidsplan worden één of meerder stedelijke diensten belast met de redactie en de coördinatie. Deze diensten dragen er zorg voor dat de andere diensten, waarop het beleidsplan eveneens betrekking heeft, bij de opmaak van het plan betrokken worden. De dienst ruimtelijke planning krijgt de opdracht om ondersteuning te verlenen bij de uitwerking van de ruimtelijke aspecten van de verschillende beleidsplannen.

- *Natuur- en milieubeleidsplan*

De milieudienst en de groendienst maken samen een natuur- en milieubeleidsplan op. De uitwerking van de maatregelen en de projecten m.b.t. open ruimte, die in het structuurplan worden geformuleerd, vormen een noodzakelijk onderdeel van dit plan.

- *Woonbeleidsplan*

De dienst huisvesting en de projectencel maken samen een woonbeleidsplan. Het stippelt een beleid uit om de kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen voor de huisvesting te realiseren. Dit beleidsplan omvat enerzijds een woningbouwbeleid (kwantitatieve en kwalita-

tieve invulling van de woonontwikkelingsgebieden), en anderzijds een woningverbeteringbeleid (o.a. bestrijding van leegstand en verwaarlozing).

- *Mobiliteitsplan*

De dienst verkeersorganisatie en mobiliteit (VOM) past het mobiliteitsplan aan in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de beleidsuitspraken over mobiliteit die in het structuurplan werden vastgelegd.

Het mobiliteitsplan staat ook in voor de verdere uitwerking van de verkeersstructuur: uitwerking van verkeerscirculatieplannen, van een fietsroutenetwerk en van een parkeerbeleid voor bewoners, bezoekers en bedrijven.

- *Beeldkwaliteitsplan*

De technische dienst wegen en de dienst ruimtelijke planning werken samen beeldkwaliteitsplannen uit. Deze plannen werken de uitgangspunten van het beleid voor de landschappen en de publieke ruimte, verder uit. Ze definiëren de kwaliteitseisen en de ontwerpvoorschriften, gespecificeerd volgens de plek en het statuut van de publieke ruimte.

- *Centrummanagementsplan*

De centrummanager werkt een centrummanagementsplan uit. Het beleidsplan ambiert de versterking van centrumrol en -structuur van de stad en de uitbouw van de commerciële en niet-commerciële centrumfuncties in Leuven.

- *Economisch beleidsplan*

De dienst economie maakt een economisch beleidsplan op. In dit plan worden de facetten van het stedelijk economisch beleid uitgediept. Het plan definieert het gewenste economisch profiel van Leuven en geeft inhoud aan het economisch selectie- en locatiebeleid. Ook geeft het de beleidskeuzes aan in verband met tewerkstellingsinitiatieven.

- *Jeugdruimteplan*

De jeugddienst past het jeugdruimteplan, waarin een antwoord wordt geboden op de diverse ruimtebehoeften van de jongeren in de stad, aan in functie van de inhoud van het ruimtelijk structuurplan. In het bijzonder wordt in het jeugdruimteplan een uitspraak gedaan over de behoefté aan (en de randvoorwaarden voor) bijkomende speelruimte in bestaande en nieuwe woonbuurten en infrastructuur voor jeugdwerking.

- *Cultuurbeleidsplan*

De stad beschikt sinds kort over een cultuurbeleidsplan, waarin het kader voor het stedelijk cultuurbeleid wordt vastgelegd. Onder meer de ruimtebehoeften van het cultuurbeleid komt in het plan aan bod. Bij een volgende aanpassing van het cultuurbeleidsplan moet het cultuurbeleidsplan in overeenstemming met het structuurplan worden gebracht.

- *Beleidsplan stedenbeleid*

De Vlaamse overheid werkt momenteel aan een beleidsplan voor haar stedenbeleid. Daarin wordt onder meer een monitoringsysteem voor leefbare en duurzame ste-

den opgesteld. Leuven werkt hieraan mee. De stad zal haar structuurplan als leidraad hanteren bij de uitbouw van deze monitoring.

C Strategische meerjarenplanning

De uitvoering van het actieprogramma (de strategische projecten en de maatregelen) is afhankelijk van de middelen die de stad ter beschikking heeft. De beperking van de beschikbare middelen dwingt de stad tot selectiviteit in de keuze van de acties die worden ondernomen. De projecten die uitvoering geven aan het structuurplan moeten daarbij samen met de projecten uit andere beleidsdomeinen op geïntegreerde wijze worden afgewogen tegen de beschikbare middelen.

- *De strategische meerjarenplanning*

Het voorontwerp van gemeente-decreet bepaalt de opmaak van een meerjarenplan voor de duurtijd van de legislatuur⁵. Deze strategische meerjarenplanning baseert zich voor ruimtelijk beleid op het structuurplan en de diverse thematische beleidsplannen die de opties van het structuurplan verder verfijnen.

Aan het begin van de volgende legislatuur zal de uitvoering van het structuurplan als element in een strategische meerjarenplanning (strategische nota en financiële nota) worden opgenomen. In de strategische nota worden de beleidsopties voor het extern en het intern te voeren gemeentebeleid op elkaar afgestemd en geïntegreerd. In de financiële nota wordt verduidelijkt hoe het financieel evenwicht wordt gehandhaafd en worden de

⁵ Voorontwerp gemeente-decreet, art 159: "Vóór het einde van het jaar volgend op de gemeenteraadsverkiezingen en vooraleer te beraadslagen over het budget voor het volgende boekjaar stelt de gemeenteraad een meerjarenplan vast. Dit meerjarenplan bestaat uit een strategische nota en een financiële nota. Het heeft betrekking op de hele periode waarvoor de gemeenteraad werd verkozen, te rekenen vanaf de datum van vaststelling ervan. In de strategische nota worden de beleidsopties voor het extern en intern te voeren gemeentebeleid op elkaar afgestemd en geïntegreerd weergegeven. In de financiële nota wordt verduidelijkt hoe het financieel evenwicht wordt gehandhaafd en worden de consequenties van de beleidsopties van de strategische nota weergegeven (...)"

gevolgen van de beleidsopties van de strategische nota weergegeven. (Bindende bepalingen, art. 6.2.3)

In het meerjarenplan worden dus de strategische projecten vastgelegd die tijdens de legislatuur waar het plan betrekking op heeft, zullen opgestart worden. Het meerjarenplan moet het geïntegreerde karakter van de strategische projecten waarborgen.

- *De jaarlijkse beleidsnota en het jaarlijks budget*

Zoals bepaald in art. 6 §3, 3de lid van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zal het schepencollege elk jaar een jaarverslag opstellen voor de evaluatie van de uitvoering van de bindende bepalingen. Ook zal het college een jaarprogramma opstellen dat een keuze bevat van de uit te voeren bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. (Bindende bepalingen, art. 6.2.1)

Zodra het nieuwe gemeentedecreet in werking treedt, zal bovenvermeld jaarprogramma geïntegreerd worden in de jaarlijkse beleidsnota en het jaarlijkse budget die conform het gemeentedecreet moeten opgesteld worden⁶. (Bindende bepalingen, art. 6.2.2)

D Beleidsvoorbereidend overleg

De complexiteit van ruimtegebonden materies en de lange tijdsduur die de opmaak van een ruimtelijk plan vereist, maken tussentijds overleg, voorafgaand aan de besluitvorming, noodzakelijk. Dit overleg wordt binnen het stadsbestuur op verschillende niveaus georganiseerd.

- *Ambtelijke werkgroepen*

Het schepencollege stelt voor de voorbereiding, de uitwerking en de opvolging van belangrijke ruimtelijke processen en projecten die de stad initieert, een ambtelijke werkgroep samen. In een ambtelijke werkgroep worden de stedelijke diensten vertegenwoordigd die bij het proces of project betrokken worden. Het college legt vast welke dienst de coördinator is van het project en welke de bijdrage van elke dienst moet zijn. De ambtelijke werkgroep onderwerpt de voortgang en de resultaten van zijn werk aan de overleggroep voor stedenbouw en ruimtelijke werkgroep. (bindende bepalingen, art. 6.3.2)

De multidisciplinaire samenstelling van de werkgroep moet de geïntegreerde benadering van de strategische projecten waarborgen.

- *De overleggroep stedenbouw en ruimtelijke ordening (SRO)*

De overleggroep voor stedenbouw en ruimtelijke ordening (SRO), die het structuurplanningsproces gestuurd en begeleid heeft, blijft functioneren voor de uitvoering van het structuurplan en voor het opvolgen van belangrijke ruimtelijke projecten en processen. De overleggroep fungert als klankbord voor ruimtelijke plannen die in een voorbereidende fase zitten. (bindende bepalingen, art. 6.3.1)

De groep bestaat uit een vaste kern van leden van het schepencollege, ambtenaren van stedelijke diensten en

⁶ Voorontwerp gemeentedecreet, art. 162 e.v.: "Vóór het begin van ieder boekjaar stelt de gemeenteraad op basis van het meerjarenplan een jaarlijkse beleidsnota en een jaarlijks budget vast. (...) De jaarlijkse beleidsnota verwoordt het beleid dat de gemeente gedurende het boekjaar zal voeren en concretiseert de beleidsdoelstellingen evenals het budget en de deelbudgetten voor de onderscheiden verantwoordelijksgebieden, taakgebieden, diensten of projecten. Zij bevat tevens een toelichting bij de financiële toestand van de gemeente."

eventuele externe deskundigen (externe begeleiders, projectmanagers, ...) en kan naargelang de agenda uitgebreid worden. Het schepencollege legt de samenstelling van de overleggroep vast.

De overleggroep komt in principe maandelijks samen. Alle ruimtegebonden thema's, zowel vanuit ruimtelijke ordening als vanuit andere beleidsdomeinen (technische dienst, projectencel, ...), kunnen aan bod komen. De thema's worden door de diensten in kwestie of door de ambtelijke werkgroepen voorgesteld.

De overleggroep stuurt de plannen bij en bepaalt het voorbereidingstraject. Op het overleg wordt ook beslist wanneer het college, het managementteam of de gemeenteraadscommissie worden betrokken bij het overleg.

- Het managementteam

Het nieuwe gemeente-decreet regelt de oprichting van een managementteam⁷ binnen de stedelijke administratie. Het team zal o.a. waken over de werking en de onderlinge complementariteit van de verschillende ambtelijke werkgroepen. Het team toetst ook de voortgang van de werkgroepen aan de jaarlijkse beleidsnota en het jaarlijks budget.

- Het schepencollege

Binnen het schepencollege wordt op geregelde tijdstippen informeel overleg gepleegd over de projecten die bij de verschillende diensten in voorbereiding zijn, met de bedoeling deze projecten optimaal af te stemmen op de geldende beleidsintenties.

- De GECORO

Met de gemeenteraadscommissie ruimtelijke ordening wordt een werkwijze afgesproken waarin zij betrokken wordt bij de voorbereiding van ruimtegebonden materies waarover de gemeenteraad moet beslissen: ruimtelijke uitvoeringplannen, verordeningen, streefbeeldens, inrichtingsplannen, stadsontwerpen, ... Zowel projecten van de stad als van particuliere initiatiefnemers kunnen op de gemeenteraadscommissie aan bod komen.

Nadat het college belangrijke ruimtelijke processen en projecten principieel heeft goedgekeurd, worden deze geagendeerd op de gemeenteraadscommissie voor ruimtelijke ordening en andere bevoegde gemeenteraadscommissies (Bindende bepalingen, art. 6.3.5).

E Aanstelling van projectmanagers

De stad heeft in het recente verleden ervaring opgebouwd met de aanpak van geïntegreerde strategische projecten, zoals de stationsomgeving, de Philipssite en Leuven-Noord. De geïntegreerde benadering leidt tot synergie en een hogere ruimtelijke kwaliteit, maar verhoogt de complexiteit van de projecten.

Naarmate de projecten groter en omvattender worden, neemt het aantal actoren toe en groeit de realisatietermijn. De coördinatie van plannen, budgetten en termijnen wordt dermate complex dat van de verschillende actoren redelijkerwijs niet langer kan verwacht worden dat zij inzicht hebben in het totale project. Men kan er dan ook niet van uitgaan dat elke actor de hem toegewezen taken uitvoert, zonder dat de samenhang

⁷ Voorontwerp gemeente-decreet, art. 102 e.v.: "Het managementteam van de gemeente bestaat uit de gemeentedirecteur, de financieel beheerde en, in voorkomend geval, de adjunct-gemeentedirecteur en de diensthoofden. (...) Het managementteam ondersteunt de coördinatie van de gemeentelijke diensten bij de beleidsvoorbereiding, de beleidsuitoefening en de beleidsevaluatie. Het managementteam bewaakt de eenheid in de werking, de kwaliteit van de organisatie en de werking van de gemeentelijke diensten, evenals de interne communicatie."

en de onderlinge afstemming voortdurend opgevolgd wordt.

De aanstelling van een projectmanager voor complexe strategische projecten is daarom wenselijk. De invulling van zijn taak hangt af van project tot project. Het komt erop neer dat een initieel ontwerp wordt omgezet in concrete realisaties, door de verschillende actoren te ondersteunen en de samenhang van het project te bewaken. De projectmanager fungeert ook als centraal aanspreekpunt, zowel binnen als buiten de organisatiestructuur.

De aanstelling van een projectmanager vereist consensus tussen de betrokken publieke en private actoren over een globaal plan en/of een projectdefinitie alsook het afsluiten van een uitvoeringsovereenkomst tussen deze actoren. De taakinvulling en de gemeenschappelijke financiering van de projectmanager is één van de elementen van deze overeenkomst. De projectmanager wordt begeleid door een stuurgroep die de beleidsverantwoordelijken van de participerende actoren verenigt. Het projectmanagement van Leuven-Noord kan model staan voor toekomstige samenwerkingen.

Voor minstens volgende projecten is de aanstelling van een projectmanager, na de opmaak van een projectdefinitie, wenselijk:

- Vaartkom;
- Ziekenhuissite;
- Centrale Werkplaatsen;
- Groenveld.

15.8.2 Werking van de stedelijke diensten

A Taken

Een cruciale factor voor de uitvoering van het actieprogramma is de inzet van voldoende personeel met de juiste kwalificaties in een efficiënt organisatorisch verband. Minstens volgende diensten zijn betrokken bij de hierboven opgesomde acties.

- Ruimtelijke planning

De dienst ruimtelijke planning staat in voor de planningstaken van de stad. In essentie betekent dit verfijning, uitvoering, ondersteuning en evaluatie op basis van het structuurplan.

- Verfijning van het structuurplan: verdere inhoudelijke onderbouwing van het ruimtelijk beleid (zie §15.7: beleidsvoorbereidend onderzoek), opmaak van structuurschetsen, inventarisatie, onderzoek naar verbreding van het instrumentarium, database voor de planningsapplicaties in het GIS;
- Uitvoering van het structuurplan: haalbaarheidsonderzoeken, opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen, uitwerken van inrichtingsplannen en stedenbouwkundige plannen, ontwerpmatig onderzoek van projectgebieden, voorbereiding van samenwerkingsovereenkomsten met externe actoren;
- Ondersteuning van het stedelijk ruimtelijk beleid: ondersteuning van de betrokken stedelijke diensten, voorbereiding van de externe communicatie, begeleiding van plan- en ontwerpprocessen van externe

private en publieke actoren en toetsing aan het structuurplan, ondersteuning van de GECORO;

- Evaluatie en bijsturing van het structuurplan: opmaak van het jaarverslag en het jaarprogramma, opvolging van de strategische meerjarenplanning, monitoring van de ruimtelijke ontwikkelingen, voorbereiding van de zesjaarlijkse herziening van het structuurplan.

- Bouwdienst

De bouwdienst zorgt voor de afhandeling van de stedenbouwkundige vergunningsdossiers en voert ook de controle op de bouwwerken uit. Hij organiseert ook de begeleidingsprocessen bij vergunningsaanvragen. De bouwdienst voert de controle op de uitvoering van de vergunningen en de handhavingsmaatregelen uit. De dienst staat ook in voor het verstrekken van stedenbouwkundige inlichtingen aan kandidaat-(ver)bouwers: aanvankelijk rechtstreeks aan het loket, vervolgens ook door de uitbouw van een woonwinkel (op initiatief van de dienst huisvesting). De bouwdienst kan tenslotte belast worden met de digitalisering van het RO-beleid.

- Erfgoedcel voor het onroerend patrimonium

De erfgoedcel voor het onroerend patrimonium (de vroegere monumentencel) staat in voor de landschapszorg in het algemeen en voor het ruimtelijk beleid rond de historisch waardevolle en beeldbepalende elementen in het bijzonder. De cel inventariseert het historisch waardevolle en het beeldbepalend patrimonium. De erfgoedcel geeft advies bij stedenbouwkundige vergunningsaanvragen voor historisch waardevolle en beeldbepalende ele-

menten. Daarnaast onderneemt ze acties voor het sensibiliseren van de bevolking en de beheerders van het erfgoed.

- Projectencel

De projectencel moet worden uitgebouwd tot de motor voor het grond- en pandenbeleid en de projectontwikkeling op initiatief van de stad (zie boven). Deze cel ondersteunt meerdere beleidssectoren (huisvesting, economie, parkeerbeleid, ...). De opportuniteit van de verzelfstandiging ervan in een (autonomo) stedelijk ontwikkelingsbedrijf moet verder worden onderzocht.

- Infohuis

Het infohuis staat in voor de informatieverstrekking over het structuurplan, uitvoeringsplannen, strategische projecten en infrastructuurwerken. Het wordt ook belast met de organisatie van andere informatiekanalen (hoorzittingen, informatievergaderingen, website, rondleidingen, ...) die tot doel hebben de ruimtelijke ontwikkeling van de stad kenbaar te maken.

De woonwinkel zal in nauwe samenwerking met het infohuis worden uitgebouwd.

- Huisvesting

Het takenpakket van de dienst huisvesting is tweeledig. Enerzijds blijft de dienst verantwoordelijk voor belangrijke operationele taken: inventarisatie van leegstand en verkrotting, woningkwaliteitsbewaking en uitreiken van premies. Anderzijds moet hij instaan voor de planning en coördinatie van het woonbeleid in de stad in overleg met

alle (interne en externe) partners. De dienst huisvesting is ook belast met de oprichting van de woonwinkel. Deze dienst zal ook instaan voor de coördinatie van de ontwikkeling van een woning- en kamerregister (kotbank).

- *GIS-cel*

De GIS-cel is verantwoordelijk voor de uitbouw van het geografisch informatiesysteem van de stad (zie hieronder). Het takenpakket van de GIS*-cel zal in een latere fase worden uitgebreid met de digitalisering van het vergunningsprocedure en met de uitbouw van een digitaal loket.

- *Financiën*

De dienst financiën draagt zorg voor een vlotte en nauwgezette inning van de verschillende gemeentelijke belastingen. Hij krijgt daarvoor de informatie van de andere diensten (ruimtelijke ordening, huisvesting).

- *Bevolking*

Bij de dienst bevolking worden de inwoners van de stad ingeschreven. De veelvuldige contacten van deze dienst bieden de mogelijkheid om de digitale gegevensbanken systematisch te controleren. Via de beschikbare GIS-gegevensbanken, kan deze dienst immers controle uitoefenen op over- en onderbewoning, inschrijving op verwaarloosde woningen, ...

- *Technische dienst, afdeling wegen*

De technische dienst, afdeling wegen, is verantwoordelijk voor het onderhoud en de (her)aanleg van het openbaar domein dat eigendom is van de stad. Deze dienst

zal met name de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven van de aanpassing van de verkeersinfrastructuur aan de gewenste verkeersfunctie en de kwaliteit van de publieke ruimte in de praktijk brengen. De uitvoerende taken van deze dienst moeten hiervoor worden uitgebreid met de coördinatie van beleidsvoorbereidende taken: de opmaak van een beeldkwaliteitsplan en van een investeringsprogramma voor de publieke ruimte. De technische dienst, afdeling wegen, ondersteunt daarnaast andere besturen en private bouwheren bij het stedenbouwkundig en technisch ontwerp van de publieke ruimte.

- *Technische dienst, afdeling gebouwen*

De technische dienst, afdeling gebouwen, staat in voor de bouw, het onderhoud en de renovatie van de gebouwen in eigendom van de stad. Met het oog op de optimale aanwending van het patrimonium en de investeringsbudgetten, maakt deze dienst een investeringsprogramma voor het gebouwenpatrimonium van de stad.

- *Verkeersorganisatie en mobiliteit (VOM)*

Om een sterkere sturende rol te kunnen spelen in het verplaatsingsgedrag van de bewoners, de bezoekers, de bedrijven en de andere overheden, moet het takenpakket van de dienst verkeersorganisatie en mobiliteit (VOM) sterk worden uitgebreid. Binnen de stad moet een volwaardige mobiliteitsdienst worden uitgebouwd. De taken van deze mobiliteitsdienst zijn minstens:

- het beleidsvoorbereidend onderzoek; de opmaak en bijsturing van het mobiliteitsplan, convenanten en bijakten; de uitbouw en actualisatie van verkeersmodellen; de monitoring binnen GIS: verzameling

en verwerking van data over mobiliteit en evaluatie van het gevoerde beleid;

- de opmaak van een fietsroutenetwerk, een verkeerscirculatieplan en een signalisatieplan; daaropvolgend de bijsturing van de verkeersorganisatie en -signalisatie;
- de uitwerking van het parkeerbeleid voor bewoners, bezoekers en bedrijven en het beheer van het parkeerfonds;
- de coördinatie van de betrokken diensten binnen de stad (technische dienst, ruimtelijke ordening, politie) over aspecten van het mobiliteitsbeleid; de coördinatie van maatregelen van verschillende overheden;
- de opvolging van bedrijfs- en schoolvervoerplannen; advies m.b.t. openbare werken en bouwaanvraagdossiers;
- de overeenkomsten met andere overheden m.b.t. de financiering, de realisatie en het beheer van infrastructuren;
- de voorbereiding van de informatie;
- de uitbouw van een mobiliteitscentrum.

- Economie

De dienst economie van de stad focust momenteel op aspecten van lokale economie en op tewerkstelling (met inbegrip van sociale economie). Om het sturende economisch beleid te kunnen waarmaken, moeten de taken van deze dienst drastisch verbreed worden: opmaak en actualisatie van een prospectus voor economische locaties, trajectbegeleiding van kandidaat-investeerders, invulling van de beheersfunctie van bedrijventerreinen.

- Milieu- en groendienst

De milieudienst is verantwoordelijk voor de verdere uitbouw van het milieubeleid op basis van het milieu- en natuurbeleidsplan. In samenwerking met de dienst ruimtelijke planning maakt de milieudienst het thematisch RUP open ruimte op. De milieudienst is verantwoordelijk voor het uitreiken van de milieuvergunningen en moet dus betrokken worden in het economisch selectie- en locatiebeleid.

De groendienst en de milieudienst staan in voor de uitwerking van de strategische openruimteprojecten, in samenwerking met de dienst ruimtelijke planning.

- Grondregie

De grondregie is verantwoordelijk voor het stedelijk grond- en pandenbeleid en beheert de stedelijke portefeuille van onroerende goederen. De regie ondersteunt andere diensten door verwerving van eigendommen voor stedelijke initiatieven en projecten.

- Centrummanagement

Om het sturende beleid voor centrumfuncties te kunnen waarmaken, moeten de taken van het centrummanagement worden verbreed. Naast de ondersteuning van het handelsapparaat moeten ook andere functies worden begeleid, zowel commerciële als openbare. Het centrummanagement coördineert ook het behoeftenonderzoek naar publieke en commerciële centrumfuncties in Leuven.

B Bestaffing

Het takenpakket voor de verschillende stedelijke diensten in functie van de uitvoering van het structuurplan, betekent in de praktijk een uitbreiding van de bestaande taken. Voor de meeste diensten zal een uitbreiding van het personeelsbestand noodzakelijk zijn.

Het college legt binnen het jaar na de definitieve vaststelling van het structuurplan door de gemeenteraad, de taken vast die de stedelijke diensten moeten vervullen in uitvoering van de bindende bepalingen van het structuurplan. Het college legt vervolgens de noodzakelijke aanpassingen aan het personeelsbehoeftenplan en de personeelsformatie voor aan de gemeenteraad (zie bindende bepalingen, art. 6.5.1).

In het bijzonder is de snelle aanpassing van de personeelsformatie van de dienst ruimtelijke ordening noodzakelijk.

Het is wenselijk de bouwdienst uit te breiden van één naar drie architecten, van 7 naar 8 bouwcontroleurs en van 4 naar 6 administratieve medewerkers. Dat om de kwaliteit en de snelheid van de behandeling van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen te garanderen, de nieuwe instrumenten toe te passen en een handhaving beleid te voeren.

Daarnaast is het nodig de dienst ruimtelijke planning uit te breiden van vier naar zes ruimtelijke planners in functie van de opmaak van het uitvoeringsinstrumentarium, de ondersteuning van de bij het structuurplan betrokken

stedelijke diensten en de begeleiding van de diverse strategische projecten.

15.8.3 Evaluatie, opvolging en bijsturing

A Jaarlijkse rapportering

Het decreet op de ruimtelijke ordening bepaalt een jaarlijkse rapportering over het gevoerde ruimtelijk beleid. De dienst ruimtelijke planning zal daarom verslag uitbrengen aan het college over volgende onderwerpen:

- overzicht van de uitgevoerde taken door (en in opdracht van) de dienst ruimtelijke planning;
- opvolging van de uitvoering van het structuurplan door de stad, door andere besturen en door private ontwikkelingen;
- evaluatie van de doorwerking van het structuurplan: bekendheid en acceptatie bij de diverse actoren, wijzigende attitudes, integratie van het structuurplan in andere beleidsdomeinen;
- koppeling van het structuurplan aan de stedelijke begroting: overzicht van de maatregelen en de projecten die in de volgende begroting zullen worden opgenomen;
- overzicht van de wijzigende randvoorwaarden sinds de goedkeuring van het structuurplan;
- overzicht van de lopende projecten (publieke en private): status, impact, randvoorwaarden, ...

Het college verstuur dit jaarverslag naar de GECORO voor advies en legt het voor aan de gemeenteraad. De timing van de opmaak, de besprekking en de goedkeuring van het jaarverslag moeten zodanig worden aangepakt dat met de

aanbevelingen in het jaarverslag kan worden rekening gehouden bij de opmaak van de jaarlijkse begroting.

Het jaarverslag wordt dus gekoppeld aan de jaarlijkse beleidsnota en het jaarlijkse budget (zie strategische meerjarenplanning sub § 15.8.1). De drie instrumenten moeten samen het geïntegreerd ruimtelijk beleid versterken.

B Afwijking van het structuurplan

Het decreet op de ruimtelijke ordening bepaalt dat van het richtinggevend gedeelte kan afgeweken worden indien de ruimtelijke, economische of maatschappelijke randvoorwaarden gewijzigd zijn sinds de opmaak van het structuurplan. Het decreet bepaalt dat deze afwijking moet worden gemotiveerd.

De stad neemt zich slechts bij uitzondering voor tot een afwijking van het richtinggevend gedeelte over te gaan. Voor een afwijking moet het advies van de GECORO worden gevraagd. Ze wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

C Zesjaarlijkse herziening van het structuurplan

Het decreet legt de geldigheidsduur van het gemeentelijk structuurplan vast op vijf jaar, of tot het vervangen wordt door een nieuw structuurplan. Het structuurplanningsproces dat naar aanleiding van de opmaak van dit structuurplan werd doorlopen is dus geen eenmalig proces geweest, maar zal cyclisch hernomen moeten worden.

Logischerwijs wordt het structuurplan herzien bij het begin van elke nieuwe legislatuur, zodat de nieuwe bewindsploeg haar klemtonen kan leggen. In de praktijk zal de geldigheidsduur van het structuurplan zes jaar zijn. De zesjaarlijkse herziening zal snel moeten gebeuren, wil men in nog in dezelfde legislatuur beginnen met de uitvoering van het structuurplan.

Om de herziening zo vlot mogelijk te laten verlopen, zal het laatste jaarverslag (zie hoger) van een legislatuur een overzicht geven van:

- de acties die reeds werden uitgevoerd en opgestart in functie van het structuurplan;
- de resultaten van verdere verfijning en onderbouwing van het structuurplan, sinds de goedkeuring ervan en
- de acties waarvan de uitvoering in volgende legislatuur wenselijk is in functie van het structuurplan.

Het eerste jaarverslag van de volgende legislatuur zal op zijn beurt een overzicht geven van:

- de gewijzigde ruimtelijke en maatschappelijke randvoorwaarden en behoeften sinds de opmaak van het laatste structuurplan;
- de in het structuurplan voorgestelde acties, waarvan de uitvoering problematisch is;
- de elementen in het structuurplan waarvan de aanpassing wenselijk is.

De opmaak en de goedkeuring van dit eerste gemeentelijk structuurplan voor Leuven heeft, door het ontbreken van precedenten, vier jaar in beslag genomen. De uitvoe-

ring van dit structuurplan zal door deze legislatuur worden aangezet, maar in belangrijke mate door de volgende legislatuur verder gerealiseerd worden.

15.8.4 Automatisatie van het databeheer

A Digitalisering van het stadsarchief

De automatisatie van het databeheer inzake ruimtelijke ordening kan niet als een op zichzelf staand vraagstuk worden beschouwd. De verdere digitalisering van de stadsadministratie en van het stadsarchief in het bijzonder, vormt hiervoor het integrerende kader. Er moet immers een éénvormigheid worden nagestreefd bij de automatisatie van het databeheer, waarbij ook de richtlijnen van de hogere overheden ter harte moeten worden genomen.

B GIS

Het decreet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente een aantal inventarissen en registers aan te leggen en bij te houden. Deze moeten bijdragen tot een vlotte en correcte afhandeling van stedenbouwkundige vergunningsdossiers. De stad heeft de optie genomen deze uit te bouwen binnen het geografisch informatiesysteem (GIS) "Galileo" van de stad. Ook om correct belastingen te heffen, zijn accurate gegevensbanken nodig (waaraan de belastinglijsten rechtstreeks gekoppeld kunnen worden). Ten slotte vergt het beleidsvoorbereidend werk voldoende numerieke en georefereneerde informatie.

Deze gegevensbanken zouden niet alleen onderling moeten kunnen worden gekoppeld, maar zonodig ook aan de bevolkingsregisters.

Totnogtoe werd het Galileo-systeem vooral geconciepeerd als een beheerssysteem bij beleidsuitvoerende taken. Onderstaande applicaties voegen aan Galileo een beleidsvoorbereidende component toe.

- Plannenregister

Het plannenregister maakt het mogelijk om voor individuele percelen de geldende of in voorbereiding zijnde juridische bepalingen op te vragen: gewestplan, BPA's, ruimtelijke uitvoeringsplannen, verkavelingsvergunningen,...

Dit register heeft in oorsprong tot doel het vergunningsbeleid van de stad te ondersteunen. Het kan op termijn ook ter beschikking worden gesteld voor de bevolking en particuliere geïnteresseerden. Een raadpleging via het internet behoort tot de mogelijkheden.

- Vergunningenregister

In het vergunningenregister worden per perceel de afgelverde stedenbouwkundige vergunningen bijgehouden. Ook dit register ondersteunt het vergunnings- en handhavingssbeleid.

- Feitelijke toestand gebouwen (FTG)

De applicatie "feitelijke toestand gebouwen" maakt het mogelijk informatie over de feitelijke toestand inzake voorkomen en gebruik van gebouwen te systematiseren en te bevragen. Deze applicatie ondersteunt niet alleen het beleidsvoorbereidend onderzoek. Ze kan ook als basis fungeren voor andere gegevensbanken en inventarissen, zoals de hieronder opgesomde. Deze applicatie is in oorsprong uitgewerkt voor de dienst ruimtelijke plan-

ning voor de opmaak van het structuurplan. Ze kan later ook door andere diensten worden benut: centrummanagement, economie, ...

Het databaseheer kan door meerdere diensten gebeuren. Deze applicatie kan als basis fungeren voor andere toepassingen: kotbank, woningregister, inventaris leegstand en verkrotting, prospectus economische ruimte, ...

- *Kotbank*

De stad kan een kamerregister ("Kotbank") opstellen waarin de vergunde kamers en studio's worden geregistreerd en waarin informatie over de conformiteit van de kamer aan de kwaliteitseisen wordt bijgehouden. Dit register zal als basis worden gebruikt voor de controle van de kwaliteit en de veiligheid van de kamer. (zie bindende bepalingen, art. 2.3.8)

- *Woningregister*

De stad kan een woningregister opstellen waarin de vergunde woningen worden geregistreerd en waarin informatie over de conformiteit van de woning aan de kwaliteitseisen wordt bijgehouden. Een woningregister bestaat vandaag nog niet.

De opmaak van dergelijk register zou het mogelijk maken:

- de controle op de woningkwaliteit en veiligheid efficiënter te organiseren;
- de inschrijving in het bevolkingsregister beter te controleren;
- conformiteitattesten uit te reiken;

- de belasting op het in huur geven van woningen en kamers aan niet-gedomicilieerde inwoners effectiever te innen.

- *Inventaris onbebouwde percelen voor huisvesting*

Door de inventaris van onbebouwde percelen in het GIS te integreren kan deze accurater worden bijgehouden. Hierdoor kan het innen van de belasting op de onbebouwde percelen effectiever gebeuren. (Bindende bepaling, art. 2.3.9).

Daarnaast kan men overwegen deze inventaris ter beschikking te stellen van kandidaat-kopers (mits de eigenaars hiervoor de toestemming geven).

- *Inventaris leegstand en verkrotting*

De inventaris van leegstand en verkrotting kan eveneens in het GIS worden geïntegreerd. Daardoor kunnen de actualisatie en de opvolging effectiever worden uitgebouwd. Ook de koppeling met de belastinglijst en het bevolkingsregister wordt dan eenvoudiger.

- *Inventaris economische ruimte en centrumlocaties*

De inventaris van de beschikbare ruimte (gebouwen en percelen) voor economische en centrumfuncties wordt eveneens bij voorkeur binnen het GIS uitgebouwd.

- *Koppeling aan het bevolkingsregister*

Door de koppeling van het bevolkingsregister aan het woningregister, kan onderzoek gebeuren naar over- en onderbewoning van woningen. Met deze koppeling kunnen de relatie tussen demografische ontwikkelingen en mi-

gratie enerzijds, de evolutie en het gebruik van het woningbestand anderzijds, dynamisch worden onderzocht.

- *Verkeersstructuur*

De uitbouw van een verkeersstructuur in het GIS kan de basis vormen voor het beheer van het verkeersnetwerk (parkeergeleiding, fietsroutenetwerk, openbaarvervoerroutes, omleidingen, ...). De resultaten van de verkeerstelleringen kunnen hierdoor ook georefereneerd worden. In de verdere toekomst kan deze applicatie de basis vormen voor digitale verkeersmodellen.

- *Milieudatabank*

In een milieudatabank kan de informatie over milieuvergunningen georefereneerd worden bijgehouden. De koppeling met het vergunningenregister, het plannenregister en de analyse van omgevingsfactoren kan daar door geautomatiseerd worden.

C Digitalisering van het RO-beleid

- *Inleiding*

Het archief van de bouwdienst, waarin alle bouwaanvraagdossiers van de laatste decennia worden bewaard, heeft een enorme omvang bereikt. Deze dossiers moeten bewaard worden, om bij een nieuwe aanvraag de historie van het betreffende perceel te reconstrueren. Dit papieren archief is zeer moeilijk hanteerbaar. De opmaak van het vergunningenregister als applicatie van het GIS is een eerste stap om dit archief beter te kunnen raadplegen.

Tegelijk ontstaat bij de verdere uitbouw van de GIS-applicaties een grote behoefte aan gedigitaliseerde en georefereneerde gegevens. De meeste van deze gegevens zijn binnen de stad slechts op papier beschikbaar en moeten dus stuk voor stuk worden gedigitaliseerd. Een tijdrovend en duur werk. De meeste bouwaanvraagdossiers die nu worden ingediend, werden door de ontwerpers nochtans digitaal opgemaakt. Dat wil zeggen dat deze papieren dossiers in principe ook in digitale vorm kunnen aangeleverd worden.

Door zoveel mogelijk gegevens digitaal te laten aanleveren bij de vergunningsaanvraag, kan op termijn een enorme kostenbesparing worden gerealiseerd. De dataverwerving bij de uitbouw van het GIS zal daarmee op termijn immers evolueren van de eigen verwerking van analoge informatie naar de loutere controle van digitaal aangeleverde data. Bovendien zal de verwerking van een digitale aanvraag sneller kunnen gebeuren en is minder papierwerk vereist, wat de verwerkings- en opslagkosten doet dalen.

Om aangeleverde digitale gegevens ook effectief te kunnen innpassen in het GIS, is een verregaande standaardisering nodig. Zoniet dreigen ook de digitale gegevens in de toekomst onbruikbaar te worden. Deze standaardisering staat in Vlaanderen nog in haar kinderschoenen. De stad kan een voortrekkersrol spelen en samen met de Vlaamse overheid en andere steden⁸ een standaardisering uitwerken. Dit vergroot het draagvlak en vermindert de kosten.

⁸ Gent beschikt reeds over een digitaal 3D-model van de stad, waarvoor de gestandaardiseerde data bij de bouwaanvragen kunnen worden meegeleverd.

- *Acceptatie van de digitale kadasterkaart*

De stad heeft de kadasterkaarten van Leuven op eigen initiatief gedigitaliseerd. De digitale kadasterkaart voor Leuven is een essentiële referentie voor o.a. het plannen- en vergunningenregister. De aanvaarding van deze digitale kadasterkaart door het ministerie van Financiën is noodzakelijk om binnen de stad deze kaart veralgemeend te gebruiken. Er moeten met het ministerie ook afspraken worden gemaakt voor de actualisatie van de gegevens.

- *Gebruik van de grootschalige basiskaart en de kadasterkaart van de stad als onderlegger voor bouwaanvragen*

Momenteel wordt de grootschalige basiskaart (GBK) enkel tegen betaling ter beschikking gesteld van particulieren en mag de stad in principe geen kadastrale gegevens verspreiden. Deze kaarten vormen de "onderlegger" van het GIS, waarop alle digitale informatie wordt gebaseerd. Extern aangeleverde data zijn pas inpasbaar in het GIS als ze eveneens op deze basiskaarten worden gebaseerd.

Ook ontwerpers hebben behoefte aan juiste digitale kaarten.

De stad kan de GBK en de digitale kadasterkaart gratis of tegen goedkoop tarief ter beschikking stellen (onder strikte gebruiksvoorwaarden en desnoods beveiligd), op voorwaarde dat de gebruikers zich verbinden tot het aanleveren van de door de stad gewenste digitale en gestandaardiseerde informatie.

- *Aanlevering van schematische grondplannen*

Bij diverse stedelijke diensten bestaat de behoefte aan schematische grondplannen van particuliere gebouwen: brandweer (ter controle van brandveiligheid en als hulpmiddel bij interventies), bevolking (als basis voor het hernummeringsproject en bij de inschrijvingen in het bevolkingsregister), ruimtelijke planning (als basis voor de verdere uitbouw van de GIS-applicatie FTG), bouwdienst (als hulpmiddel bij het vergunningenbeleid), technische dienst (toegangen voor personen, fietsen en auto's in functie van de heraanleg van openbaar domein; aansluitpunten ntsvoorzieningen), ...

Zelf deze grondplannen aanmaken binnen de stedelijke diensten is zeer tijdrovend en duur. Bovendien beschikt de stad niet over voldoende informatie om een juist beeld te hebben van de feitelijke toestand (die niet noodzakelijk overeenkomt met de vergunde toestand). Voor bestaande, oudere gebouwen kunnen deze schematische grondplannen in de praktijk enkel worden opgemaakt nadat de gebouwen bezocht zijn.

Om op lange termijn de kosten te besparen en de kwaliteit van de plannen te verbeteren, is het wenselijk dat deze aangeleverd worden door de eigenaars, de gebruikers of de ontwerpers van de gebouwen. De stad kan deze schema's in gestandaardiseerde vorm aan de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunning laten toevoegen.

- *Aanlevering van 3D-modellen voor bouwprojecten*

De opmaak en evaluatie van een stedenbouwkundig ontwerp vereist een driedimensionaal onderzoek van de site

en de omgeving. Grondplannen en terreindoorsneden zijn voor niet-ingewijden moeilijk leesbaar. Maquettes hebben een hoge productiekost en zijn slechts éénmalig bruikbaar. Schetsen tonen slechts één specifiek waarnemingspunt en zijn niet altijd een correcte ruimtelijke weergave.

Het alternatief is een driedimensionaal digitaal model van de stad, dat ter beschikking staat van de administratie en van particuliere gebruikers. Het model kan gebruikt worden om de inpasbaarheid van projecten in hun omgeving in de ontwerp fase te evalueren. De stad Gent heeft hier rond reeds enige knowhow opgebouwd.

Het digitaal model vereist een zekere basisinvestering gedurende een opstartfase (toevoeging van de derde dimensie aan de grootschalige basiskaart, standaardisering van de bestandsformaten, visualisatietechnieken, aankoop software, ...). Daarna wordt het model stapsgewijs verder uitgebouwd door participatie van de particuliere bouwheren. Deze kunnen bijvoorbeeld gratis het model gebruiken, mits zij zelf een gestandaardiseerd 3D-model aanleveren voor het project in kwestie.

- *Digitale aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning*

Zodra voorgaande elementen geïmplementeerd zijn, zullen aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag diverse digitale bestanden moeten worden toegevoegd. De stap wordt dan klein om de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning volledig te digitaliseren.

15.8.5 Begroting

De acties die uit het structuurplan voortvloeien, zullen een belangrijke impact op de stadsbegroting hebben. Het heeft dan ook geen zin een actieprogramma voor het structuurplan uit te werken, zonder dat hieraan een budgetair luik wordt gekoppeld. Daarbij zullen de acties voor het structuurplan worden afgewogen tegen die van andere beleidsdomeinen. Het actieprogramma van andere beleidsdomeinen en dat van het structuurplan zullen overigens vaak elkaar overlappen.

Het managementteam (zie hoger) is het meest geschikte forum om op beleidsvoorbereidend niveau de acties in functie van het structuurplan in het globale stedelijke beleid in te passen. Het strategisch meerjarenplan en de jaarlijkse beleidsnota zijn de instrumenten om de afspraken in vast te leggen.

In wat volgt wordt een overzicht gegeven van de consequenties die het geschatte beleidskader op de stedelijke begroting zal hebben en hoe daarmee kan worden omgegaan.

A Bestaffing stedelijke diensten

Bovenvermelde taken, nodig voor een actief sturend beleid, gaan meestal (veel) verder dan de huidige taken van de stedelijke diensten in kwestie. Voor een aantal diensten zal het werkvolume groter zijn dan de huidige bestaffing kan verwerken (zie ook § 15.8.2).

B Budgetten voor externe studies

- *Opmaak uitvoeringsplannen*

Afhankelijk van de bestaffing van de dienst ruimtelijke planning en de andere diensten, zal een budget moeten worden uitgetrokken voor de opmaak van de uitvoeringsplannen die de stad niet zelf kan opmaken. Het is immers noodzakelijk de vernieuwing van het instrumentarium binnen een relatief beperkte periode te realiseren.

De ervaring leert dat de uitbesteding van de opmaak van ruimtelijke plannen niet altijd leidt tot kostenbesparing of kwaliteitsverhoging. Bovendien zijn in Vlaanderen nog maar zeer weinig ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt en zal het instrument eerst verder moeten worden ontwikkeld en verfijnd op maat van de Leuvense context. De vraag moet gesteld worden of de stad dit onderzoek niet beter door de eigen administratie laat uitvoeren. Met deze elementen zal men moeten rekening houden bij de afweging tussen budgetten voor personeel enerzijds en personeel voor externe studies anderzijds.

- *Beleidsvoorbereidend onderzoek*

Hetzelfde geldt voor het beleidsvoorbereidend onderzoek.

Het beleidsvoorbereidend onderzoek is meestal geen facultatief onderzoek, maar noodzakelijk als voorbereiding op de uitwerking van uitvoeringsplannen of strategische projecten. Daarom is het niet wenselijk om het beleidsvoorbereidend onderzoek ondergeschikt te maken aan de andere planningstaken.

Wel kan worden nagegaan hoe de kostprijs van dit onderzoek voor de stad kan worden geminimaliseerd.

Voor het ontwerpmatig onderzoek is de intensieve samenwerking met de universiteit een relevante mogelijkheid. Daarin wordt Leuven, als laboratorium voor architecten en stedenbouwkundigen in spe, het voorwerp van ontwerpoefeningen, eindverhandelingen en doctoraats-studies. De stad realiseert hierdoor een belangrijke kostenbesparing. Ze kan als tegenprestatie deze ontwerpoefeningen met logistiek en personeel ondersteunen.

Voor het thematisch onderzoek is een samenwerking met de andere regionale steden, met de provinciale en met de Vlaamse overheid, mogelijk. Hierdoor kunnen de lasten verdeeld worden. Veel onderzoeks vragen zijn immers niet alleen relevant voor Leuven maar ook voor andere steden in Vlaanderen.

C Budgetten voor externe begeleiding

- *GECORO*

De uitbreiding van het takenpakket van de GECORO met een preadviesfunctie leidt minstens tot een verdubbeling van het vergaderritme en dus van een navenante verhoging van het budget voor deze commissie.

- *Begeleidingscommissies grote projecten*

De kostprijs voor de externe begeleiding van het ontwerp-proces van grote particuliere en overheidsprojecten is evenredig aan het aantal en de omvang van deze projecten. Hij moet in principe gedekt worden door de adminis-

tratieve kost die bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning wordt aangerekend. Deze kan worden gedifferentieerd naargelang de omvang van het project en in functie van de aard van de begeleidingsprocedure.

Denkpiste: 0,1 € per m² vloer- of terreinoppervlakte van het project, met een minimum van 25 € (eventueel houden op 15 € voor aanvragen waarvoor een beperkte dosiersamenstelling vereist is).

D GIS en digitalisering RO-beleid

De ontwikkelingskost voor Galileo, het GIS-systeem van de stad, werd de afgelopen jaren gebudgetteerd. De bijkomende kost voor nieuwe applicaties zal in verhouding beperkt zijn. Een belangrijke kostenbepalende factor op lange termijn is de verzameling en het beheer van data. Deze moet telkens worden afgewogen tegen de kostenbesparing die kan worden gegenereerd door de implementatie van de GIS-applicatie.

De kosten voor het verzamelen en het beheer van data kunnen worden gedrukt door andere partijen hiervoor in te schakelen. De andere partij levert daarbij gratis data aan de stad en mag in ruil producten van het GIS gebruiken. Dit kunnen andere besturen en overheden zijn, maar ook particulieren (zie boven).

Sommige producten van het GIS kunnen gecommercialiseerd worden: de prospectus van beschikbare economische ruimte, de inventaris van onbebouwde percelen (woningbouw), locatieonderzoek voor commerciële activiteiten (FTG), ...

In principe kan ook het GIS zelf worden gecommercialiseerd, door het als systeem te verkopen aan andere steden die nog met een GIS moeten beginnen.

E Grond- en pandenbeleid

Een intensiever grond- en pandenbeleid vereist dat hier voor de nodige middelen worden vrijgemaakt voor een verwerving van strategische eigendommen. Aangezien de stad via het grond- en pandenbeleid op marktconforme wijze actief wil zijn, gaat het om een opstartkapitaal. Herverkoop en realisaties moeten de initiële kosten terugbetalen en ruimte maken voor nieuwe projecten.

F Investeringsprogramma openbaar domein

De stad werkt een investeringsprogramma uit voor het openbaar domein waarvoor zij verantwoordelijk is. Daarin plant zij de eigen investeringen over twee legislaturen:

- Een effectief uit te voeren programma voor de eerste legislatuur: de investeringen die effectief zullen worden uitgevoerd en waarvoor de middelen in de opeenvolgende begrotingen worden vrijgemaakt.
- Een reserveprogramma voor de eerste legislatuur: de investeringen die effectief zullen worden uitgevoerd, als de budgettaire ruimte binnen de legislatuur dit mogelijk maakt als investeringen in het effectief programma vertraging oplopen.
- Een indicatief programma voor de tweede legislatuur: de investeringen die indicatief op middellange termijn worden gepland. Dit programma fungeert als afwegingskader voor het effectief en het reserveprogramma.

Aan het begin van een legislatuur keurt de gemeenteraad een effectief, een reserve- en een indicatief programma goed. De niet-uitgevoerde investeringen uit het effectief of het reserveprogramma van vorige legislatuur worden minstens in het nieuwe reserveprogramma opgenomen.

De mobiliteitsdienst en de technische dienst, afdeling wegen, worden belast met de uitwerking van een evaluatiesysteem waarmee de prioriteitenkeuze voor investeringen kan worden geobjectiveerd.

G Investeringsprogramma gebouwen

Analoog aan het investeringsprogramma voor het openbaar domein, kan voor de investering in het gebouwenpatrimonium een programma worden ontwikkeld (Bindende bepalingen, art. 3.3.9).

H Parkeerfonds

De stad kan een parkeerfonds opbouwen, waarmee de bouw van collectieve bewonersparkings geïnitieerd wordt (verwerving grond, opleg tussen koopprijs en marktprijs). Dit fonds kan worden gevoed met belastingen op het ontbreken van parkeerplaatsen, inkomsten uit verhuring van parkeerplaatsen, inkomsten uit concessies van openbare parkings, inkomsten van parkeermeters, ...

Met het parkeerfonds koopt de stad de terreinen aan waarop parkeergebouwen in concessie worden gebouwd. Ze neemt ook een participatie in collectieve (private) parkeerinfrastructuur, waardoor zij controle en medezeggenschap over het gebruik verkrijgt.

De oprichting van een stedelijk parkeerbedrijf is een nodige voorwaarde voor de uitbouw van een parkeerfonds.

I Correcte inning van belastingen

Mits de nodige instrumenten beter worden uitgebouwd, zullen de daaraan gekoppelde belastingen correcter kunnen worden geïnd: belasting op het verhuren van woningen en kamers aan niet-gedomicilieerde inwoners, belasting op onbebouwde percelen, belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen, ...

De meerinkomsten die daardoor worden gerealiseerd, werden nog niet volledig gekwantificeerd. Een aantal vaststellingen doen vermoeden dat deze inkomsten hoog kunnen oplopen:

- Op basis van het aantal onbebouwde percelen dat niet in de inventaris was opgenomen, bleek dat ongeveer 3,5 miljoen BEF per jaar aan belastingen niet wordt geïnd.
- Uit terreinonderzoek voor de GIS-applicatie FTG blijkt dat de effectieve leegstand aanzienlijk hoger ligt dan de geregistreerde leegstand.
- Op ongeveer 20.000 kamers wordt de kotbelasting geïnd; wellicht ontsnappen 5.000 tot 10.000 kamers aan deze belasting (75 euro per kamer). Daarnaast wonen een onbekend aantal niet-gedomicilieerde inwoners in appartementen of woningen, die slechts via een woningregister (gekoppeld aan het bevolkingsregister) kunnen worden geregistreerd en belast.

J Indirecte inkomsten

Door de ruimtelijke ontwikkeling van de stad actief in een gewenste richting te sturen (uitbouw instrumentarium, opstarten strategische projecten, ...), worden op langere termijn ook indirecte inkomsten gegenereerd: onroerende voorheffing, personenbelasting, bedrijfsbelasting, ...

Deze indirecte inkomsten kunnen de mééruitgaven voor het ruimtelijk beleid helpen verantwoorden.

15.9 BESLUIT: 101 ACTIES VOOR DE HUIDIGE LEGISLATUUR

Zie figuur 2.58

15.9.1 Instrumentarium

1. Opmaak van een thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan voor de openruimtestructuur
2. Opmaak van een thematisch ruimtelijk uitvoeringsplan voor de nederzettingsstructuur
3. Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor Wilsele-Putkapel
4. Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Kop van Kessel-Lo
5. Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor Parkveld
6. Opmaak van een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan voor de benedenstad
7. Opmaak van een verordening voor de opdeling van woningen
8. Opmaak van een parkeerverordening

9. Opmaak van een plannenregister

10. Opmaak van een vergunningenregister

15.9.2 Strategische projecten voor de openruimtestructuur

11. Heraanleg open ruimte St.-Maartensdal
12. Heraanleg Bruul
13. Aanleg park Van Waeyenberghlaan
14. Aanleg park Philipssite
15. Aanleg van een zandvang en een overstromingsgebied in de zuidelijke Dijlevallei (in samenwerking met AMINAL)
16. Realisatie van bijkomende speelruimte in sommige woonkernen

15.9.3 Strategische projecten voor de nederzettingsstructuur

17. Ontwikkeling Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo)
18. Ontwikkeling Vlierbeekveld (Kessel-Lo) in samenwerking met SBK
19. Ontwikkeling Van Ostaijenlaan (Heverlee)
20. Ontwikkeling Toverberg (Egenhoven)
21. Ontwikkeling Conscienceplein (binnenstad)
22. Ondersteuning van de K.U.Leuven bij de ontwikkeling van de ziekenhuissite
23. Ondersteuning van het OCMW bij de ontwikkeling van de site F. Lintsstraat

15.9.4 Strategische projecten voor de centrumstructuur

24. Realisatie van een erfgoeddepot
25. Herontwikkeling van de museumsite

- 26. Realisatie van gemeenschapsvoorzieningen in Kessel-Lo (Centrale Werkplaatsen)
- 27. Realisatie van het sportcomplex op de Philippsite
- 28. Ondersteuning van NMBS bij de ontwikkeling van het stationseiland (Martelarenlaan)

15.9.5 Strategische projecten voor de economische structuur

- 29. Realisatie van een sociaal bedrijfencentrum op de veilingsite in samenwerking met de GOM en de "derden"
- 30. Ontwikkeling van ambachtenzone Parkveld
- 31. Ondersteuning van de K.U.Leuven bij de ontwikkeling van het wetenschapspark Arenberg (met inbegrip van IMEC)

15.9.6 Strategische projecten voor de verkeersstructuur

- 32. Realisatie van een fietserbrug tussen Martelarenlaan en provincieplein.
- 33. Bouw van een busstation op het Fochplein (in samenwerking met De Lijn)
- 34. Heraanleg van de Parkpoort met inbegrip van de bouw van een busstation (in samenwerking met AWV en De Lijn)
- 35. Bouw van een sluis voor bussen en hulpdiensten tussen Tervuursesteenweg en Tweepleinewegenstraat (in samenwerking met De Lijn en de K.U.Leuven)
- 36. Hertracing en heraanleg van de Martelarenlaan (in samenwerking met AWV)
- 37. Heraanleg van de as Vismarkt – Margarethaplein – Fochplein – Diestsestraat

- 38. Verlenging van de verkeersvrije Diestsestraat
- 39. Heraanleg van de stationsomgeving in Wijgmaal
- 40. Maatregelen voor de verbetering van de veiligheid op gevaarlijke punten langs fietsroutes
- 41. Maatregelen voor de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verblijfskwaliteit van sommige woonstraten
- 42. Maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid in sommige schoolomgevingen
- 43. Ondersteuning van de NV Zeekanaal bij de heraanleg van de oude spoorbrug als fiets- en busverbinding
- 44. Ondersteuning van de provincie Vlaams-Brabant bij de realisatie van regionale fietsroutes in de regio Leuven
- 45. Ondersteuning van AWV bij de heraanleg van de kruispunten Arenberg en Celestijnenlaan op de Koning Boudewijnlaan
- 46. Ondersteuning van AWV bij de heraanleg van de Aarschotsesteenweg ten zuiden van de E314
- 47. Ondersteuning van de provincie Vlaams-Brabant bij de heraanleg van de Aarschotsesteenweg ten noorden van de E314
- 48. Ondersteuning van De Lijn bij de herlocalisatie van de huidige busstelplaats naar het spoorwegplateau.

15.9.7 Samenwerkingen

- 49. Overeenkomst met de afdeling ruimtelijke planning (AROHM) over de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven
- 50. Overeenkomst met de GECORO over de uitbreiding van haar takenpakket

51. Overeenkomst met AMINAL en de vzw Natuurpunt over de realisatie van een project "De Dijle levend door Leuven"
52. Overeenkomst met de VMW over de overname van het beheer van delen van Cadol (Broekstraat)
53. Overeenkomst met het OCMW over de overname van sommige van haar eigendommen en over de gezamenlijke realisatie van een sociaal huis
54. Overeenkomst met de K.U.Leuven over de ontwikkeling van een kamerregister
55. Overeenkomst met de K.U.Leuven over de oprichting van een "convention bureau"
56. Overeenkomst met Interbrew over de aanstelling van een projectmanager voor de Vaartkom
57. Overeenkomst met Interleuven over de overdracht van het beheer van het researchpark Haasrode aan de stad
58. Overeenkomst met De Lijn over de realisatie van snelbuslijnen, tangentiële lijnen en centrumlijnen en over de doorstromingsmaatregelen
59. Overeenkomst met AWV over de heraanleg van sommige gewestwegen en over de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer op de gewestwegen
60. Overeenkomst met het ministerie van Financiën over de aanvaarding en het beheer van de gedigitaliseerde kadasterkaarten van Leuven

15.9.8 Verwervingen

61. Erfpacht van de gronden rond de Abdij van Park
62. Verwerving van de vijvers van Bellefroid
63. Verwerving van de tuin Montfortanen (Diestsevest)
64. Verwerving van sommige eigendommen in woonontwikkelingsgebieden in Wijgmaal en Wilsele-Putkapel

65. Verwerving van de eigendommen van het bisdom op Vlierbeekveld
66. Verwerving van eigendommen in functie van de hertracing van de Martelarenlaan

15.9.9 Beleidsvoorbereidend onderzoek

67. Opmaak van structuurschetsen voor de woonkernen en de openruimtegebieden
68. Opmaak van een inrichtingsplan voor de Molenbeekvallei van Abdij van Park tot Naamsesteenweg
69. Opmaak van een inrichtingsplan voor de Dijlevallei in de binnenstad
70. Opmaak van een inrichtingsplan voor het researchpark Haasrode en de Meerdaalboslaan
71. Opmaak van een inrichtingsplan voor de Naamsesteenweg
72. Opmaak van een inrichtingsplan voor de Vesten
73. Opmaak van een inrichtingsplan voor de omleidingsweg ten zuiden van Heverlee
74. Ontwerp van een fietsroutenetwerk
75. Ondersteuning van de NMBS bij het haalbaarheidsonderzoek naar de verlenging van het GEN tot Termunckveld en tot Haasrode
76. Uitwerking van een ontwikkelingsformule voor het woonontwikkelingsgebied Groenveld
77. Inventaris van geïsoleerde en storende bedrijven en centrumfuncties in Leuven
78. Inventaris van de geïsoleerde woningen in Leuven
79. Inventaris van de landschappelijke ensembles en fragmenten in Leuven, in samenwerking met de afdeling Monumenten en Landschappen (AROHM)

- 258
- 80. Onderzoek naar de haalbaarheid en de wenselijkheid van een stedelijk ontwikkelingsbedrijf
 - 81. Onderzoek naar de haalbaarheid van de realisatie van collectieve bewonersparkings in de binnenstad
 - 82. Opmaak van een monitoringsysteem voor de taakstelling inzake woningbouw
 - 83. Opmaak van een ruimtebalans voor de open ruimte
 - 84. Opmaak van een driedimensionaal digitaal model van Leuven
 - 85. Opmaak van een stappenplan voor de digitalisering van het ruimtelijke ordeningsbeleid
 - 86. Opmaak van een investeringsprogramma voor het openbaar domein in Leuven

15.9.10 Instrumenten voor een geïntegreerd beleid

- 87. Opmaak van een natuur- en milieubeleidsplan conform het structuurplan
- 88. Opmaak van een centrummanagementsplan conform het structuurplan
- 89. Jaarlijkse opmaak van een jaarverslag en een jaarprogramma over de realisatie van het structuurplan
- 90. Voorbereiding van een strategische meerjarenplanning voor de legislatuur 2007-2012

15.9.11 Communicatie

- 91. Organisatie van projectgebonden informatievergaderingen en verspreiding van projectgebonden publicaties
- 92. Jaarlijkse publicatie en informatievergadering over de uitvoering van het structuurplan

- 93. Inzet van het infohuis voor communicatie over het ruimtelijk beleid
- 94. Oprichting van het stedenbouwforum
- 95. Ontwikkeling van een prospectus voor economische ruimte en centrumlocaties
- 96. Realisatie van een prospectus voor kwaliteitsvolle stedenbouw, architectuur en publieke ruimte in Leuven

15.9.12 Interne organisatie

- 97. Opmaak van een takenlijst voor de uitvoering van het structuurplan
- 98. Versterking van de bouwdienst
- 99. Versterking van de dienst ruimtelijke planning
- 100. Versterking van de dienst verkeersorganisatie en mobiliteit
- 101. Versterking van de dienst grond- en pandenbeleid en de projectencel

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN



INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 1
RICHTINGGEVEND GEDEELTE 2
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

Leuven morgen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN

INFORMATIEF GEDEELTE
RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
VISIE EN DEELSTRUCTUREN
RICHTINGGEVEND GEDEELTE:
STADSDELEN EN BELEIDSKADER
BINDENDE BEPALINGEN
KAARTENBUNDEL



Leuven. Eeuwenoud, springlevend.

0	INLEIDING	6
1	OPENRUIMTESTRUCTUUR	13
1.1	Definities en selecties	13
1.2	Taakstelling voor open ruimte en groen	18
1.3	Acties	18
1.4	Samenwerkingsverbanden	19
2	NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	25
2.1	Definities en selecties	25
2.2	Taakstelling voor huisvesting	28
2.3	Acties	29
2.4	Samenwerkingsverbanden	30
3	ECONOMISCHE EN CENTRUMSTRUCTUUR	35
3.1	Definities en selecties	35
3.2	Taakstellingen	38
3.3	Acties	39
3.4	Samenwerkingsverbanden	40
4	VERKEERSSTRUCTUUR	45
4.1	Definities en selecties	45
4.2	Taakstelling voor mobiliteit	50
4.3	Acties	51
4.4	Samenwerkingsverbanden	52

5	LANDSCHAPSSTRUCTUUR	57
5.1	Definities en selecties	57
5.2	Samenwerkingsverbanden	60
6	BINDEND BELEIDSKADER	65
6.1	Geïntegreerd ruimtelijk beleid	65
6.2	Koppeling van het structuurplan aan de begroting	65
6.3	Beleidsvoorbereidend overleg	66
6.4	Procesbegeleiding	67
6.5	Taken en bestaffing stedelijke diensten	67
6.6	Communicatie	68
6.7	Samenwerkingsverbanden	69

INLEIDING

Het structuurplan is een beleidsplan dat het kader aangeeft voor de door de stad gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de stad. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen (Decreet ruimtelijke ordening, art. 18).

Het structuurplan is dus geen plan van aanleg. Het legt geen bodembestemmingen vast. Om het plan afwincbaar te maken, moet de stad ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen opmaken via de decretaal vastgelegde procedure.

DRAAGWIJDTE VAN DE BINDENDE BEPALINGEN

De bindende bepalingen leveren het dwingend kader voor de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan voor de stad Leuven via uitvoerende instrumenten. Ze zijn de spil tussen de in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte gewenste ruimtelijke structuur en de realisatie ervan. De uitvoering ervan moet toetsbaar zijn (RSV, integrale versie, p 578-579).

6

De gemeenteraad zal bij de definitieve vaststelling van het structuurplan voor de stad Leuven onderstaande bepalingen als bindend aanduiden. Ze zijn bindend voor de stad Leuven en voor de instellingen die eronder ressorteren (decreeet ruimtelijke ordening, art. 19 §2.), wat wil zeggen dat zij hier niet mogen van afwijken.

De stad agendeert waar nodig de inhoud van de bindende bepalingen van haar structuurplan bij het Vlaamse Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en andere besturen, met de bedoeling het ruimtelijk beeld van deze actoren eveneens op deze bepalingen af te stemmen.

DRAAGWIJDTE VAN DE RICHTINGGEVENDE BEPALINGEN

De bepalingen van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan voor de stad Leuven bevatten de doelstellingen en de prioriteiten inzake de ruimtelijke ontwikkeling van de stad; een beschrijving van de door de stad gewenste ruimtelijke structuur en de maatregelen, middelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het structuurplan (decreeet ruimtelijke ordening, art. 19 §3).

Ook van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan mogen de stad en de instellingen die eronder ressorteren niet afwijken, tenzij wegens onvoorzienere ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften

van de verschillende maatschappelijke activiteiten of als gevolg van dringende sociale, economische of budgettaire redenen (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §3).

De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §3). De afwijkingen van het richtinggevend gedeelte moeten samen met hun motivatie ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De GECORO wordt voorafgaand om advies gevraagd.

IMPLEMENTATIE VAN HET STRUCTUURPLAN

De inwerkingtreding van het structuurplan verandert op zichzelf niets aan de rechtskracht van de bestaande plannen van aanleg (Gewestplan, BPA's).

De stad neemt na de vaststelling van het structuurplan evenwel de nodige maatregelen om de bestaande aanlegplannen (Gewestplan, BPA's, verordeningen) in overeenstemming te brengen met het structuurplan (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §5).

Het structuurplan vormt op zich geen beoordelingsgrond voor het al dan niet verlenen van een stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning, of voor een stedenbouwkundig attest (decreet ruimtelijke ordening, art. 19 §6).

De appreciatie van de goede plaatselijke ordening, waaraan de stad een vergunningsaanvraag behoort te toetsen, moet concorderen met de inhoud van het structuurplan, tenminste als die argumenten van goede plaatselijke ordening in de beoordeling volledig zijn uitgewerkt, op zichzelf kunnen staan en de opportunitetsmarge bij de beoordeling van een aanvraag niet overschreden wordt (met ander woorden in verhouding staat tot het legaliteitsluik).

De stad maakt ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen op ter uitvoering van het structuurplan en om maatregelen te kunnen nemen die het ruimtelijk beleid ondersteunen. Deze uitvoeringsplannen hebben verordenende kracht.

SUBSIDIARITEIT

De stad onderschrijft het subsidiariteitsbeginsel. Dat houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met de materies die zij op haar niveau kan regelen. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt (RSV, integrale versie, blz. 309).

Naast de bindende bepalingen van het gemeentelijk structuurplan van de stad Leuven, blijven de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (in opmaak) onverminderd van toepassing.

De visie die de stad in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan heeft uitgewerkt over elementen die ook tot het provinciale of het gewestelijke planniveau behoren, zal de stad in het overleg met de voornoemde overheden inbrengen.

8

OPBOUW VAN DE BINDENDE BEPALINGEN

In de bindende bepalingen worden voor elke deelstructuur uit het richtinggevend gedeelte de betreffende ruimtelijke beleidscategorieën beknopt gedefinieerd. Een ruimtelijke beleidscategorie is de groepering van ruimtelijke componenten volgens gemeenschappelijke karakteristieken, waarvoor een coherent beleid wordt uitgewerkt. De uitgangspunten voor dit beleid worden geschetst in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan. De beknopte definities (in het bindend gedeelte) en de uitgangspunten voor het beleid (in het richtinggevend gedeelte) zullen uitgebreid worden. Ze worden ook sluitend gemaakt door de opmaak van het uitvoeringsinstrumentarium dat de betreffende beleidscategorieën behandelt en door de opmaak van thematische beleidsplannen.

Per beleidscategorie wordt in de bindende bepalingen een selectie opgenomen van de ruimtelijke componenten die tot de categorie in kwestie gerekend worden en waarop dus het vooropgesteld beleid van toepassing is.

Aan een **limitatieve selectie** kunnen bij de verdere uitwerking in een ruimtelijk uitvoeringsplan geen elementen meer toegevoegd worden zonder het structuurplan zelf te moeten wijzigen. Bij een **niet-limitatieve selectie** kan dat wel. In het structuurplan worden deze elementen niet afgebakend. Geselecteerde elementen worden pas afgebakend bij de uitwerking in een uitvoeringsplan.

Per deelstructuur kunnen **taakstellingen en acties** worden vastgelegd voor de uitvoering van het structuurplan.

De stad neemt het initiatief om **samenwerkingsverbanden** op te zetten met actoren die in de stad bepaalde activiteiten of bevoegdheden uitoefenen. Deze actoren worden nader gepreciseerd. Ook worden de thema's waarrond minstens moet worden samengewerkt, vastgelegd. Een samenwerkingsverband betekent dat de stad zich tot een actie verbindt indien de aangesproken partner zich eveneens engageert.

In het **bindend beleidskader** wordt tenslotte vastgelegd op welke wijze de stad zal omgaan met het structuurplan.



HOOFDSTUK 1

OPENRUIMTESTRUCTUUR



1 OPENRUIMTESTRUCTUUR

1.1 DEFINITIES EN SELECTIES

OPENRUIMTESTRUCTUUR

- 1.1.1 De openruimtestructuur is opgebouwd uit structurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten met een natuurlijk en open karakter. De openruimtestructuur is de ruimtelijke vertaling van het openruimtebeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. Het openruimtebeleid beoogt het behoud en de versterking van het open en groene karakter van de ruimtelijke componenten die deel uitmaken van de openruimtestructuur. De openruimtestructuur en het openruimtebeleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.
- 1.1.2 De ruimtelijke componenten die in de openruimtestructuur worden onderscheiden zijn openruimtegebieden en groencorridors.
- 1.1.3 Een openruimtegebied wordt gedefinieerd als een gebied waarvan het behoud of de versterking van het open en/of groene karakter aangewezen is. Het is een aaneengesloten gebied dat in grote mate vrij is van bebouwing en van infrastructuren en dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt. Aan een openruimtegebied wordt een openruimtefunctie als hoofdfunctie toegekend (niet-limitatief): natuur, buffer, recreatie in open ruimte, landbouw, geïntegreerde bebouwing. Verweving van de hoofdfunctie met andere functies is mogelijk, afhankelijk van de natuurwaarde en de gebruikswaarde van het gebied in kwestie.
- 1.1.4 De ecologische waarde, het belang voor de natuurlijke waterhuishouding, de landschappelijke waarde, de culturele waarde, het belang voor de woonkwaliteit, de (potentiële) functie als speelruimte, en de economische waarde bepalen de verhouding tussen de natuurwaarde en de gebruikswaarde van een openruimtegebied. Deze verhouding determineert de ontwikkelingsmogelijkheden van de geselecteerde functies. Bijkomende bebouwing en infrastructuren zijn in een openruimtegebied slechts mogelijk als dit voortvloeit uit de realisatie van de geselecteerde functies.
- 1.1.5 Groencorridors worden gedefinieerd als aaneengesloten lijnvormige groenelementen en/of opeenvolgende kleine groengebieden die een (potentiële) ecologische verbinding vormen tussen twee of meer grotere openruimtegebieden.

GEBIEDEN MET NATUUR ALS HOOFDFUNCTIE

- 1.1.6 Gebieden met natuur als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden waar de natuur prioritair moet ontwikkeld worden door een inrichting en een beheer in functie van het behoud of de verhoging van de biodiversiteit en

door de versterking van de positie binnen het ecologisch netwerk.

- 1.1.7 In gebieden met natuur als hoofdfunctie waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde, zijn slechts deze functies mogelijk die ten dienste staan van de natuurontwikkeling. De toegankelijkheid van het gebied wordt gereguleerd in functie van de kwetsbaarheid van de natuur.
- 1.1.8 In gebieden met natuur als hoofdfunctie waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde, zijn naast natuurontwikkeling andere functies mogelijk, op voorwaarde dat deze verenigbaar zijn met de natuurontwikkeling.
- 1.1.9 De stad selecteert volgende gebieden in open ruimte als gebied met hoofdfunctie natuur (niet-limitatief) (zie figuur 3.01):
 - *Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde:*
Wijgmaalbroek (O1), Gasthuisbos/Zicht (O2), Vijvers van Bellefroid (O3), Koeheide (O4), Heverleebos (O5), Egenho-venbos en de Dijlevallei (Rotspoel) (O6), Dijlemeander (O7), Kesselberg en flank van de Chartreuzenberg (O8),
 - *Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde:*
Omgeving van abdij van Park (O9), Molenbeek/Abdijbeek ter hoogte van Cadol (O10), Omgeving

Fort Wilsele (O11), Park Michotte (O13), Omgeving Wimmershof (O14), Bos Loberg (O15), Bos Heiberg (O16), Park Bodart (O17), omgeving spoorlijn Leuven-Mechelen (O18), Vaart (ten noorden van de E314) (O19), anti-tankgracht (O20), noordelijke Vuntvallei (O21), Molenbeek/ Abdijbeek (O22), Voervallei (ten oosten van St.-Jansbergsteenweg) (O23), militair oefenterrein (O24), Schoolbergen (O26), Bossen en parken op Predikherenberg (O27), Putbosbeek (O28), Lossingsbeek (O29), Leming-beek (westelijk deel) (O30), Molenbeek/Bierbeek (O31), Geboortebos Egen-hoven (O32), Begijnenbos (O33), Singels (O34)

GEBIEDEN MET BUFFER ALS HOOFDFUNCTIE

- 1.1.10 Gebieden met buffer als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die de mogelijke overlast van één gebied of functie op een ander, kwetsbaarder gebied moeten reduceren of opheffen.
- 1.1.11 In gebieden met buffer als hoofdfunctie waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde, zijn slechts deze functies mogelijk als realisatie van de bufferfunctie die ook ten dienste staan van natuurontwikkeling. De toegankelijkheid van het gebied wordt gereguleerd in functie van de kwetsbaarheid van de natuur.
- 1.1.12 In gebieden met buffer als hoofdfunctie waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde, zijn slechts deze functies moge-

- lijk als realisatie van de bufferfunctie die verenigbaar zijn met natuurontwikkeling.
- 1.1.13 In gebieden met buffer als hoofdfunctie waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde, zijn andere functies mogelijk als hoofdfunctie om de bufferfunctie te realiseren, mits daarnaast ook natuurontwikkeling wordt gerealiseerd. De inrichting en het beheer van de open ruimte staan in functie van de optimale ontwikkeling van de geselecteerde hoofdfunctie.
- 1.1.14 De stad selecteert volgende openruimtegebieden als gebied met buffer als hoofdfunctie (niet-limitatief) (zie figuur 3.01):
- *Gebieden waar de natuurwaarde primeert op de gebruikswaarde:*
Roeselberg (B1), de steilrand tussen de Vaartzone en Wilsele Oud-Centrum (B2), bermen van de Koning Boudewijnlaan (B3).
 - *Gebieden waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde:*
Buffer Termunck (B4), Blauwputbeek (B5), Wilsele-Dorp (oostkant van autosnelweg) (B6), talud ter hoogte van de Koetsweg (B7), tuinzone Wijgmaal (B8), tuinzone St. Jansbergsesteenweg (B9), tuinzone Abdij van Park (B10), buffer Aarschotsesteenweg (B11)

GEBIEDEN MET RECREATIE IN OPEN RUIMTE ALS HOOFDFUNCTIE

- 1.1.15 Gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die kunnen ingericht en beheerd worden in functie van recreatie.
- 1.1.16 In gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde, worden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de recreatiefuncties beperkingen opgelegd en moeten maatregelen worden genomen ter ondersteuning van de natuurontwikkeling.
- 1.1.17 In gebieden met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde, is een optimale ontwikkeling van de recreatiefunctie mogelijk.
- 1.1.18 De stad selecteert volgende gebieden als gebied met recreatie in open ruimte als hoofdfunctie (niet-limitatief) (zie figuur 3.01 en 3.02):
- *Gebied waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde:*
Noordelijk deel provinciedomein Kessel-Lo (R1), Vaart ten zuiden van de E314 (R2), noordelijk deel Ymeria (R3), Jan Vranckx-tracé (R4), Wilsele-Fort (Meyswijk) (R5)

Vesten en parken in de binnenstad:

Vesten (R6), Stadspark (R7), Bruul (R8), Verloren Kost (E. Remyvest) (R9), Groefplein (R10), park Van Daelecollege (Naamsestraat) (R11), park Dijlemolens (R12), park Mechelsestraat – Klein Begijnhof (R13), tuin Dewalque (Nobelstraat) (R14), Lei (R15), Handbooghof (R16), Dijlepad (R17), Park Van Waeyenberghlaan (R18), park Penitentie-nenstraat (R19), park Glasblazerijstraat (R20), Oevers Dijle en Leibeeck (Twee Waters) (R22), Kruidtuin (R23)

- *Gebied waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde:*

Zuidelijk deel Ymeria (R24), sportvelden Wilsele-Put-kapel (R25), omgeving lokalen Damiaanscouts (R26), Le-mingberg (R27), zuidelijk deel provinciedomein Kessel-Lo (R28), omgeving Koning Boudewijnstadion (R29), sportvelden Koetsweg (R30), Park Belle Vue – Martelarenlaan (R31), Sint-Lambertusplein Heverlee (R32), Groenveld (R33)

GEBIEDEN MET LANDBOUW ALS HOOFDFUNCTIE

- 1.1.19 Gebieden met landbouw als hoofdfunctie worden gedefinieerd als openruimtegebieden die kunnen ingericht en beheerd worden in functie van grondgebonden landbouwproductie* in brede zin (landbouw, tuinbouw, veeteelt) of de bosbouw.
- 1.1.20 In gebieden met landbouw als hoofdfunctie waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de

gebruikswaarde, worden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouwproductie beperkingen opgelegd en moeten maatregelen worden genomen ter ondersteuning van de natuurontwikkeling.

- 1.1.21 In gebieden met landbouw als hoofdfunctie waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde, is een optimale ontwikkeling van de landbouwproductie mogelijk.
- 1.1.22 De stad selecteert volgende openruimtegebieden als gebieden met landbouw als hoofdfunctie (niet-limitatief) (zie figuur 3.01):

- *Gebied waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde*

Kareelveld (P1), Dijlevallei ter hoogte van Campus Arenberg (P2), Dijlevallei ten noorden van het centrum (P3), Voervallei (ten westen van St-Jansbergsesteenweg) (P4), landbouwgebied rond het Geboortebos (P5), Lemingebeek (oostelijk deel) (P6), Elzas (P7), landbouwgebieden langs de Molenbeek-Abdijbeek (P8), landbouwgebied ten westen en ten noorden van de vijvers van Bellefroid (P9), landbouwgebied ten noorden van de Koeheide (P10), landbouwgebieden rond Loberg (P11), landbouwgebied Oaselaan (P20), landbouwgebied Predikherenberg (P21), landbouwgebied Trolieberg (P22), landbouwgebied Abdij van Park (P23), landbouwgebied Heilig Hart (P24), landbouwgebied Bierbeekpleindreef (P25)

- Gebied waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde:
Kwade Hoek (P12), Vogelzang (P13), landbouwgebieden ten noorden van Wijgmaal (P14), Zwanenberg (P15), Langeveld (P16), landbouwgebied aan de Bredeweg (P17), Vlierbeekveld (P18)

GEBIEDEN MET GEÏNTEGREERDE BEBOUWING

1.1.23 Gebieden met geïntegreerde bebouwing worden gedefinieerd als openruimtegebieden die morfologisch en functioneel een samenhangend geheel vormen met de daarin aanwezige bebouwing.

1.1.24 Een gebied met geïntegreerde bebouwing kan gelegen zijn in een woonkern.

1.1.25 In gebieden met geïntegreerde bebouwing waar de natuurwaarde nevengeschikt is aan de gebruikswaarde, worden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de verblijfsfuncties beperkingen opgelegd en moeten maatregelen worden genomen om de natuurontwikkeling te ondersteunen.

1.1.26 De stad selecteert volgende openruimtegebieden als gebied met geïntegreerde bebouwing (niet-limitatief) (zie figuur 3.01 en 3.02):

- Gebied waar natuurwaarde nevengeschikt is aan gebruikswaarde
Site Abdij van Park (I1), De Bron (I2), Kasteelpark Arenberg m.i.v. sportcampus en studentenresidenties (I3), Heuvelhof (I4), Parkbegraafplaats

(I5), St. Albertus-college (I6), Lemmensinstituut (I7), Philipspark (I8), omgeving basisschool Hertog Karel (I9), Bijbelinstituut (I10), kloosterpark Jezuïeten (I11), kloosterpark Salvatorianen (I12), De Jacht (I13), Parkveld (I14), Kloosterbos (I15), Abdij van Vlierbeek (I16), Ruelenspark (I17), kasteelpark Heiberg (I18), Puthof (I19), flank van de Chartreuzenberg ter hoogte van de Leming (I20), kloosterpark Oblaten (I21), kloosterpark Clarissen (I22), Wimmershof (I23). , Koetsweg-Plattelostraat (I41).

In de binnenstad:

Park Karthuizerklooster (I24), Camillo Torres (I25), Pleinen Groot Begijnhof (I26), Tuin Sint-Kwinten (I27), faculteit L&W (I28), tuin Pauscollege (I29), Vriesenhof (Tessenstraat) (I30), Keizersberg (I31), Tuinbouwschool De Wijnpers (I32), De Wingerd (I33), Keizershof (I34), Bonte (I35), Kloostertuin Monfortanen (I36), Tuin Latijns-Amerikaans College (I37), Park Iers College (I38), St. Maartensdal (I39), Tuin Redemptoristen (I40).

GROENCORRIDORS

1.1.27 Groencorridors kunnen buiten openruimtegebieden gelegen zijn. In groencorridors worden maatregelen genomen om de ecologische verbindingsfunctie te verbeteren.

- 1.1.28 De stad selecteert volgende groencorridors (niet-limitatief) (zie figuur 3.03):
- Vaart (C1), Vaartbocht - Ymeria (C2), spoorlijn Leuven - Aarschot (C3), E314 tot aan Kareelveld (C4), Koning Bou-dewijnlaan (C5), de Voer ter hoogte van Egenhoven (C6), de Voer ter hoogte van het wetenschapspark Arenberg (C7), de Dijle doorheen de binnenstad (C8), de E40 tussen de Dijlevallei en Heverleebos (C9), de spoorlijn Leuven - Ottignies (C10), de verbinding tussen Heverleebos en Meerdaalwoud (C11), opeenvolgende verbindingen tussen Heverleebos en Abdij van Park (C12), de verbinding tussen de Abdij van Park en het oostelijk deel van de Molenbeek-Bierbeekvallei (C13), spoorlijn Leuven - Tienen (C14), opeenvolgende verbindingen tussen Predikherenberg en Wimmershof (C15), de verbinding tussen Wimmerhof en buffer Tyco (voorheen Raychem) (C16), verbinding tussen oostzijde Tyco (voorheen Raychem) en de noordzijde Tiensesteenweg (C17), de verbinding tussen Wimmershof en Vlierbeekveld (C18), de verbinding tussen provinciedomein Kessel-Lo en Abdij van Vlierbeek (C19), Lemingbeek (C20), Vunt ter hoogte van Wilsele-Putkapel (C21), beekvallei De Jacht (C22), bedding van het Engels spoor (C23), Jan Vranckxtracé (C24)

1.2 TAAKSTELLING VOOR OPEN RUIMTE EN GROEN

- 1.2.1 De stad wil de omvang van de juridisch vastgelegde open ruimte en van de feitelijke, publiek toegankelijke open ruimte minstens op het bestaande peil behouden.
- 1.2.2 De stad stelt een ruimtebalans op die op elk moment een inzicht geeft in de evolutie van de juridisch vastgelegde en de feitelijk gebruikte openruimtegebieden, gediversifieerd naar gebruik.

1.3 ACTIES

OPMAAK VAN UITVOERINGSPLANNEN EN VERORDENINGEN

- 1.3.1 De stad maakt met het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant afspraken over de opmaak van gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) voor die openruimtegebieden die van gewestelijk respectievelijk provinciaal belang zijn. De opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vormen hierbij voor de stad de inhoudelijke basis.
- 1.3.2 De stad maakt een thematisch RUP voor de openruimtestructuur op, waarin de openruimtegebieden van gemeentelijk belang afgebakend worden en een functie toegewezen krijgen. In functie van de verhouding tussen na-

tuur- en gebruikswaarde worden voor elke functie algemene inrichtings- en beheersvoorschriften vastgelegd. De stad kan afzonderlijke openruimtegebieden in een gebiedsgericht RUP opnemen en daarin de voorschriften verder verfijnen.

- 1.3.3 De corridors worden eveneens in het thematische RUP "openruimtestructuur" aangeduid. De uitwerking van deze corridors gebeurt via inrichtingsplannen die voor de geselecteerde gebieden worden opgemaakt of via gebiedsgerichte RUPs die (delen van) corridors omvatten.

INVESTERINGEN IN GROENE RUIMTE

- 1.3.4 De stad start voor 2010 met:

- de heraanleg van de groene ruimte van de Bruul, St. Maartensdal, park Belle-Vue (Martelarenlaan), park Van Waeyenberghlaan, de Philipssite, de omgeving van Abdij van Park
- de afwerking van het Geboortebos in Egenhoven
- de uitbouw als stedelijk natuurgebied van de Kesselberg, de Dijlemeander en de Molenbeek-Bierbeekvallei.

- 1.3.5 De stad zal het beheer van het openbaar domein in de open ruimte verder afstemmen op de principes van ecologisch groenbeheer.

- 1.3.6 De stad zal initiatieven verder zetten en nieuwe initiatieven nemen om particulieren en verenigingen te ondersteunen in projecten voor na-

tuurontwikkeling wanneer dit past in de uitbouw van de natuurlijke structuur.

1.4 SAMENWERKINGSVERBANDEN

- 1.4.1 De stad verzoekt de nv Zeekanaal om het beheer van de vaartoevers af te stemmen op de principes van het ecologisch groenbeheer.
- 1.4.2 De stad pleegt overleg met AMINAL om de afbakening van het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk) en het IVON (Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk) voor het grondgebied Leuven in overeenstemming te brengen met het openruimtebeleid zoals geformuleerd in dit structuurplan.
- 1.4.3 De stad tracht met AMINAL een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke realisatie van het project "De Dijle levend door Leuven", waarin de Dijle-oever in de binnenstad groen worden aangelegd en toegankelijk worden gemaakt.
- 1.4.4 De stad tracht met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening een overeenkomst af te sluiten over het publiek toegankelijk stellen van hun terreinen in de Molenbeekvallei die niet essentieel zijn voor hun bedrijfsvoering en over de overdracht van het beheer ervan aan de stad.
- 1.4.5 De stad tracht met de landbouwers beheers-

overeenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van naturelementen, activiteitsverbreding en toegankelijkheid van de open ruimte.

- 1.4.6 De stad tracht met de eigenaars van grote groene open ruimten beheersovereenkomsten af te sluiten in functie van beheersmaatregelen van naturelementen, behoud en versterking van natuurwaarden en verbetering van de toegankelijkheid en de belelevingswaarde van de open ruimte.



HOOFDSTUK 2

NEDERZETTINGSSTRUCTUUR



2 NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

2.1 DEFINITIES EN SELECTIES

NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

2.1.1 De nederzettingsstructuur is opgebouwd uit structuurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten van de woonfunctie. De nederzettingsstructuur is de ruimtelijke vertaling van het huisvestingsbeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. De nederzettingsstructuur en het huisvestingsbeleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.

2.1.2 De ruimtelijke componenten die in de nederzettingsstructuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): woonkernen, woonontwikkelingsgebieden, woonherwaarderingsgebieden, kernwinkelgebied en assen in de binnenstad (zie centrumstructuur), multifunctionele ontwikkelingspolen en centra (zie centrumstructuur), woonfragmenten, en geïsoleerde woningen.

WOONKERNEN

2.1.3 Een woonkern wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. Binnen een woonkern streeft de stad naar een kwaliteitsvol voorzieningenniveau, afhankelijk van de omvang en de woningdichtheid van de

woonkern, alsook naar kwaliteitsvolle publieke en groene ruimte. De bouw- en inrichtingsvoorschriften staan in functie van de optimale ontwikkeling van de woonfunctie, waaronder een verdichting in functie van de draagkracht van de woonkern. Andere niet-woonfuncties zijn toegelaten, mits ze morfologisch en functioneel verenigbaar zijn met de woonfunctie.

2.1.4 De stad selecteert volgende woonkernen (limitatief) (zie figuur 3.04):

- Binnenstad: woonkern met hoge stedelijke dichtheid.
- Heverlee¹, Kessel-Lo², Beneden-Kessel³, Terbank⁴: woonkernen met gemiddelde stedelijke dichtheid.
- Wijgmaal, Wilsele-Putkapel⁵, Wilsele-Dorp, Korbeek-Lo⁶, Eghoven: woonkernen met lage stedelijke dichtheid.

WOONONTWIKKELINGSGEBIEDEN

2.1.5 Een woonontwikkelingsgebied wordt gedefinieerd als een gebied binnen de woonkern dat, wegens de beschikbare ruimte en de omgevingskarakteristieken, prioritair in aanmerking komt voor de bouw van bijkomende woningen, eventueel in combinatie met andere functies. Dat gebied moet op een gecoördineerde manier ingericht en bebouwd worden, in functie van het optimaal grondgebruik en van de woonkwaliteit.

¹ Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied tussen Kardinaal Mercierlaan en de Geldenaaksebaan

² Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied tussen de Abdijbeek/ Molenbeek en de Tiensesteenweg

³ Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied dat bestaat uit de wijken Kesseldal en Genadedal.

⁴ Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied dat bestaat uit de wijken Terbank en Ter Elst en uit het gebied Groenveld.

- 2.1.6 De stad selecteert volgende grote onbebouwde terreinen met huidige gewestplanbestemming ‘woongebied’ als woonontwikkelingsgebieden (niet-limitatief) (zie figuur 3.05):
- In Wilsele-Putkapel: Pastorijweg (WO1), Haestweg (WO2), Hoogveld (WO3), Van der Nootstraat (WO4), Woutersstraat (WO5), Puttebroekstraat (WO6), Brugveldstraat (WO7), M. Clootsstraat (WO8).
 - In Beneden-Kessel: Genadeweg (WO9).
 - In Kessel-Lo: Vlierbeekveld (WO10), Bareelweg (WO11), Coosemansstraat – P. Nollekensstraat (WO12), P. Lievenslaan (WO13).
 - In Heverlee: Van Ostaijenlaan (WO14), Eerdekkensstraat (WO15), Parkveld (WO17), Zwaluwenlaan (WO18), De Jacht (WO19).
 - In Terbank: Groenveldstraat (WO20).
 - In Egenhoven: Rotspoelstraat (WO21), Toverberg (WO22).
 - In Wilsele-Dorp: Valleistraat (WO23), Eikenbergstraat (WO24), Kleine Huizenstraat (WO25).
- 2.1.7 De stad selecteert volgende herontwikkelingslocaties (gebieden met een actueel ander gebruik) met huidige gewestplanbestemming ‘woongebied’ als woonontwikkelingsgebieden (niet-limitatief) (zie figuur 3.05 en 3.06):
- In Kessel-Lo: Centrale Werkplaatsen (WO26), Kop van Kessel-Lo (WO27).
 - In Heverlee: Site deelgemeentehuis Heverlee (WO28).
- In de binnenstad: Vaartkom blok 2 (WO29), Vaartkom blok 3 (WO30), Vaartkom blok 5 (WO31), Vaartkom blok 6 (WO32), Tussen Twee Waters (WO33), Van Monsstraat (WO34), Bonte (WO35), Parking Minckelers (WO36), Rijdende Artilleriealaan (WO37), klooster Sint-Vincentius / Kardinaalstraat (WO38), Bottelarij (WO39), Terclavers – Mechelsestraat (WO40), VEL fase 2 (WO41), De Wingerd (WO42), Belgacom (WO43), Steenpoort (WO44), Brouwersstraat 7 (WO45), drukkerij Acco (WO46), Ziekenhuissite St.-Pieter St.-Rafaël (WO48), St.-Barbara (WO49), Minderbroedersstraat (WO50), parking H. Drievuldigheidscollege (WO51), parking KBC (WO52), departement Geologie (WO53), Van Vlasselaer – Faculty Club (WO54), H. Conscienceplein (WO55), Vesaliusstraat – Parkstraat (WO56), OCMW-site (WO57), voormalige rijkswachtkazerne (WO58), Tabacofina – Van der Elst (WO59), Klein Rijsel (WO60), Bierbeekstraat (WO61).
- 2.1.8 De stad selecteert volgende terreinen buiten de gebieden met huidige gewestplanbestemming ‘woongebied’ als woonontwikkelingsgebieden (niet-limitatief) (zie figuur 3.05):
- In Wijgmaal: Wakkerzeelsebaan (nu woonreser-vegebied) (WO62), Weduwenrij (nu woonuitbreidingsgebied) (WO63), Ursulinenstraat (nu recreatiegebied) (WO64).
 - In Heverlee: Parkveld (nu agrarisch gebied)⁷ (WO67).

⁵ Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied dat bestaat uit Wilsele-Putkapel, Wilsele-Centrum en Kwade Hoek.

⁶ Bedoeld wordt het aaneengesloten gebied tussen de Tiensesteenweg en de spoorlijn Leuven – Luik

⁷ Wordt tevens als gebied met hoofdfunctie ‘geïntegreerde bebouwing’ geselecteerd (zie openruimtestructuur).

- In Terbank: Groenveld (WO68) en Sint-Jansbergsesteenweg (WO69) (beide nu woonuitbreidingsgebied).
- In Wilsele-Dorp: Roeselbergdal (nu woonreservégebied) (WO70).

WOONHERWAARDERINGSGEBIEDEN

- 2.1.9 De stad kan in een RUP woonherwaarderingsgebieden afbakenen, waarbinnen renovatie en vervanging van het bestaande woningpatrimonium prioritaire aandacht krijgen. Daarvoor kunnen onder meer de bestemmings- en bouwvoorschriften worden versoepeld, premies worden uitgereikt, initiatieven van andere besturen worden gebundeld en overheidsinvesteringen worden vooropgesteld. De stad kan deze gebieden aan het Vlaams Gewest voordragen om erkend te worden als woonvernieuwingsgebied conform de Vlaamse Wooncode.

WOONFRAGMENTEN

- 2.1.10 Een woonfragment wordt gedefinieerd als een in omvang beperkt gebied dat in de open ruimte gelegen is en een hoge concentratie aan bestaande woningen bevat, waarbij de opvulling van de resterende bouwpercelen de kwaliteit van de open ruimte niet substantieel verder reduceert. Het wonen is dus de hoofdbestemming. Door de geïsoleerde ligging in de open ruimte komt het gebied niet in aanmerking voor intensieve ontwikkeling, waardoor de bouwmogelijkheden worden ingeperkt en

voorwaarden worden opgelegd aan de inrichting van de open ruimte. In een woonfragment worden niet-woonfuncties in principe niet toegelaten.

- 2.1.11 De stad selecteert volgende woonfragmenten (niet-limitatief) (zie figuur 3.04):

- Rond Wijgmaal: Wakkerzeelsebaan (ten noorden van de spoorweg) (WF1), Rotselaarsesteenweg (ten noorden van Wijveld) (WF2), Wijgmaalbroek (WF3), Wilsele-Hoek (WF4), Bornestraat-Koksijdewijk (WF33).
- Rond Wilsele-Putkapel: Puttebroekstraat (WF5).
- Rond Beneden-Kessel: Kriekenbergweg (WF6), Holsbeeksesteenweg (ten oosten van Bergstraat) (WF7), Leming (WF8), Wijnbergenstraat (WF9), Sneffenstraat (WF10), Schoolbergenstraat en zijstraten (WF11), Kortrijksestraat (WF12), Hulsberg (WF34), Wilselsesteenweg-Vunt (WF35).
- Rond Kessel-Lo: Jan Davidtsstraat (WF13), Diestsesteenweg (ten oosten van Wimmershofpad) (WF14), Platte Lostraat (ten oosten van Heidebergstraat) (WF15), Zavelstraat (WF16), Lange Lostraat (WF17), Heidebergstraat (ten zuiden van Koetsweg) (WF18), Trolieberg en zijstraten (WF19).
- Rond Korbeek-Lo: Pellenbergstraat (WF20), Hoegaardsstraat (ten zuiden van Ziekelingenstraat) (WF21), Wittehoevelaan (WF23).
- Rond Heverlee: Abdijstraat (WF24), Petrusberg (WF25).

- Rond Terbank: Groeneweg (ten noorden van Tervuursesteenweg) (WF26), Tervuursesteenweg (ten westen van Groeneweg) (WF27), Bertemstraat (WF28).

- Rond de binnenstad: 's-Hertogenlaan (WF29), Oude Rondelaan (ten westen van Nieuwe Mechelsesteenweg) (WF30), Galgebergstraat (WF31), Brusselsesteenweg (WF32).

GEÏSOLEERDE WONINGEN

2.1.12 De bestaande woningen buiten de woonkernen en de woonfragmenten liggen in een gebied dat een andere hoofdbestemming dan wonen heeft: ze worden als geïsoleerde woningen gedefinieerd.

2.2 TAAKSTELLING VOOR HUISVESTING

2.2.1 De stad stelt zich tot taak om de trend van selectieve stadsvlucht van gezinnen met kinderen te keren. Het betekent dat, binnen het nog af te bakenen regionaalstedelijk gebied Leuven, zowel kwantitatief als kwalitatief het nodige aanbod moet worden gecreëerd in een stedelijk woonmilieu.

2.2.2 De stad zal op het eigen grondgebied, binnen de marges van de door haar gewenste ruimtelijke structuur, de woningbouwmogelijkheden maximaal benutten. Bijgevolg legt de stad zichzelf

als kwantitatieve taakstelling voor het grondgebied Leuven inzake de woonontwikkeling op, om 50% van de voorziene woningbehoefte op het eigen grondgebied te laten realiseren. Het betekent concreet dat van 2002 tot 2006 1.587 tot 1.792 woningen moeten gerealiseerd worden, van 2007 tot 2012 1.430 tot 1.943 woningen en van 2013 tot 2018 1.103 tot 1.491 woningen.

2.2.3 De stad stelt daarnaast aan het Vlaams Gewest voor om de andere 50% van de voorziene woningbehoefte te beschouwen als onderdeel van de kwantitatieve taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied Leuven, die buiten het grondgebied van de gemeente Leuven in een stedelijk woonmilieu moet gerealiseerd worden. De stad beschouwt deze taakstelling als een uitgangspunt voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven.

2.2.4 Het bijkomend woningaanbod in functie van de hoger geformuleerde taakstelling voor het grondgebied Leuven inzake de woonontwikkeling, moet in de woonkernen worden gerealiseerd, op de opvulmogelijkheden in de woonfragmenten na.

2.2.5 De stad neemt het initiatief om vóór 2010 zelf voor minstens volgende woonontwikkelingsgebieden projecten op te starten: Centrale Werkplaatsen (Kessel-Lo), Vlierbeekveld (Kessel-Lo), Van Ostaijenlaan (Heverlee), Zwaluwenlaan (Heverlee),

- Eerdekenstraat (Heverlee), Toverberg (Egenhoven), Conscienceplein (binnenstad), Ursulinenstraat (Wijgmaal), Weduwenrij (Wijgmaal), Hoogveld (Wilsele-Putkapel), Woutersstraat (Wilsele-Putkapel), Groenveld (Terbank), OCMW-site (binnenstad), Steenpoort (binnenstad).
- 2.2.6 De stad ontwikkelt een monitoringsysteem dat op geregelde basis moet nagaan of de kwantitatieve en de kwalitatieve doelstellingen en taakstellingen van het huisvestingsbeleid worden gehaald.
- 2.2.7 Bij het aansnijden van de woonontwikkelingsgebieden wordt een sociale mix nastreefd door evenwichtige realisatie van verschillende types van woningen, of door deze gedeeltelijk te reserveren voor specifieke doelgroepen (o.a. sociale huisvesting).
- 2.3.2 Via ruimtelijke uitvoeringsplannen heft de stad de bouwmogelijkheden op die buiten de woonkernen en de woonfragmenten door bestaande bestemmingsplannen en verkavelingsvergunningen geboden worden. In deze ruimtelijke uitvoeringsplannen legt de stad de verbouwings- en uitbreidingsmogelijkheden voor de bestaande geïsoleerde woningen vast.
- 2.3.3 De stad stelt een stedenbouwkundige verordening op waarin algemene bouwvoorschriften voor de woonkernen, de multifunctionele centra en de woonfragmenten worden vastgelegd. De stad kan voor (delen van) woonkernen, woonontwikkelingsgebieden en woonfragmenten een gebiedsgericht RUP opmaken ter verfijning van de bouwvoorschriften.
- 2.3.4 De stad maakt een RUP voor Wilsele-Putkapel op waarin onder meer de randvoorwaarden voor de bebouwing van de woonontwikkelingsgebieden en van het multifunctioneel centrum worden vastgelegd.

2.3 ACTIES

OPMAAK VAN UITVOERINGSPLANNEN EN VERORDENINGEN

- 2.3.1 De stad maakt een thematisch RUP voor de nederzettingsstructuur op, waarin:
- de woonkernen en de woonfragmenten worden afgebakend;
 - de woonontwikkelingsgebieden worden afgebakend en voorwaarden aan de ontwikkeling worden gekoppeld.

2.3.5 De stad maakt een RUP voor de benedenstad op waarin onder meer de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de woonontwikkelingsgebieden "ziekenhuissite St.-Pieter- en St.-Rafaël" (WO48) en "Minderbroedersstraat (WO50)" worden vastgelegd.

2.3.6 De stad maakt een RUP Terbank op waarin onder meer de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het woonontwikkelingsgebied Groenveld worden vastgelegd.

-

de gezamenlijke aanstelling van een projectmanager en een stuurgroep voor de ontwikkeling van de ziekenhuissite.

2.3.7 De stad stelt een verordening op die de opdeling van bestaande woningen reglementeert en wonen boven winkels bevordert.

2.4.2

De stad tracht met het OCMW een overeenkomst af te sluiten over de overdracht van sommige eigendommen van het OCMW en over de gezamenlijke realisatie van zorgwoningprojecten en sociale Huizen.

OPMAAK VAN REGISTERS

2.3.8 De stad stelt een kamerregister ("Kotbank") op waarin de vergunde kamers en studio's worden geregistreerd en waarin informatie over de conformiteit van de kamer aan de kwaliteitseisen wordt bijgehouden. Dit register zal als basis worden gebruikt voor de controle van de kwaliteit en de veiligheid van de kamer.

2.4.3

De stad organiseert een overlegplatform waarin zij samen met de verschillende sociale huisvestingsmaatschappijen een gemeenschappelijke visie over sociale huisvesting in Leuven uitwerkt. Het zal als basis fungeren voor het ruimtelijk beleid van de respectievelijke actoren.

2.3.9 De stad stelt een register voor onbebouwde percelen op conform de decretale bepalingen.

2.3.10 De stad stelt een register op voor leegstaande en verwaarloosde woningen

2.4 SAMENWERKINGSVERBANDEN

2.4.1 De stad tracht met de K.U.Leuven een overeenkomst af te sluiten over:

- de uitwerking van een gemeenschappelijk studentenhuisvestingsbeleid, met inbegrip van en de realisatie van een kamerregister ("kotbank");



HOOFDSTUK 3

ECONOMISCHE EN CENTRUMSTRUCTUUR



3 ECONOMISCHE EN CENTRUMSTRUCTUUR

3.1 DEFINITIES EN SELECTIES

ECONOMISCHE STRUCTUUR

- 3.1.1 De economische structuur is opgebouwd uit structurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten van de economische functies. De economische structuur is de ruimtelijke vertaling van het ruimtelijk-economisch beleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. De economische structuur en het ruimtelijk-economisch beleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.
- 3.1.2 De ruimtelijke componenten die in de economische structuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): bedrijventerreinen, bedrijvenfragmenten, kernwinkelgebied en assen in de binnenstad, multifunctionele ontwikkelingspolen en centra rondom de binnenstad, gebieden met landbouw als hoofdfunctie (zie openruimtestructuur) en geïsoleerde bedrijven.
- 3.1.3 De centrumstructuur is opgebouwd uit structurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten van de centrumfuncties. De centrumstructuur is de ruimtelijke vertaling van het centrumbeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structu-

ren in de stad. De centrumstructuur en het centrumbeleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.

- 3.1.4 De ruimtelijke componenten die in de centrumstructuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): kernwinkelgebied en assen in de binnenstad, multifunctionele ontwikkelingspolen en centra rondom de binnenstad, campussen voor universitair en hoger onderwijs, zones voor grootschalige detailhandel en geïsoleerde centrumfuncties.

BEDRIJVENTERREINEN

- 3.1.5 Een bedrijventerrein wordt gedefinieerd als een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar de bouwvoorschriften, de inrichting van de publieke ruimte en de infrastructuur gericht zijn op een optimale ontwikkeling. In functie van de ligging, de omgevingsfactoren en de reeds aanwezige bedrijven kunnen vestigingsvooraarden worden gesteld aan te localiseren bedrijven.

- 3.1.6 De stad selecteert volgende bedrijventerreinen (limitatieve selectie) (zie figuur 3.07): Researchpark Haasrode (BT1), Ambachtenzone Haasrode/Parkveld (BT2), Wetenschapspark Arenberg (BT3), Wetenschapspark Termunckveld (BT4), Vaartzone (Leuven-Noord) (BT5), Spoorwegplateau (Leuven-Noord) (BT6), milieupark (Leuven-Noord) (BT7), Veilingsite (BT8).

BEDRIJVENFRAGMENTEN

- 3.1.7 Een bedrijvenfragment wordt gedefinieerd als een gebied met een economische functie als enige hoofdbestemming, waar een (meestal historisch gegroeide) economische activiteit kan in stand worden gehouden of uitgebouwd, maar waar de directe omgeving een andere hoofdfunctie heeft (waaronder wonen, open ruimte) die beperkingen oplegt aan de ontwikkeling van het bedrijvenfragment.
- 3.1.8 De stad selecteert volgende bedrijvenfragmenten (niet-limitatieve selectie) (zie figuur 3.07): industriezone Diestsesteenweg (BF1), ambachtenzone Wijgmaalsesteenweg (BF2), KBC-site (Brusselsesteenweg) (BF3).

KERNWINKELGEBIED EN MULTIFUNCTIONELE ASSEN IN DE BINNENSTAD

- 3.1.9 Het kernwinkelgebied wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in de binnenstad, met een hoge concentratie aan handels- en horecazaken en commerciële dienstverlening. Binnen het kernwinkelgebied streeft de stad naar de optimale verdere uitbouw van deze activiteiten. De publieke ruimte wordt afgestemd op een hoge bezoekersintensiteit.
- 3.1.10 Een multifunctionele as in de binnenstad wordt gedefinieerd als een traject van één of meer aaneengesloten straten, dat wegens de ligging in het stedelijk weefsel, het straatgabariet, de pas-

sage en de reeds aanwezige stedelijke functies, verder kan worden uitgebouwd voor gemengde stedelijke functies: onderwijs, zorginstellingen, kantoren, wonen, horeca, dienstverlening, ...

- 3.1.11 Op de primaire assen wil de stad de ontwikkeling van gemengde stedelijke functies stimuleren. Op de secundaire assen wil de stad de ontwikkeling van stedelijke functies faciliteren.

MULTIFUNCTIONELE ONTWIKKELINGSPOLEN EN CENTRA ROND DE BINNENSTAD

- 3.1.12 Een multifunctionele ontwikkelingspool wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en zijn positie in het stedelijk weefsel in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling.
- 3.1.13 Een multifunctioneel centrum wordt gedefinieerd als een aaneengesloten gebied in een woonkern buiten de binnenstad dat, door zijn de positie binnen de woonkern en de reeds aanwezige functies, in aanmerking komt voor een multifunctionele ontwikkeling volgens de draagkracht van de woonkern.
- 3.1.14 De stad selecteert volgende multifunctionele ontwikkelingspolen (niet-limitatieve selectie) (zie figuur 3.07): Vaartkom (MO1), stationsomgeving (MO2), Philipssite (MO3), Bodart (MO4), Remysite (MO5).

CAMPUSSEN VOOR UNIVERSITAIR EN HOGER ONDERWIJS

- 3.1.15 Een campus voor universitair en hoger onderwijs is een gebied dat op een coherente manier ontwikkeld wordt voor onderwijsfuncties die ruimtelijk, pedagogisch en/of organisatorisch met elkaar verband houden. Een deelcampus wordt gedefinieerd als een samenhangend gebied dat een functioneel onderdeel vormt van een campus, maar ruimtelijk gescheiden is van de andere functies, behorend tot deze campus.
- 3.1.16 De campussen komen prioritair in aanmerking voor de inplanting van voorzieningen voor het universitair en hoger onderwijs en onderzoek. Onderwijsinfrastructuur waarvoor geen plaats is op de daartoe gereserveerde campus, kan worden ondergebracht op centrumlocaties die hiervoor geschikt zijn.
- 3.1.17 De stad selecteert volgende campussen voor universitair en hoger onderwijs (niet-limitatieve selectie) (zie figuur 3.07):
- Campus binnenstad (C1, bestaande uit verschillende deelcampussen).
 - Campus Arenberg (C2, bestaande uit verschillende deelcampussen).
 - Campus Gasthuisberg (C3).
 - Campus Heilig Hart (C4).

GROOTSCHALIGE DETAILHANDELSZONE

- 3.1.18 Een grootschalige detailhandelszone is een gebied waar grootschalige detailhandelszaken zich kunnen vestigen, mits ze voldoen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden die voor het betreffende gebied zijn uitgewerkt.
- 3.1.19 Buiten de geselecteerde grootschalige detailhandelszones kunnen geen nieuwe grootschalige detailhandelszaken ontwikkeld worden.
- 3.1.20 De stad selecteert volgende gebieden als grootschalige detailhandelszone (limitatieve selectie) (zie figuur 3.07):
Vaartkom (D1), Tiensesteenweg (ten oosten van de Molstraat) (D2), Kolonel Begaultlaan (D3), Aarschotse-steenweg (ten zuiden van de E314) (D4).

GEISOLEERDE CENTRUMFUNCTIES EN BEDRIJVEN

- 3.1.21 Elke bestaande vestiging van een bedrijf of een centrumfunctie, die niet in overeenstemming is met de locatievoorwaarden voor het gebied waarin deze gelegen is, wordt als geïsoleerd(e) centrumfunctie/bedrijf gedefinieerd. De locatievoorwaarden voor bedrijven en centrumfuncties worden afgeleid uit de gewenste economische en centrumstructuur, of uit de deelstructuur waartoe het gebied gerekend wordt. Een geïsoleerd bedrijf of geïsoleerde centrumfunctie kan in principe zonder beperking in de tijd bestendig worden.

- 3.1.22 Een geïsoleerd(e) centrumfunctie/bedrijf is gelegen op een herontwikkelingslocatie als het een site betreft waarvan het actueel gebruik niet in overeenstemming is met de gewenste ruimtelijke structuur van de stad, zoals die beschreven wordt in het structuurplan of een plan dat daaraan uitvoering geeft, en die daarom op termijn in aanmerking komt voor herontwikkeling. Deze bedrijven/centrumfuncties kunnen bestendig worden tot de herontwikkeling wordt opgestart.
- 3.1.23 Een geïsoleerd(e) centrumfunctie/bedrijf die omwille van de hinder op, of de problematische ruimtelijke inpassing in de omgeving niet kan worden bestendigd, wordt als een storend(e) centrumfunctie/bedrijf gedefinieerd. Deze centrumfunctie/bedrijvigheid kan niet onbeperkt behouden blijven op de site. De stad neemt hier toe via een RUP of het vergunningenbeleid de nodige maatregelen.
- 3.1.24 De stad stelt ter voorbereiding van de opmaak van het thematisch RUP "economische en centrumstructuur" een lijst op van geïsoleerde centrumfuncties/bedrijven op herontwikkelingslocaties en van de storende centrumfuncties en bedrijven.
- 3.1.25 De stad kan in het thematisch RUP "economische en centrumstructuur" of in een gebiedsgericht RUP de voorwaarden vastleggen waarbinnen een geïsoleerd(e) centrumfunctie/bedrijf in stand kan gehouden worden.

3.2 TAAKSTELLINGEN

ECONOMISCHE STRUCTUUR

- 3.2.1 De stad neemt volgende gebieden in aanmerking voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijfenterreinen: Arenberg, Parkveld, Termunckveld, spoorwegplateau, Veilingsite.
- 3.2.2 Behalve de geselecteerde gebieden binnen de economische en de centrumstructuur kunnen geen nieuwe gebieden voor economische ontwikkeling gerealiseerd worden op het grondgebied van Leuven.
- 3.2.3 De stad ijvert voor de herontwikkeling van bestaande economische gebieden: Vaartkom, Vaartzone, Stationsomgeving, Centrale Werkplaatsen (als woonontwikkelingsgebied), Philips-site, Remysite, Haasrode.
- 3.2.4 De ruimte die bijkomend nodig is om te voldoen aan de Vlaamse taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied Leuven, kan niet op het grondgebied van de stad Leuven worden gerealiseerd. De stad beschouwt dat als een uitgangspunt voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven. ~~Een deel van de taakstelling zal gerealiseerd moeten worden in de buurgemeenten of in andere economische knooppunten van Vlaams Brabant.~~ (van goedkeuring onthouden bij Ministerieel Besluit van 29 april 2004).

- 3.2.5 De stad stelt een ruimtebalans op die op elk moment een inzicht geeft in de evolutie van de juridisch vastgelegde en de feitelijk gebruikte economische ruimte, gediversifieerd naar gebruik.

CENTRUMSTRUCTUUR

- 3.2.6 Elke woonkern moet over minstens één ontmoetingscentrum beschikken dat binnen die woonkern gelegen is.

3.3 ACTIES

OPMAAK VAN UITVOERINGSPLANNEN EN VERORDENINGEN

- 3.3.1 De stad maakt met het Vlaams Gewest afspraken over de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUPs) voor die gebieden van de economische en centrumstructuur die van gewestelijk belang zijn. De opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vormen hierbij voor de stad de inhoudelijke basis.

- 3.3.2 De stad bakent in een thematisch RUP voor de economische en centrumstructuur de gebieden af van de economische en centrumstructuur die van gemeentelijk belang zijn. Ze werkt voorschriften uit voor de bestemming, de ontwikkeling en het beheer van deze gebieden. In het bijzonder worden per gebied de vestigingsvoorraarden beschreven waaraan te lokaliseren functies moeten beantwoorden.

- 3.3.3 De stad werkt in een stedenbouwkundige verordening algemene bouwvoorschriften voor de economische en centrumgebieden uit. De stad kan voor (delen van) deze gebieden een gebiedsgericht RUP opmaken ter verfijning van de bouwvoorschriften.

- 3.3.4 De stad maakt een gebiedsgericht RUP Researchpark Haasrode, waarin de verdichtingsmogelijkheden worden vastgelegd in functie van de multimodale bereikbaarheid.

- 3.3.5 De stad maakt een gebiedsgericht RUP voor de Tiensesteenweg, waarin onder meer de zone voor grootschalige detailhandel wordt afgebakend en hiervoor bouw- en inrichtingsvoorschriften worden opgesteld.

- 3.3.6 De stad maakt een gebiedsgericht RUP Vaartkom op voor de gedeeltelijke herziening van de huidige BPA's, waarin onder meer de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van diverse sites worden vastgelegd.

- 3.3.7 De stad maakt een gebiedsgericht RUP Parkveld op, waarin onder meer de voorschriften voor het woonontwikkelingsgebied en voor de ambachtenzone worden vastgelegd.

- 3.3.8 De stad maakt een gebiedsgericht RUP Ambachtenzone Wijgmaalsesteenweg op, waarin onder meer de randvoorwaarden voor de ont-

wikkeling van de economische ruimte en de te realiseren groeninfrastructuur worden vastgelegd.

INVESTERINGSPROGRAMMA VOOR HET GEBOUWENPATRIMONIUM

- 3.3.9 De stad stelt aan het begin van de legislatuur een investeringsprogramma op voor het patrimonium waarvoor zij verantwoordelijk is. Daarin plant zij de eigen investeringen over twee legislaturen: een effectief uit te voeren programma voor de eerste legislatuur, een reserve programma voor de eerste legislatuur en een indicatief programma voor de tweede legislatuur. De stad werkt in functie van dit investeringsprogramma een evaluatiesysteem uit waarmee de prioriteitskeuze voor investeringen kan worden geobjectieerd volgens vooraf vastgelegde criteria.

INVESTERINGEN

- 3.3.10 De stad start vóór 2010 met de uitbouw van museuminfrastructuur op de museumsite (huis Vanderkelen-Mertens, de voormalige bibliotheek en de voormalige academie).
- 3.3.11 De stad realiseert vóór 2010 een nieuw ontmoetingscentrum voor Kessel-Lo op het terrein van de Centrale Werkplaatsen.

3.4 SAMENWERKINGSVERBANDEN

- 3.4.1 De stad wil de K.U.Leuven ondersteunen in de uitbouw van een convention bureau.
- 3.4.2 De stad tracht met de nv Interbrew een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke aanstelling van een projectmanager voor de Vaartkom, met de bedoeling de ontwikkelingen in de Vaartkom te stimuleren en te coördineren.
- 3.4.3 De stad tracht met de "derden", het Vlaamse Gewest en de GOM, een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke ontwikkeling van een sociaal bedrijvencentrum op de Veilingsite. De stad stelt zich tot taak de grond ter beschikking te stellen, de stedenbouwkundige kwaliteit te bewaken en te participeren in het beheer van het bedrijvencentrum.
- 3.4.4 De stad tracht met de intercommunale Interleuven een overeenkomst af te sluiten over de overdracht aan de stad van het beheer van het researchpark Haasrode en de ambachtenzones Haasrode en Parkveld.



HOOFDSTUK 4

VERKEERSSTRUCTUUR



4 VERKEERSSTRUCTUUR

4.1 DEFINITIES EN SELECTIES

VERKEERSSTRUCTUUR

4.1.1 De verkeersstructuur is opgebouwd uit structurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten van de verkeersfuncties. De verkeersstructuur is de ruimtelijke vertaling van het mobiliteitsbeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. De verkeersstructuur en het mobiliteitsbeleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.

4.1.2 De ruimtelijke componenten die in de verkeersstructuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): infrastructuren voor wegverkeer, netwerken voor openbaar busvervoer, infrastructuren voor openbaar busvervoer, bezoekersparkings, fietsnetwerken, netwerken en infrastructuren voor openbaar spoorvervoer en infrastructuren voor vervoer over water⁸.

INFRASTRUCTUREN VOOR WEGVERKEER

4.1.3 Hoofdwegen zijn de wegen die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als hoofdwegen gedefinieerd zijn.

4.1.4 De selectie van op- en afritten op het hoofdwegennet is een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

4.1.5

Aansluitingen op de hoofdwegen worden gedefinieerd als wegen waarlangs men de stad kan bereiken vanaf het hoofdwegennet. Deze categorisering legt een verkeersfunctie en een inrichting vast, die aanvullend te interpreteren zijn op de categorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De inrichting van de weg staat in functie van de vlotte en de veilige doorstroming van het verkeer, wat minstens de volledige beveiliging van de kruispunten impliqueert. Fietsers en voetgangers moeten in voorkomend geval over een volledig vrijliggende bedding beschikken. Rechtstreekse aansluitingen van particuliere functies op deze wegen is niet mogelijk. De goede (stads)landschappelijke inpassing van deze wegen is noodzakelijk gezien hun representatieve toegangsfunctie.

4.1.6

De stad selecteert volgende aansluitingen op de hoofdwegen op haar grondgebied (limitatief) (zie figuur 3.08):

- Nieuwe Mechelsesteenweg (N26) (secundaire weg type I ten noorden van de E314 volgens cat. RSVB, primair weg type II ten zuiden van de E314 volgens cat. RSV).
- Koning Boudewijnlaan (N264) (primaire weg type II volgens cat. RSV).
- Meerdalboslaan (N25) (primaire weg type II volgens cat. RSV).
- Singels (R23A) vanaf Boudewijnlaan, over Mechelsepoort tot J.M.Artoisplein (primaire weg II volgens cat. RSV).

⁸ Niet opgenomen in het bindend gedeelte

- 4.1.7 Verbindingswegen worden gedefinieerd als wegen die de stad verbinden met de woonkernen die buiten de administratieve afbakening van Leuven gelegen zijn. Voor deze kernen zijn de verbindingswegen noodzakelijk om Leuven (en, via Leuven, de hoofdwegen) te bereiken. Deze categorisering legt een verkeersfunctie en een inrichting vast, die aanvullend te interpreteren zijn op de categorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Verbindingswegen moeten ingericht worden in functie van de selectieve doorstroming van het wegverkeer. Langs verbindingswegen moeten in voorkomend geval de fiets- en voetpaden vrijliggend worden gerealiseerd.
- 4.1.8 Verbindingswegen met de regio bedienen een relatief groot hinterland, en moeten daardoor een grote verkeersintensiteit aankunnen. Verbindingswegen met de buurgemeenten bedienen een relatief klein hinterland (een beperkt aantal woonkernen), en moeten daardoor een geringere verkeersintensiteit aankunnen.
- 4.1.9 De stad selecteert volgende verbindingswegen (limitatief) (zie figuur 3.08):
- *Verbindingswegen met de regio:*
 - Diestsesteenweg (N2), Tiensesteenweg (N3), Tervuursesteenweg (N3), Brusselsesteenweg (N2), Aarschotsesteenweg (N19) (secundaire wegen type III volgens cat. RSVB).
 - Naamsesteenweg (N251).
- Vesten (R23B) vanaf Boudewijnlaan over station tot J.M.Artoisplein; Vuurkruisenlaan (N2B) (secundaire weg type III volgens cat. RSVB).
- St.Jansbergsesteenweg ten zuiden van Koning Boudewijnlaan (N253) (secundaire weg type III volgens cat. RSVB).
- *Verbindingswegen met de buurgemeenten:*
- Geldenaaksebaan (V1) ten zuiden van Meerdaalboslaan.
- Waversebaan (V2) ten zuiden van Leopold III-laan.
- Hertog Engelbertlaan, Kantineplein, Celestijnenlaan ten zuiden van Koning Boudewijnlaan (V3).
- Wijgmaalsesteenweg (V4), Wakkerzeelsebaan (V5), Rotselaarsesteenweg – Baron Descamps-laan (V6).
- Wilselsesteenweg – Holsbeeksesteenweg (V7).
- Vuntcomplex, Kesseldallaan⁹, Eenmeilaan, De Becker Remyplein, Leuvensestraat (V8).
- 4.1.10 Een doortocht wordt gedefinieerd als een deel van een verbindingsweg of een aansluiting op de hoofdwegen, dat een intensieve langsbebouwing kent en daardoor naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie vervult. De inrichting van de doortocht moet hierop afgestemd worden, onder meer door verkeersvertragende maatregelen en de verbetering van de overstekbaarheid. Deze categorisering legt een verkeersfunctie en een inrichting vast, die aanvullend te interpreteren zijn op de categorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

⁹ De Kesseldallaan – Eenmeilaan heeft enkel vanuit Holsbeek een verbindende functie naar Leuven, maar mag niet als aansluiting op het hoofdwegennet (de E314 via afrit 20) worden gebruikt.

- 4.1.11 De stad selecteert volgende doortochten (niet-limitatief) (zie figuur 3.08):
- Tervuursevest tussen Boudewijnlaan en Tervuурsepoort (D1).
 - Vesten tussen Boudewijnlaan en Artoisplein (bovengrondse secties) (D2).
 - Diestsesteenweg tussen Heidebergstraat en Blauwputbrug (D3).
 - Tiensesteenweg tussen (Grensstraat of Philipslaan) en Tiensepoort (D4).
 - Naamsesteenweg tussen Leopold III-laan en Naamsepoort (D5).
 - Tervuursesteenweg tussen Tabor en Tervuursepoort (D6).
 - St. Jansbergsesteenweg in Eghenoven (D7).
 - Aarschotsesteenweg tussen Aambeeldstraat en E314 (D8).
 - Baron Descampselaan (D9).
 - Traject Wilselsesteenweg, Kesseldallaan, Een-meil-aan, De Becker-Remyplein, Leuvensestraat (D10); Celestijnenlaan ten zuiden van Koning Boudewijnlaan – Kardinaal Mercierlaan – Kantineplein (D11).
- 4.1.12 Verzamelwegen worden gedefinieerd als wegen die het verkeer op wijkniveau verzamelen om het naar een hoger wegennet te voeren. Verzamelwegen moeten ingericht worden in functie van de lokale bedieningsfunctie en van de selectieve doorstroming van het wegverkeer. Doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de wijk, moet in principe worden geweerd.
- 4.1.13 Verzamelwegen in de binnenstad worden gedefinieerd als verkeerslussen, omdat zij het verkeer vanaf de ring door de binnenstad en vervolgens opnieuw naar de ring leiden. Primaire verkeerslussen bedienen een openbare centrumparking waarin bezoekersverkeer kan worden opgevangen. Secundaire verkeerslussen bedienen slechts private bestemmingsparkings.
- 4.1.14 De stad selecteert volgende verzamelwegen (niet-limitatief) (zie figuur 3.08 en 3.09):
- In het stadsdeel noordelijke trechter: Ontsluitingsweg spoorwegplateau (Z1) (secundaire weg type II volgens cat. RSV); Kolonel Begaultlaan (Z2); Weggevoerdenstraat (Z4).
 - In het stadsdeel oostelijk heuvellandschap: Gemeentestraat – Holsbeeksesteenweg – Wilselsesteenweg (Z5); Platte Lostraat - De Jonghe-straat, -Koning Albertlaan (Z6); Martelarenlaan (Z7).
 - In het stadsdeel zuidelijk plateau: Geldenaaksebaan (Z8) (van Ring tot N25); Hertogstraat – Kerspelstraat - Pakenstraat (Z9- Hertogstraat (niet-bewoond deel) – Ambachtenlaan (Z10), Waversebaan (van St.-Lambertusstraat tot Leopold III-laan) (Z11), Leopold III-laan (Z32).
 - In het stadsdeel westelijk heuvellandschap: St.-Jansbergsesteenweg (Z12) en Celestijnenlaan ten noorden van Koning Boudewijnlaan(Z13) ; Oude Mechelsesteenweg (Z14).
 - In het stadsdeel binnenstad: primaire verkeerslussen:

- Naamsestraat – Parkstraat (Z15).
- Blijde-Inkomstraat – Ladeuzeplein – Jan Stasstraat – Bondgenotenlaan (Z16).
- Vaartkom – Vaartstraat – Rijsschoolstraat – Van den Gheynlaan – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom (Z17).
- Donkerstraat – Fonteinstraat – Brusselsestraat (Z18).
- Kapucijnenvoer – St.Jacobsplein – Tervuursestraat (Z19).

- In het stadsdeel binnenstad: secundaire verkeerslussen:

- Parkstraat – Vesaliusstraat – Tiensestraat (Z20).
- Bondgenotenlaan – Fochplein – Tiensestraat (Z24).
- Diestsestraat – J.P. Minckelersstraat (Z25).
- Van Monsstraat – J.P. Minckelersstraat (Z26).
- Brusselsestraat – Goudsbloemstraat – Tervuursestraat (Z27).
- Groefstraat – Mgr. Van Waeyenberghlaan (Z28).
- Fonteinstraat – Brusselsestraat – Tielemanslaan – Dirk Boutselaan – Brouwersstraat – Petermannenstraat – Donkerstraat (Z29).
- Janseniussstraat – Redingenhof – Redingenstraat (Z31).

- 4.1.15 Alle wegen die niet tot één van voorgaande categorieën behoren, worden beschouwd als wegen voor lokale bediening. Op deze wegen is de doorstroming van het verkeer ondergeschikt aan de verblijfskwaliteit.

NETWERKEN VOOR OPENBAAR BUSVERVOER

- 4.1.16 De stad ijvert voor de realisatie van een geïntegreerd netwerk van openbaar busvervoer dat is opgebouwd uit het bestaande busnetwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen, die het centrum van de stad bedienen, aangevuld met drie complementaire systemen: regionale snelbuslijnen, tangentiële lijnen (stedelijke snelbuslijnen en cirkelvormige stadslijnen) en centrumlijnen.
- 4.1.17 Het bestaande busnetwerk van ontsluitende stads- en streeklijnen staat in eerste instantie in voor de hoofdverplaatsing van de reizigers vanuit de regio en de woonkernen buiten de binnenstad naar het centrum van Leuven. Tussen Leuven station enerzijds, en het Fochplein en Gasthuisberg anderzijds, verzekeren deze lijnen tevens de functie van voor- en natransport voor trein en bus. Tot slot staan zij voor de lokale verbindingen binnen de agglomeratie.
- 4.1.18 Regionale snelbuslijnen verbinden aan een hoge commerciële snelheid en een goed comfort, de grotere kernen en verkeersattractoren in de Leuvense regio met de stad. De routekeuze en de halte-afstand staan in functie van de optimalisatie van de reissnelheid. De doorstroming van de bus moet maximaal gevrijwaard worden.
- 4.1.19 Stedelijke snelbuslijnen of "Joblijnen" zijn verbindende tangentiële lijnen met een beperkt aantal stopplaatsen. Zij bedienen aan een hoge

commerciële snelheid de voornaamste herkomst- en bestemmingspunten buiten de binnenstad, voor het natransport voor het gehele busnetwerk (inclusief de regionale snelbuslijnen), en van de spoorverbindingen. De lijnen worden ook gebruikt voor snelle stedelijke verbindingen. De routekeuze en de halteafstand staan in functie van de optimalisatie van de reissnelheid. De doorstroming van de bus moet maximaal gevrijwaard worden.

- 4.1.20 De cirkelvormige stadslijnen zijn ontsluitende tangentiële lijnen die zich in het stedelijk gebied buiten de binnenstad ontwikkelen. Zij zorgen voor een rechtstreekse, onderlinge ontsluiting van de woonkernen rond de binnenstad, maar ook voor een relatie met de nieuwe ontwikkelingen buiten het centrum. Tot slot geven zij in de verknopingspunten met de radiale stads- en streeklijnen, de regionale snelbuslijnen, de joblijnen uitstekende overstapmogelijkheden.
- 4.1.21 Centrumlijnen bedienen met aangepaste (kleine) bussen aan een hoge frequentie de binnenstad en sommige locaties in de onmiddellijke omgeving voor het natransport voor auto-, bus- en spoorreizigers en voor de verplaatsing van de bewoners in de binnenstad. De routekeuze en de halte-afstand staan in functie van de optimalisatie van de gebiedsdekking.

INFRASTRUCTUREN VOOR OPENBAAR BUSVERVOER

- 4.1.22 De stad selecteert volgende busknooppunten (niet-limitatief):
Martelarenplein (S1), Fochplein (S2), Parkpoort (S3), Gasthuisberg (S4).
- 4.1.23 De stad selecteert volgende overstaphaltes (niet-limitatief):
Alle verknopingen in het busnetwerk, alle spoorhaltes en alle voorstads-, rand- en centrumparkings.
- ## BEZOEKERSPARKINGS
- 4.1.24 De stad selecteert volgende randparkings (niet-limitatief) (zie figuur 3.09):
Randparking Engels Plein (P4), Randparking Bodart (P5), Randparking Philips (P6), Randparking Martelarenlaan (P7).
- 4.1.25 De stad selecteert volgende centrumparkings (limitatief) (zie figuur 3.09):
Parking de Bond (Martelarenplein) (P8), Parking Ladeuze (P9), Parking Supercity (P10), Parking H.Hart (P11), Parking St.Pieter/St.Rafaël (P12), Parking Minckelers (P13).
- 4.1.26 In de binnenstad voert de stad een uitdovingsbeleid voor moeilijk bereikbare of slecht gelegen rotatieparkings (hetzij door opheffing van de parking, hetzij door herbestemming tot buurtparking) (zie figuur 3.09):

Boerenbond (P14), parking Center (P15), parking Inno (P16), parkings St.-Maartensdal (ondergronds en bovengronds) (P17), parking St. - Maartenstraat (P18), parking Oude Markt (P21).

- 4.1.27 In de binnenstad moet op volgende pleinen het langparkeren voor bezoekers worden afschaft: Hooverplein (P19), Hogeschoolplein (P20), Damiaanplein (P22), St.-Jacobsplein (P23) nadat de centrumparking St.Pieter/St.Rafaël is gerealiseerd), Vismarkt (P24). Op deze pleinen kunnen slechts een beperkt aantal kortparkeerplaatsen worden behouden (zie figuur 3.09).

FIETSNETWERK

- 4.1.28 De stad ontwikkelt een samenhangend fietsnetwerk, dat opgebouwd is uit twee deelnetwerken: de provinciale fietsroutes en de stedelijke fietsroutes.
- 4.1.29 Provinciale fietsroutes zijn gemeentegrens-over- schrijdende routes waarop bovenlokaal fietsver- keer doorheen Leuven gebundeld wordt. Ze ma- ken deel uit van het provinciaal fietsroutenet- werk. De routes ontsluiten de belangrijkste ver- keersattractoren in Leuven, waaronder min- stens het stadscentrum, de multifunctionele ontwikkelingspolen, de bedrijventerreinen, de regionaalstedelijke recreatiegebieden en de campussen. Veiligheid, snelheid, continuïteit en reiscomfort zijn determinerend in de routekeuze. De regionale fietsroutes moeten een eigen bedding krijgen, bewegwijzerd worden, verlicht

zijn en, waar nodig, voorzien worden van bevei- ligde oversteekplaatsen.

- 4.1.30 Stedelijke fietsroutes zijn routes waarop het fietsverkeer binnen de agglomeratie Leuven ge- bundeld wordt. Ze sluiten aan op de provinciale fietsroutes. De routes ontsluiten de belangrijke verkeersattractoren in Leuven, waaronder (naast de in 4.1.29 vernoemde locaties) de woon- kernen, de belangrijkste openruimtegebieden met natuur- of recreatiefunctie, de spoorhaltes, de bedrijvenfragmenten en de grote scholen. Veiligheid, snelheid en continuïteit zijn deter- minerend in de routekeuze. De stadsfietsroutes moeten bewegwijzerd en verlicht worden, een wegmarkering of waar mogelijk een eigen bedding krijgen en, waar nodig, voorzien worden van beveiligde oversteekplaatsen.

4.2 TAAKSTELLING VOOR MOBILITEIT

- 4.2.1 De stad wil het volume aan autoverkeer in Leuven globaal op het bestaande peil stabilise- ren. De bijkomende vervoervraag moet worden opgevangen door verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer.
- 4.2.2 De stad ontwikkelt een monitoring-systeem dat op regelmatige basis moet nagaan of de kwanti- tative en de kwalitatieve doelstellingen en taakstellingen van het mobiliteitsbeleid worden gehaald.

4.3 ACTIES

OPMAAK VAN UITVOERINGSPLANNEN EN VERORDENINGEN

4.3.1 De stad maakt met het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant afspraken over de opmaak van gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) voor die verkeersinfrastructuur die van gewestelijk respectievelijk provinciaal belang zijn. De opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vormen hierbij voor de stad de inhoudelijke basis.

4.3.2 De stad maakt een thematisch RUP voor de verkeersstructuur op. Daarin worden onder meer per beleidscategorie de infrastructuren van gemeentelijk belang afgebakend en wordt de impact van deze categorisering op bouw- en gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende eigendommen bepaald.

4.3.3 De stad stelt een verordening op die de bestemming, de inrichting en het beheer van auto- en fietsparkeerplaatsen reglementeert.

INVESTERINGSPROGRAMMA VOOR HET OPENBAAR DOMEIN

4.3.4 De stad stelt aan het begin van de legislatuur een investeringsprogramma op voor het openbaar domein waarvoor zij verantwoordelijk is. Daarin plant zij de eigen investeringen over twee legislaturen: een effectief uit te voeren pro-

gramma voor de eerste legislatuur, een reserve programma voor de eerste legislatuur en een indicatief programma voor de tweede legislatuur. De stad werkt in functie van dit investeringsprogramma een evaluatiesysteem uit waarmee de prioriteitskeuze voor investeringen kan worden geobjecteerd volgens vooraf vastgelegde criteria.

INFRASTRUCTUURWERKEN

- 4.3.5 De stad start voor 2010 de uitvoeringsstudie van minstens volgende infrastructuurwerken (zie figuur 3.10):
- De heraanleg van de as Vismarkt – Margaretha-plein – Fochplein – Tiensestraat. (I10).
 - De verkeersvrije herinrichting van de Diestsestraat tussen Margaretha-plein en J.P. Minckelerstraat, en de heraanleg van de Louis Melsensstraat en de Van Benedenstraat (I11).
 - De heraanleg van het Engels Plein (mits realisatie parkeergebouw) (I12).
 - Realisatie van een verbinding en een bussluis aan Gasthuisberg – Celestijnenlaan (I13).
 - Heraanleg van de oude spoorbrug over de Vaartkom als fiets- en busverbinding (I14).
 - Uitbouw van voetgangers- en fietsroutes: Fochplein – scholen, Vaartkom – Centrum, Philips – Centrum, Heverlee – Centrum, Kessel-Lo – Centrum (I16).
 - Heraanleg van de Leopold III-laan – Hertog Engelbertlaan – Kantineplein (I17).

- Maatregelen voor de verhoging van de verkeersveiligheid van sommige schoolomgevingen en jeugdlokalen (I19).
 - Maatregelen voor de verbetering van de leefbaarheid van sommige woonstraten (I20).
 - Maatregelen voor de verbetering van het comfort en de veiligheid op gevaarlijke punten langs fietsroutes (I21).
 - Realisatie van een fietsroute langs de Kolonel Begaultlaan (I22).
 - Realisatie van een verbinding en een bussluis aan Gasthuisberg - Brusselsesteenweg (I23).
 - Maatregelen gekoppeld aan de invoering van een nieuw verkeerscirculatieplan voor de binnenstad (I24).
 - Heraanleg Oude Mechelsesteenweg (I25).
 - Herinrichting van de Geldenaaksebaan (o.a. verkeersremmende maatregelen, toeritdoseringen en vrije busbanen, fietspaden) m.i.v. parallelle fietsverbindingen en projecten voor bewonersparkeren (I26).
- 4.4.2 De stad tracht met het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn, de NMBS en de provincie een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van een mobiliteitscentrum.
- 4.4.3 De stad tracht met de provincie Vlaams-Brabant een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke uitbouw van de regionale fietsroutes in Leuven (verwerving tracés, aanleg infrastructuur, signalisatie).
- 4.4.4 De stad tracht met De Lijn een overeenkomst af te sluiten over de gezamenlijke bouw van een busstation op het Fochplein; over de bouw van een busstation aan Parkpoort; en over de verbetering van de wachtaccommodatie op de overstaphaltes van hun busnetwerk.
- 4.4.5 De stad tracht met De Lijn een overeenkomst af te sluiten over de uitbouw van regionale snelbuslijnen, stedelijke snelbuslijnen, cirkelvormige stadslijnen en centrumlijnen. De stad engageert zich de doorstroming van deze buslijnen maximaal te garanderen.
- 4.4.6 De stad verzoekt het Vlaams Gewest en de Provincie Vlaams-Brabant om prioritair de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar busverkeer die in het richtinggevend gedeelte van dit structuurplan worden voorgesteld, te onderzoeken voor de wegen die onder hun respectievelijk beheer vallen.

4.4 SAMENWERKINGSVERBANDEN

4.4.1 De stad verzoekt de NMBS om de haalbaarheid te onderzoeken van de bouw van een GEN-spoorhalte in Haasrode, aan de Philipssite en ter hoogte van Arenberg; van de realisatie van de GEN-verbinding tot Termunckveld en van de bouw en exploitatie van een multifunctioneel spoorplatform op het spoorwegplateau.

4.4.6 De stad verzoekt het Vlaams Gewest en de Provincie Vlaams-Brabant om prioritair de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar busverkeer die in het richtinggevend gedeelte van dit structuurplan worden voorgesteld, te onderzoeken voor de wegen die onder hun respectievelijk beheer vallen.

- 4.4.7 De stad verzoekt de gemeente Herent om gezamenlijk de haalbaarheid te onderzoeken van een vrije busbaan over de Vlietstraat (parallel aan A2, grondgebied Herent), tussen Mechelse- en Brusselsesteenweg.
- 4.4.8 De stad tracht met het Vlaamse Gewest (AVV) een overeenkomst af te sluiten over de investering in volgende gewestwegen, waarbij de stad zich engageert om de kosten ten laste van de stad (voetpaden, groen, rioleringen, aansluitingen lokale wegen, ...) te dragen (zie figuur 3.10):
- Hertracing en heraanleg Aarschotsesteenweg en van het Vuntcomplex (I1).
 - Heraanleg van de Tervuursepoort en de Tervuursevest tot aan de Naamsepoort (alsook de afbraak van het viaduct) (I2).
 - Heraanleg van de Koning Boudewijnlaan voor de multimodale ontsluiting van de wetenschapsparken (alsook de kruispunten en de landschapsaanleg) (I3)
 - De verbetering van de doorstroming van het busvervoer op de gewestwegen, waar technisch mogelijk met vrije busbanen (I4)
 - Heraanleg van de Naamsesteenweg (alsook de doortocht en de spoorovergang, met inbegrip van de nodige doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer) (I5).
 - Heraanleg van de kruispunten aan de Meerdaalboslaan (I6).
- 4.4.9 - Hertracing en heraanleg van de Martelarenlaan (I7).
- Heraanleg van de Parkpoort (alsmede de onder tunneling en het busstation) (I8).
- De aanleg van bufferbekkens langs gewestwegen (I9).



HOOFDSTUK 5

LANDSCHAPSSTRUCTUUR



5 LANDSCHAPSSTRUCTUUR

5.1 DEFINITIES EN SELECTIES

LANDSCHAPSSTRUCTUUR

- 5.1.1 De **landschapsstructuur** is opgebouwd uit structurbepalende elementen die de ruimtelijke samenhang weergeven tussen de verschillende ruimtelijke componenten die betrekking hebben op de beleefswaarde van de stedelijke omgeving. De landschapsstructuur is de ruimtelijke vertaling van het beeldkwaliteitsbeleid en garandeert de samenhang met de andere ruimtelijke structuren in de stad. De landschapsstructuur en het beeldkwaliteitsbeleid worden beschreven in het richtinggevend gedeelte.
- 5.1.2 De ruimtelijke **componenten** die in de landschapsstructuur worden onderscheiden zijn (niet-limitatief): ensembles, fragmenten en zichten.
- 5.1.3 Een **ensemble** is een aaneengesloten ruimte die beleidsmatig als een landschappelijk geheel wordt beschouwd. Een ensemble bestaat uit verschillende fragmenten (zoals gebouwen, infrastructuur, reliëf, open ruimte, ...) die door hun onderlinge relatie een zekere ruimtelijke samenhang vertonen. Dankzij deze ruimtelijke samenhang zijn ensembles herkenbaar en hebben ze als (potentieel) harmonisch geheel een zekere landschappelijke waarde. De ruimtelijke samenhang binnen het ensemble verhoogt bovendien de landschappelijke waarde van de samenstellende fragmenten.

5.1.4

De afbakening van de ruimte die beleidsmatig als een landschappelijk geheel wordt beschouwd, heeft te maken met het **schaalniveau** dat als referentie wordt gehanteerd. Er worden vier schaalniveaus onderscheiden: de stad, het stadsdeel, de deelruimte en de site.

5.1.5

Een **fragment** is een afzonderlijk waarneembaar element in de ruimte, dat beleidsmatig als betekenisvol in het landschap wordt beschouwd en een intrinsieke landschappelijke waarde heeft.

5.1.6

De **waardering** die aan een ensemble of een fragment wordt toegekend, is bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden die aan het ensemble of het fragment geboden worden. In functie van de beleidsmatige categorisering, worden vier waarderingen onderscheiden: historisch waardevol, beeldbepalend, vragend of storend.

5.1.7

Een ensemble of fragment wordt als **historisch waardevol** beschouwd als het door zijn voorkomen een belangrijke getuige vormt van de woldingsgeschiedenis van de stad. Omwille van het geschiedkundig belang moet het ensemble of fragment in zijn huidig voorkomen bewaard worden. Nieuwe ingrepen zijn slechts toegelaten in zoverre ze het voorkomen respecteren en ze nodig zijn voor een zinvol (her)gebruik van de ruimte.

- 5.1.8 Een ensemble of fragment wordt als **beeldbepalend** beschouwd wanneer het door zijn voorkomen de landschappelijke kwaliteit, de specificiteit en de herkenbaarheid van de omgeving bepaalt. Nieuwe ingrepen moeten deze **beeldwaarde** instandhouden of verder verbeteren. In principe vereist dit het behoud van de elementen die aan het ensemble of het fragment zijn beeldwaarde verschaffen.
- 5.1.9 Een ensemble of fragment wordt als **vragend** beschouwd wanneer zijn beeldwaarde onvoldoende is in verhouding tot zijn specifieke of strategische ligging in de stad. Nieuwe ingrepen moeten een substantieel hogere landschappelijke kwaliteit, specificiteit en herkenbaarheid voor het ensemble of het fragment en voor zijn omgeving realiseren.
- 5.1.10 Een ensemble of fragment wordt als **storend** beschouwd wanneer zijn aanwezigheid in de omgeving een onaanvaardbaar verlies aan landschappelijke kwaliteit veroorzaakt. Nieuwe ingrepen moeten erop gericht zijn om het storend karakter weg te nemen. De instandhouding van het ensemble of fragment is niet mogelijk indien dit het behoud van het storend karakter impliceert.
- 5.1.11 Een **zicht** wordt gedefinieerd als de mogelijke waarneming van een karakteristiek landschap vanaf een bepaalde standplaats. Van de geselecteerde zichten moet enerzijds de standplaats publiek toegankelijk worden of blijven, en moet anderzijds de waarneming van het waardevol landschap mogelijk blijven.
- #### ENSEMBLES OP SCHAAL VAN DE STAD
- 5.1.12 Een ensemble op schaal van de stad bepaalt door zijn beeldwaarde en zijn omvang de landschappelijke kwaliteit van Leuven. Ingrepen die deze beeldwaarde significant wijzigen, moeten onderworpen worden aan een openbaar onderzoek en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad, na advies van de GECORO.
- 5.1.13 De selectie, de afbakening en de omschrijving van de beeldwaarde van de ensembles op schaal van de stad gebeurt in een RUP voor de landschapsstructuur. Zolang er geen RUP is moet de aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant zal wijzigen, zelf een structurschets opmaken voor het betreffende gebied. Daarin wordt de impact van de ingreep op het gebied nagegaan.
- #### ENSEMBLES OP SCHAAL VAN EEN STADSDEEL
- 5.1.14 Een ensemble op schaal van een stadsdeel bepaalt door zijn beeldwaarde en zijn omvang de landschappelijke kwaliteit van een stadsdeel van Leuven, zoals deze in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan werden gedefinieerd. Ingrepen die deze beeldwaarde significant wijzigen, moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad, na advies van

de GECORO. Voor historisch waardevolle ensembles op schaal van een stadsdeel moeten deze ingrepen bijkomend aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

- 5.1.15 De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de ensembles op schaal van een stadsdeel gebeurt in een RUP voor de landschapsstructuur. De aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant zal wijzigen, moet een inrichtingsplan opmaken voor het betreffende gebied. Daarin wordt de impact van de ingreep op het gebied nagegaan.

ENSEMBLES OP SCHAAL VAN EEN DEELRUIMTE

- 5.1.16 Een ensemble op schaal van een deelruimte bepaalt door zijn beeldwaarde en zijn omvang de landschappelijke kwaliteit van een deelruimte of een deelsysteem van Leuven, zoals deze in het richtinggevend gedeelte van het structuurplan werden gedefinieerd. Ingrepen die deze beeldwaarde significant wijzigen, moeten voor advies aan de GECORO worden voorgelegd. Voor historisch waardevolle ensembles op schaal van een deelruimte moeten deze ingrepen bijkomend ter goedkeuring aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

- 5.1.17 De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de ensembles op schaal van een deelruimte gebeurt in een RUP voor de landschapsstructuur. De aanvrager van een in-

greep die de beeldwaarde significant zal wijzigen, moet een stedenbouwkundig plan opmaken voor het gebied in kwestie. Daarin wordt de impact van de ingreep op het gebied nagegaan.

ENSEMBLE OP SCHAAL VAN EEN SITE

- 5.1.18 Een ensemble op schaal van een site bepaalt door zijn beeldwaarde en zijn omvang de landschappelijke kwaliteit van een site die ruimtelijk en/of beheersmatig één geheel vormt. Het college van burgemeester en schepenen oordeelt over de ingrepen die deze beeldwaarde significant zullen wijzigen. Voor historisch waardevolle ensembles op schaal van een deelruimte moeten deze ingrepen bijkomend voor advies aan de GECORO worden voorgelegd.

- 5.1.19 De selectie, de afbakening en de definitie van de beeldwaarde van de historisch waardevolle ensembles op schaal van een site gebeurt in een RUP voor de landschapsstructuur. Voor de andere gebeurt dit op het moment van de vergunningsaanvraag. De aanvrager van een ingreep die de beeldwaarde significant zal wijzigen, moet een architecturaal plan opmaken voor het gebied in kwestie. Daarin wordt de impact van de ingreep op het gebied nagegaan.

FRAGMENTEN

- 5.1.20 In het structuurplan worden op niet-limitatieve wijze de fragmenten geselecteerd waarvan de intrinsieke landschappelijke waarde afwijkt van

de landschappelijke waardering die aan de omgeving wordt toegekend. De andere fragmenten worden opgenomen in het RUP voor de landschapsstructuur, of worden geselecteerd wanneer zij het voorwerp uitmaken van een vergunningsaanvraag.

ZICHTEN

- 5.1.21 Afhankelijk van de wijsheid van de waarneming wordt een zicht op schaal van de stad, van een stadsdeel, van een deelruimte of van een site gedefinieerd. De zichten op schaal van de stad en van een stadsdeel worden in het RUP voor de landschapsstructuur vastgelegd. De zichten op schaal van een deelruimte of van een site kunnen worden geselecteerd op het ogenblik dat een vergunningsaanvraag een impact heeft op het betreffende zicht.

60

5.2 SAMENWERKINGSVERBANDEN

- 5.2.1 De stad tracht met de afdeling Monumenten en Landschappen van het Vlaamse Gewest een overeenkomst af te sluiten over de uitbouw van een gemeenschappelijk beleid voor de landschappen en het historisch waardevol patrimonium in Leuven.



HOOFDSTUK 6

BINDEND BELEIDSKADER



6 BINDEND BELEIDSKADER

6.1 GEÏNTEGREERD RUIMTELIJK BELEID

- 6.1.1 Alle initiatieven met een belangrijke ruimtelijke impact die ontwikkeld worden door de diverse stedelijke diensten en door de instellingen die ondergeschikt zijn aan het gemeentelijk niveau, moeten rekening houden met de inhoud van dit structuurplan. Dat moet minstens gebeuren door deze initiatieven explicet in de context van het structuurplan te situeren bij adviezen aan het schepencollege, de gemeenteraad of externe betrokkenen.
- 6.1.2 Indien een stedelijke dienst een advies verleent dat afwijkt van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan, moet het explicet worden gemotiveerd.
- 6.1.3 De ruimtegebonden aspecten van de nieuwe stedelijke beleidsplannen moeten in overeenstemming zijn met de inhoud van dit structuurplan. Indien deze beleidsplannen van het richtinggevend gedeelte van het structuurplan afwijken, dan moet dat nadrukkelijk worden gemotiveerd.
- 6.1.4 Bestaande beleidsplannen, waarvan de ruimtegebonden aspecten niet in overeenstemming zijn met de inhoud van het structuurplan, moeten worden aangepast.

6.1.5

De dienst ruimtelijke planning adviseert het college of de ruimtegebonden aspecten van de beleidsplannen van de stad en andere overheden, in overeenstemming zijn met het structuurplan. Dat geldt ook voor de initiatieven met een ruimtelijke impact, voorgesteld door diverse stedelijke diensten, door de instellingen die ondergeschikt zijn aan het gemeentelijk niveau en door andere overheden.

6.2 KOPPELING VAN HET STRUCTUURPLAN AAN DE BEGROTING

6.2.1

Zoals bepaald in art. 6§ 3, 3de lid van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zal het schepencollege elk jaar een jaarverslag opstellen voor de evaluatie van de uitvoering van de bindende bepalingen. Ook zal het college een jaarprogramma opstellen dat een keuze bevat van de uit te voeren bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

6.2.2

Zodra het nieuwe gemeentedecreet in werking treedt, zal bovenvermeld jaarprogramma geïntegreerd worden in de jaarlijkse beleidsnota en het jaarlijkse budget die conform het gemeentedecreet zullen moeten opgesteld worden.

- 6.2.3 Aan het begin van volgende legislatuur, zal de uitvoering van het structuurplan als element in een strategische meerjarenplanning (strategische nota en financiële nota) worden opgenomen. In de strategische nota worden de beleidsopties voor het extern en het intern te voeren gemeentebesteid op elkaar afgestemd en geïntegreerd. In de financiële nota wordt verduidelijkt hoe het financieel evenwicht wordt gehandhaafd en worden de gevolgen van de beleidsopties van de strategische nota weergegeven.
- 6.3.3 De Leuvense Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) bestaat voor 50% uit deskundigen en voor 50% uit vertegenwoordigers van de maatschappelijke geledingen.

6.3 BELEIDSVOORBEREIDEND OVERLEG

- 6.3.1 De overleggroep voor stedenbouw en ruimtelijke ordening (SRO), die het structuurplanningsproces gestuurd en begeleid heeft, blijft functioneren voor de uitvoering van het structuurplan en voor het opvolgen van belangrijke ruimtelijke projecten en processen. De overleggroep bestaat uit een vaste kern van leden van het college, vertegenwoordigers van de stedelijke diensten en eventueel externe deskundigen en kan naargelang de agenda uitgebreid worden. Het schepencollege legt de samenstelling van de overleggroep vast.
- 6.3.2 Het schepencollege stelt voor de voorbereiding, de uitwerking en de opvolging van belangrijke ruimtelijke processen en projecten die de stad initieert, een ambtelijke werkgroep samen. Het college legt vast welke dienst de coördinator is van het betrokken project. De ambtelijke werkgroep legt de voortgang en de resultaten van zijn werk ter discussie voor aan de overleggroep voor stedenbouw en ruimtelijke ordening.
- 6.3.3 De Leuvense Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) bestaat voor 50% uit deskundigen en voor 50% uit vertegenwoordigers van de maatschappelijke geledingen.
- 6.3.4 Het werkdomein van de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) wordt uitgebreid met een pre-adviesfunctie voor belangrijke ruimtelijke processen en projecten. Het college vraagt voor deze dossiers een pre-advies aan de GECORO na principiële goedkeuring van het dossier op het college. Het college en de GECORO stellen een afsprakennota op waarin de praktische uitwerking van de taken van de GECORO wordt vastgelegd.
- 6.3.5 Na de principiële goedkeuring van belangrijke ruimtelijke processen en projecten door het college, worden deze geagendeerd op de gemeenteraadscommissie voor ruimtelijke ordening en andere bevoegde gemeenteraadscommissies.

6.4 PROCESBEGELEIDING

- 6.4.1 De stad ontwikkelt een begeleidingsprocedure waarin de conceptie van bouwprojecten kan begeleid worden door een begeleidingscommissie. Deze commissie brengt gemotiveerd advies uit aan het college (bij de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning of een planologisch attest) of aan de gemeenteraad (bij de goedkeuring van een inrichtingsplan of een stedenbouwkundig plan). Het toepassingsgebied van de begeleidingsprocedure zal worden vastgelegd in de ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- 6.4.2 In de begeleidingsprocedure voor kleine en middelgrote projecten wordt de stad vertegenwoordigd door een begeleidingscommissie die bestaat uit de stedenbouwkundig ambtenaar, eventueel aangevuld door een vertegenwoordiging van het schepencollege en door andere stedelijke diensten.
- 6.4.3 In de begeleidingsprocedure voor grote projecten wordt de stad vertegenwoordigd door een begeleidingscommissie die bestaat uit de stedenbouwkundig ambtenaar, een vertegenwoordiging van het schepencollege, de dienst ruimtelijke planning en één tot drie externe deskundigen, eventueel aangevuld met andere stedelijke diensten.

6.4.4

De stad selecteert per begeleidingsprocedure de externe deskundige(n) die wordt aangezocht voor het opvolgen van het project uit een lijst van externe deskundigen. Deze lijst wordt na een publieke oproep tot kandidaatstelling samengesteld door de gemeenteraad. De deskundigen van de GECORO worden aan deze lijst toegevoegd.

6.4.5

De kosten voor de begeleidingsprocedure worden aangerekend aan de aanvragers van een stedenbouwkundige vergunning of een planologisch attest, door middel van een forfaitaire administratieve kostprijs evenredig met de omvang van het project. De gemeenteraad legt hiervoor in een verordening de voorwaarden vast.

6.4.6

De stad stelt een verordening op die de lasten vastlegt die worden verbonden aan stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen.

6.4.7

De stad stelt een traject op voor de digitalisering van het ruimtelijke ordeningsbeleid.

6.5 TAKEN EN BESTAFFING STEDELIJKE DIENSTEN

6.5.1

Het college legt binnen het jaar na de definitieve vaststelling van het structuurplan door de gemeenteraad, de taken vast die de stedelijke diensten moeten vervullen in de verdere verfijning, de uitvoering en de evaluatie van het structuur-

plan. Het college legt vervolgens de noodzakelijke aanpassingen aan het personeelsbehoeftenplan en de personeelsformatie ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad.

6.5.2 Het college geeft, ten laatste drie jaar na de definitieve vaststelling van het structuurplan door de gemeenteraad, aan de dienst ruimtelijke planning de opdracht tot inventarisatie van de onderzoeks vragen die moeten beantwoord worden in functie van de herziening van het structuurplan. Het college geeft, ten laatste vier jaar na de definitieve vaststelling van het structuurplan door de gemeenteraad, aan de dienst ruimtelijke planning de opdracht tot opmaak van een voorontwerp van herziening van het structuurplan. Het college start, ten laatste vijf jaar na definitieve vaststelling van het structuurplan door de gemeenteraad, de goedkeuringsprocedure voor de herziening ervan.

6.6 COMMUNICATIE

6.6.1 De stad informeert de bevolking op herkenbare en geregelde wijze over de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan. In ieder geval wordt minstens éénmaal per jaar een brochure verspreid en wordt een algemene informatievergadering gehouden.

6.6.2 De stad bestendigt het Infohuis als een dienst die aan de bevolking informatie en duiding verstrekt over projecten en initiatieven aangaande ruimtelijke ordening en openbare werken; dit zowel voorafgaand, tijdens als na de uitvoering van de werken.

6.6.3 De stad organiseert bij de voorbereiding van alle belangrijke bouw- en infrastructuurprojecten een informatievergadering voor de omwonenden. Deze heeft plaats na de principiële goedkeuring door het college maar vóór de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad. Op deze informatievergadering wordt het project toegelicht vanuit de context van het algemeen ruimtelijk en/of mobiliteitsbeleid en vanuit de ruimtelijke inpassing in de omgeving. De stad wordt vertegenwoordigd door minstens één lid van het college, door de ontwerper en door een gespecialiseerde ambtenaar van de dienst in kwestie. Indien een ander bestuur dan de stad bouwheer is, moet dat samen met zijn ontwerper aanwezig zijn op de informatievergadering.

6.6.4 De stad stelt een prospectus samen waarin de beschikbare terreinen en gebouwen voor economische en centrumfuncties worden voorgesteld, samen met een beschrijving van hun respectievelijke locatiekarakteristieken en vestigingsvoorwaarden. De prospectus wordt op regelde basis geactualiseerd.

6.7 SAMENWERKINGSVERBANDEN

- 6.7.1 De stad biedt haar inwoners de mogelijkheid om toe te treden tot een stedenbouwforum, waar plannen voor belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen in Leuven worden toegelicht en besproken. De stad verzoekt de stichting Stad en Architectuur te participeren in de oprichting en de ondersteuning van dit forum en in de uitwerking van een samenwerkingsprotocol tussen het stedenbouwforum en het stadsbestuur. In dat protocol worden de voorwaarden bepaald van onder andere de informatieverstrekking, de inspraak en de doorwerking in de besluitvorming.
- 6.7.2 De stad verzoekt de afdeling Ruimtelijke Planning het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Leuven opnieuw op te starten, en alle buurgemeenten in het proces te betrekken.
- 6.7.3 De stad neemt het initiatief om het bestaande ambtelijke overleg over ruimtelijke ordening tussen de centrumsteden op te waarderen tot een overlegplatform op beleidsniveau. Van daaruit worden de gemeenschappelijke bekommernissen bij de Vlaamse Regering bepleit.
- 6.7.4 De stad neemt het initiatief voor een intergemeentelijk overleg tussen Rotselaar, Holsbeek, Haacht, Lubbeek, Bierbeek, Oud-Heverlee, Ber-

tem, Herent en Leuven, met de bedoeling een gemeenschappelijk ruimtelijk beleid uit te werken over de grensoverschrijdende ruimtelijke vraagstukken. De gemeenschappelijke thema's kunnen onder meer betrekking hebben op mobiliteit, sociale en reguliere huisvesting, openruimtebeleid, economie en centrumfuncties.

