

Leeswijzer

Het oorspronkelijk gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan GGR-K2 Martelarenlaan bestaat uit een toelichtingsnota, een plan bestaande toestand, een grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften en een onteigeningsplan.

Het onteigeningsplan wordt niet weerhouden bij de gedeeltelijke herziening, de noodzakelijke verwervingen in functie van de realisatie van de kop van Kessel-Lo zijn reeds gebeurd. De overige documenten worden herzien. Met de gedeeltelijke herziening van het RUP wordt een register planbaten/planschade en een MER-screeningsdossier aan het RUP toegevoegd.

De gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan bestaan uit vijf delen:

- Deel 1: wijzigingen van de toelichtingsnota en de toelichtende figuren
- Deel 2: de grafische plannen (plan bestaande toestand, bestemmingsplan)
- Deel 3: wijzigingen van de stedenbouwkundige voorschriften
- Deel 4: het register planbaten, planschade, kapitaal- en gebruikersschade
- Deel 5: de MER-screeningsnota

De wijzigingen worden als volgt weergegeven: **onderlijnd= toegevoegd, ~~doorgehaald~~= geschrapt**)

Voor de toelichtingsnota en de voorschriften worden enkel de wijzigingen in procedure gebracht. Om de leesbaarheid te vergroten, wordt informatief ook een gecoördineerde versie toegevoegd.

GEBIEDSGERICHT RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN GGR-K2a MARTELARENLAAN - HERZIENING

Deel 1: Wijzigingen toelichtingsnota

ONTWERP

Laatste aanpassing op 29/07/2013

Ontwerpers: Kristine Verachtert & Ilse Premereur

1. JURIDISCH KADER VOOR DE ONTWIKKELING STATIONSOMGEVING LEUVEN

1.1 Plannen van aanleg

Voorliggend “RUP Martelarenlaan” is het sluitstuk van de bestemmingsplannen/uitvoeringsplannen voor de herontwikkeling van de Leuvense stationsomgeving.

Het RUP biedt het noodzakelijke juridisch kader voor de ontwikkeling van de omgeving van de Martelarenlaan, met in het bijzonder de “Kop van Kessel-Lo”. Met deze term wordt de oostelijke zijde van de stationsomgeving aangeduid.

Eerder werden reeds BPA K15 Tiensevest (MB 16-04-1962, herziening MB 06-05-1997), BPA L22 Westelijke Spoorweggeul (MB 15-12-1997, herziening MB 10-01-2003), BPA L23 Station (MB 30-09-1997, herzieningen MB 22-03-2001, 10-01-2003 en 11-09-2003) en BPA L24 Diestsevest-Vuurkruisenlaan (MB 07-10-1997) opgemaakt.

De infrastructuurwerken langs de stadszijde zijn reeds uitgevoerd. Diverse openbare en private bouwprojecten zijn reeds gerealiseerd, in realisatie of in voorbereiding.

~~In het Gewestplan Leuven wordt het plangebied gedeeltelijk ingekleurd als woongebied (KB 7/04/1977) en gedeeltelijk als gebied voor stedelijke ontwikkeling, een gedeelte hiervan (de spoorwegzone) is ook reservatiegebied (MB 12/10/1998). Voorliggend RUP vormt gedeeltelijk de verdere uitwerking van het gebied voor stedelijke ontwikkeling, zoals voorzien in het bestemmingsvoorschrift. Het RUP Martelarenlaan omvat ook een gedeeltelijke herziening van het BPA L28 Stationsoverkapping (MB 22/03/2001).~~

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

1.2 Beschermde monumenten en stadsgezichten

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

1.3 Vogelrichtlijn- en habitatrichtlijngebieden

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

1.4 Verkavelingen

In het plangebied zijn twee verkavelingen geldig: KES 247 en KES 328. Deze verkavelingen zijn gescreend op hun realisatiegraad en hun inhoud.

Voor de verkavelingen KES 247 en KES 328 is er geconcludeerd dat de meeste verkavelingsvoorschriften overbodig zijn geworden door de voorschriften van de algemene bouwverordening van de stad Leuven en omdat de verkavelingen reeds zijn gerealiseerd.

Bij aanvragen die afwijken van de vaak zeer gedetailleerde verkavelingsvoorschriften en die toch stroken met goede ruimtelijke ordening, zorgen de verkavelingen voor heel wat procedurelast, zowel voor de aanvragen als voor vergunningverlener. Ofwel moet de afwijkingsprocedure gevolgd worden, ofwel moet voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, de verkaveling worden gewijzigd. Dit is een tijdrovende procedure. Bovendien moet zowel gewestplan, verkavelingsvoorschriften als algemene bouwverordening worden afgetoetst in de vergunningverlening. Daarom zal het RUP deze verkavelingen opheffen: KES 247 en KES 328.

2. RELATIE MET ~~HET-DE~~-RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN LEUVEN

2.1 RSV

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt voor de stedelijke gebieden gewezen op het belang van stationsomgeving als motor voor stedelijke vernieuwing.

Om stedelijke gebieden leefbaar te houden, moet in bepaalde delen de automobilititeit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer, efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations.

Leuven is onderdeel van de zogenaamde kantorendriehoek, gevormd door de stedelijke gebieden met Antwerpen, Gent en het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, Leuven en Mechelen. Hierbinnen ligt de klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren. Stationslocaties komen in aanmerking als kantoormilieu omwille van de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Ook de gewenste ruimtelijke structuur voor de 'lijninfrastructuur' sluit hierbij aan. De gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven wanneer de verplaatsingsmogelijkheden te voet, per (brom)fiets en met collectief vervoer het grootst zijn en wanneer ze afgestemd blijven op de kenmerken van herkomst – en bestemmingslocaties. Vandaar dat in de stedelijke gebieden een locatiebeleid wordt voorgestaan en dat specifieke ontwikkelingsperspectieven worden aangegeven voor de stationsomgevingen.

Een belangrijk deel van de toekomstige mobiliteit moet worden gerealiseerd door het bevorderen van het treingebruik. Hiervoor moeten in de stationsomgevingen ruimtelijke condities worden gecreëerd door o.a. verdichting, correcte functiebepaling en intensivering van het ruimtegebruik, een

verbetering van de belevingswaarde van de stationsomgeving en een doelgerichte verbetering van het voor- en natransport.

Het RSV duidt een aantal structuurbepalende stations aan waar het nodig is een verdichting van de stationsomgeving na te streven. Leuven is aangeduid als structuurbepalend hoofdstation voor het regionaalstedelijk gebied Leuven.

Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoerdergerichte activiteiten nagestreefd. Het gebied waar een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoerdergerichte activiteiten wordt nagestreefd, komt maximaal overeen met een perimeter van ca. 1.000m in een regionaalstedelijk gebied als Leuven. Binnen deze gebieden wordt bij prioriteit, en met inachtnaam van de leefbaarheid van het gebied, de verwachte toename in kantoren en in handel en diensten opgevangen.

Op een moeilijk met de wagen bereikbare locatie moet selectief worden omgesprongen met nieuwe parkeergelegenheid. Enkel indien de bereikbaarheid voor de andere vormen van grondgebruik in de omgeving wordt beperkt (wijziging van het mobiliteitsprofiel van de plaats, vb. via een stringenter parkeerbeleid), of indien de autobereikbaarheid van het station zou worden verbeterd (wijziging van het bereikbaarheidsprofiel), is een dergelijk beleid aangewezen.

Het verdichten rond stations is op zich nog geen garantie voor een economische impuls. Een marktgerichte invulling moet afgestemd blijven op de kwaliteit van de locatie. Dit wil zeggen dat aandacht moet gaan naar:

- de ruimtelijke potenties en kwaliteiten van de locatie (ruimtelijk profiel);
- de functie van het station in het netwerk (bereikbaarheidsprofiel);
- de mobiliteitsbehoeften van het stedelijk gebied in het algemeen en van de stationsomgeving in het bijzonder (mobiliteitsprofiel);
- de marktvraag op basis van het economisch profiel van het stedelijk gebied.

2.2. RSVB

Leuven wordt in het structuurplan van de provincie Vlaams-Brabant vermeld als interstedelijk knooppunt (Vlaamse bevoegdheid). Dergelijke interstedelijke knooppunten zullen zich vooral richten naar de nationale verbindingen. Het zijn knooppunten waar belangrijke passagiersstromen samenkomen. Deze knooppunten zijn gewoonlijk gesitueerd in een stedelijk gebied en vervullen een belangrijke rol in de ontsluiting van dit regionaalstedelijk gebied. De comfort- en kwaliteitseisen zijn hoog. Een goede overstap tussen het nationale, regionale en lokale openbaar vervoersnetwerk is essentieel en dient dan ook ruimtelijk ondersteund. Het knooppunt heeft een niet te onderschatten regionale uitstraling en trekt dan ook vanuit een relatief ruime regio potentiële reizigers aan. Een deel van deze potentiële reizigers zal in het voor- en natransport naar het openbaar vervoerknooppunt gebruik maken van de wagen. Parkeervoorzieningen in het vervoerknooppunt zijn dan ook essentieel. Dit soort knooppunten kan, naast de basisvoorzieningen, ook een supplementair aanbod voorzieningen uitbouwen. Deze voorzieningen dienen echter in eerste instantie afgestemd te zijn op de gebruikers van de vervoerlijnen die dit knooppunt aandoen. Daarenboven dient voldoende

aandacht te gaan naar fietsstallingen. Het is niet de bedoeling dat deze voorzieningen een concurrentie vormen voor de uitbouw van (basis)voorzieningen in het omliggende stedelijk weefsel;

Steden worden gekenmerkt door een overwegend bebouwde ruimte en een zeer specifiek kleinschalig en fijnmazig netwerk van open ruimten, bestaande uit een aaneenschakeling an plein, groene lijnelementen en waterlopen. De provincie wenst dit openruimtenetwerk doorheen de stedelijke gebieden ruimtelijk te ondersteunen en te versterken. Er dient bijzondere aandacht te gaan naar de kwaliteit en het aanbod aan groene en open ruimte-elementen. Een verbetering van de openbare ruimten en plekken ter ondersteuning van de woonkwaliteit en het recreatief gebruik (rust en speelruimte, ruimte voor allerlei georganiseerde activiteiten,...) staat voorop.

De provincie maakt onderscheid tussen een netwerk voor functioneel fietsverkeer en een netwerk voor recreatief fietsverkeer. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt kernen en attractiepolen met utilitaire fietsvoorzieningen, in eerste instantie voor de afwikkeling van woon-werk, woon-school en woonwinkelverkeer. De Martelarenlaan is aangeduid als alternatieve functionele fietsroute in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

2.3 RSL

3. STEDENBOUWKUNDIGE VERANTWOORDING

3.3. LATERE AANPASSINGEN

(e) kopgebouw Tiensesteenweg Parkgebouw

In tegenstelling tot de stationsontwikkeling langs de Martelarenlaan (zone Ga), is voor het ~~kopgebouw aan de Tiensesteenweg parkgebouw op de hoek van de Koning Albertlaan en de Martelarenlaan~~ (zone Gd) nog geen concreet bouwprogramma gekend. Daarom is het niet aangewezen om de gebouwmorfologie in het stadsontwerp (die gebaseerd is op een hypothetisch programma, rapport blz. 66) dwingend vast te leggen in het RUP.

Het stadsbestuur heeft met de NMBS afspraken gemaakt m.b.t. de kwaliteitsbewaking bij de toewijzing van de gronden en bij de uitwerking van het ontwerp. ~~De idee van een sokkel en een bovenbouw behoudt de waarde van een suggestie in het toelichtingsgedeelte.~~

3.4 ~~toelichting bij de voorschriften~~

4. VERANTWOORDING VOOR DE GEDEELTELIJKE HERZIENING

4.1 Landschapsontwerp Park Belle Vue

Figuur p: Ontwerp Park Belle Vue

Figuur q: 3D-beelden en snedes van het park

Figuur r: studies bouwhoogte

De ontwikkeling van de oostelijke zijde van de stationsomgeving is reeds een aantal jaren geleden gestart. Ter hoogte van het station is er geopteerd voor een compacte ontwikkeling op maat van Kessel-Lo, die de stad aan deze zijde een gezicht moet geven. Deze ontwikkeling is reeds voor een groot deel gerealiseerd. Het meer zuidelijke deel wordt het park Belle Vue, dat de groene tegenhanger vormt van het stationseiland. Voor het ontwerp van het park werd via de procedure van de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester het bureau H+N+S geselecteerd.

Het park krijgt zijn ruimte door het verleggen van de Martelarenlaan naar een verzonken ligging dicht bij de sporen. De belangrijke verbindingsweg wordt opgespannen tussen de twee steenwegen en krijgt een zorgvuldige tracering waardoor de route een parkway-achtige sfeer krijgt. Een gestapelde natuurstenen keermuur begeleidt het verloop van de nieuwe weg en vormt de afscheiding naar het park.

Het bestaande hoogteverschil tussen de huidige Martelarenlaan en het spoorwegemplacement wordt versterkt om de beleving van en de oriëntatie op de omgeving maximaal uit te buiten. Het maaiveld loopt geleidelijk af vanaf de weg langs de gevels naar de verlegde Martelarenlaan. De zone die ontstaat door de verlegging van de Martelarenlaan is de basis voor het gemoduleerde maaiveld. Door het profiel van het park een hol-bolverloop te geven worden de hoogteverschillen gedramatiseerd. De holling benadrukt de weidsheid van het park en creëert zichten op spoorweg en omgeving. Door de bolle beëindigingen ontstaan gevarieerde zichten en ruimtes in het park. Aan de uiteinden van het park wordt het maaiveld beëindigd door groene heuvels. Deze markante koppen aan noord-en zuidzijde vormen een duidelijke begrenzing van de parkruimte, dragen bij aan de beleving van het park en bieden een tegengewicht voor de verkeersknopen.

Twee stenige accenten, de bastions genaamd, zijn hoger gelegen dan het maaiveld en geven structuur aan het park. Door hun ligging op de kruising van verschillende routes zullen ze als ontmoetingsplekken gebruikt kunnen worden. Het brugbastion ligt op de plaats waar in de toekomst de nieuwe fietsbrug zal aanlanden en heeft een stedelijk karakter. Het wijkbastion is kleinschaliger en oriënteert zich op de achterliggende wijk.

Geïnspireerd op de bestaande voortuinen krijgt de bebouwing langs het park een kleinschalige groene afronding, de tuinenstrip genaamd. In deze zone ligt de parkweg die de functie van fietsstraat met enkel bestemmingsverkeer krijgt. Door de bijzondere profilering van de weg, twee fietsstroken gescheiden door een strip van kasseien, wordt de automobilist duidelijk gemaakt dat hij te gast is. In de tuinenstrip kan op gemarkeerde plaatsen geparkeerd worden. Daarnaast voorzien karresporen van grastegels de toegankelijkheid van de bestaande inpandige garages.

Het uitgewerkte landschapsonwerp houdt een aantal duidelijke keuzes in. Een aantal van deze keuzes zijn niet realiseerbaar binnen het huidige RUP Martelarenlaan. Een herziening is dan ook noodzakelijk.

- (1) In het stadsontwerp Kop van Kessel-Lo werden meerdere mogelijke scenario's naar voor geschoven als oplossing voor het combineren van het doorgaand verkeer op de Martelarenlaan met de realisatie van een park. De voorschriften van het oorspronkelijke RUP lieten de realisatie van deze verschillende scenario's toe. In het landschapsonwerp wordt ervoor gekozen om het tracé van de Martelarenlaan voor doorgaand verkeer zo dicht mogelijk bij het spoor te positioneren, omdat het park hierdoor een zeer grote bruikbare diepte krijgt. Aangezien het tracé van de Martelarenlaan nu gekend is, wordt dit dan ook exact ingetekend op het grafisch plan.
- (2) In het oorspronkelijke RUP werd een 'kopgebouw' voorzien op de hoek van de Martelarenlaan en de Tiensesteenweg (zone met gemengde bestemming Gd). Uit het landschapsonwerp voor het park en het voorstel voor de inrichting van de knoop Tiensesteenweg –Martelarenlaan blijkt echter dat het verschuiven van het kopgebouw tot in het park (= 'parkgebouw') zowel landschappelijk als verkeerskundig een betere optie is. De nieuwe inplanting laat immers toe dat het gebouw volledig geïntegreerd wordt in het park, wat de woon- en leefkwaliteit ten goede komt. Daarnaast wordt hier ook een compacte organisatie van de verkeersknoop mogelijk. Met deze herziening wordt de zone Gd dan ook verschoven op het grafisch plan. Qua bouwhoogte is er gezocht naar een evenwicht tussen een gebouw dat voldoende hoog is om 'aanwezig' te zijn en een gebouw dat op schaal blijft van de woningen langs de Martelarenlaan en van het park. Hierbij is gekomen tot een maximale bouwhoogte van 25m.
- (3) Parkeerplaatsen
Omdat er door de vernieuwde aanleg een aantal parkeerplaatsen rondom de Martelarenlaan zullen verdwijnen, wordt met de herziening van het RUP de mogelijkheid geboden om bijkomende ondergrondse parkeerplaatsen te voorzien.
Zo kan één van de twee bastions die in het park worden voorzien, ingezet worden om een aantal extra parkeerplaatsen onder te voorzien. Ook onder het parkgebouw kan een extra parkeercapaciteit worden aangeboden voor bewoners van de Martelarenlaan en/of de omliggende straten.

4.2. Nood aan bijkomende studentenhuisvesting

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

4.3 Technische aanpassingen

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

- In de voorschriften voor de zones voor wonen Wa3 en Wa4 zal de bepaling dat “per begonnen schijf” van 5 meter gevellengte minstens één woning moet worden gerealiseerd” worden geschrapt. Deze bepaling leidt immers tot ongewenste situaties, waarbij dus bijvoorbeeld bij een gevellengte van 5.20m twee zeer smalle woningen moeten opgericht worden.
- De bepalingen rond verhardingen in de voortuin (zone voor voortuinen VT) zullen worden afgestemd op de algemene bouwverordening.
- De voorschriften voor de hoeken van de bouwblokken (zone voor wonen Wc) worden aangepast zodat ook een renovatieproject mogelijk wordt (momenteel zijn deze uitsluitend gericht op nieuwbouw).

Daarnaast wordt een groot deel van de algemene voorschriften van het RUP geschrapt. De stad heeft een algemene bouwverordening sinds begin 2010. De voorschriften van het RUP zijn geëvalueerd, maar er is geoordeeld dat de algemene bouwverordening volstaat en dat het niet langer nodig is om in het RUP nog dergelijke algemene voorschriften te behouden.

5. TOELICHTING BIJ DE VOORSCHRIFTEN

Voor een toelichting bij de bestemmingsvoorschriften wordt verwezen naar de rechterkolom in de verdere tekst.

6. OPGAVE VAN DE VOORSCHRIFTEN DIE WORDEN OPGEHEVEN

De herziening van dit RUP heft binnen het afgebakende plangebied volgende artikels op van het gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan “GGR-K2 Martelarenlaan”:

- Art. 1.3 Gebouwen
- Art. 1.4 Kwaliteit van de woningen
- Art. 1.5 Afwijkingen van deze planvoorschriften
- Art. 2.2.2 Bestemming (deel van art. 2.2 Zone met gemengde bestemming Ga “Stationsontwikkeling”)
- Art. 2.2.8 Afwijkingen van de algemene bepalingen ((deel van art. 2.2 Zone met gemengde bestemming Ga “Stationsontwikkeling”)
- Art. 2.8.3 Bebouwing (deel van art. 2.8 Zone met gemengde bestemming Gc “Site voormalig provinciehuis”)
- Art. 2.9.2 Bestemming – A. Hoofdbestemming (deel van art. 2.9 Zone voor wonen Wa “Langsbebouwing Martelarenlaan en Diestsesteenweg”)
- Art. 2.10.2 Bestemming – A. Hoofdbestemming (deel van art. 2.10 Zone voor wonen Wb “Bebouwing zijstraten”)

- Art. 2.11.3 Bebouwing – B. Deelzone Wc.1 en Wc.2 (deel van art. 2.11 Zone voor wonen Wc “Hoeken bouwblokken”)
- Art. 2.15.3 Onbebouwde Ruimte (deel van art. 2.15 Zone voor voortuinen VT “voortuinen”)
- Art. 2.16 Zone met gemengde bestemming Gd “Kopgebouw Tiensesteenweg”
- Art. 2.18 Zone voor park en openbare wegenis P/OW “Park Belle vue”
- Art. 2.19 Spoorwegzone SP “Spoorweggeul”

7. MER-SCREENING

De MER-screening maakt integraal deel uit van het ruimtelijk uitvoeringsplan en is toegevoegd als bijlage. Op basis van de MER-screening heeft de MER-cel op 27 september 2012 beslist dat het RUP geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieueffecten en dat de opmaak van een plan-MER bijgevolg niet nodig is.

8. WATERTOETS

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

Het plangebied is infiltratiegevoelig. De gedeeltelijke herziening van het RUP voorziet enkel in een verschuiving van de geplande werken (de wegenis en het kopgebouw). Er wordt geen grote extra oppervlakte verhard. Om eventuele effecten op onder andere infiltratie te beperken worden inzake hergebruik, infiltratie en buffering van hemelwater de provinciale en gewestelijke regelgeving toegepast. Binnen de zones voor wonen in het RUP blijft de algemene bouwverordening van kracht. Deze verordening legt onder andere beperkingen op aan de verharding van de tuinzones.

De watertoetskaart van het AGIV geeft aan dat het plangebied noch in effectief overstromingsgevoelig, noch in mogelijk overstromingsgevoelige zone ligt. Het plangebied is ook niet van nature overstroombaar.

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