

STAD LEUVEN

GEMEENTELIJK GEBIEDSGERICHT RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

GGR-L4/5/6/7 VAARTKOM NOORD/OOST/ZUID/WEST

TOELICHTINGSNOTA

Voorgelegd aan de gemeenteraad van de stad Leuven voor voorlopige vaststelling op 16 december 2008.

Voorgelegd aan de gemeenteraad van de stad Leuven voor definitieve vaststelling op 28 september 2009.

Ontwerpers RUP:

Stad Leuven, dienst ruimtelijke planning

Veronique Charlier, Kristine Verachtert en Elien Van de Putte

Ontwerpers stadsontwerp herontwikkeling Vaartkom:

BUUR / Bureau voor Urbanisme cvba

SBA / Stephane Beel Architecten

XDGA / Xaveer De Geyter Architecten

INHOUD

1	INLEIDING	7
1.1	STATUUT VAN HET GEBIEDSGERICHT RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN	7
1.2	BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	7
1.2.1	<i>Een strategische plek voor Leuven</i>	7
1.2.2	<i>Beknopte geschiedenis van de Vaartkom</i>	8
1.2.3	<i>Relatie van de Vaartkom met de omgevende stadsdelen</i>	9
1.2.4	<i>Een strategisch moment voor de Vaartkom</i>	10
2	JURIDISCH KADER	12
2.1	RUIMTELIJK JURIDISCH KADER	12
2.1.1	<i>Het plangebied in de structuurplannen (RSV, RSVB en RSL)</i>	12
2.1.2	<i>Plannen van aanleg</i>	22
2.2	SECTORAAL JURIDISCH KADER	23
2.2.1	<i>Beschermde monumenten</i>	23
2.2.2	<i>Beschermde landschappen en stadsgezichten</i>	23
2.2.3	<i>Habitat- en vogelrichtlijn</i>	23
2.3	MILIEUEFFECTENRAPPORT	24
2.3.1	<i>PlanMER ruimtelijke uitvoeringsplannen Vaartkom</i>	24
2.3.2	<i>Milderende maatregelen</i>	24
2.4	WATERTOETS	27
2.4.1	<i>Watertoets in het milieueffectenrapport</i>	27
2.4.2	<i>Effecten op het watersysteem na realisatie</i>	28
2.4.3	<i>Effecten op het watersysteem in aanlegfase</i>	28
3	RANDVOORWAARDEN	30
3.1	BEHOEFTE	30
3.2	OPPORTUNITEITEN	32
3.3	NOODZAAK VAN DE OPMAAK VAN EEN RUP	33
4	VERANTWOORDING VAN HET PROJECT	35
4.1	ALGEMEEN KADER	35
4.1.1	<i>Visie en doelstellingen</i>	35
4.1.2	<i>Ruimtelijke concepten</i>	35
4.1.3	<i>Uitgangspunten voor de programmatorische invulling</i>	36
4.1.4	<i>Stadsontwerp herontwikkeling Vaartkom</i>	37
4.2	VAARTKOM NOORD	38

4.2.1	<i>Krijtlijnen voor de herontwikkeling</i>	38
4.2.2	<i>Stadsontwerp</i>	40
4.3	VAARTKOM WEST	44
4.3.1	<i>Krijtlijnen voor de herontwikkeling</i>	44
4.3.2	<i>Stadsontwerp</i>	45
4.4	VAARTKOM OOST.....	51
4.4.1	<i>Krijtlijnen voor de herontwikkeling</i>	51
4.4.2	<i>Stadsontwerp</i>	56
4.5	VAARTKOM ZUID	61
4.5.1	<i>Krijtlijnen voor de herontwikkeling</i>	61
4.5.2	<i>Stadsontwerp</i>	62
4.6	RUIMTEBALANS	64
4.6.1	<i>Terreingebruik</i>	64
4.6.2	<i>Bouwprogramma</i>	67
4.7	MOBILITEIT	74
4.7.1	<i>Uitgangspunten voor een duurzaam mobiliteitsbeleid</i>	74
4.7.2	<i>Verkeerssimulatie</i>	74
4.7.3	<i>Openbaar vervoer</i>	76
4.7.4	<i>Zacht verkeer</i>	78
4.7.5	<i>Privaat wegverkeer</i>	80
4.8	WERKEN VAN PUBLIEK BELANG	84
4.9	STAND VAN ZAKEN.....	87
4.9.1	<i>Projecten in realisatie</i>	87
4.9.2	<i>Projecten in voorbereiding</i>	87
4.9.3	<i>Opportunities in de nabije toekomst</i>	89
4.9.4	<i>Beleidsinitiatieven Stad Leuven</i>	90
4.9.5	<i>Beleidsinitiatieven andere actoren</i>	91

FIGURENLIJST

Figuur 1.1: Situering van het projectgebied binnen Leuven.....	7
Figuur 1.2: Luchtfoto bestaande toestand projectgebied.....	7
Figuur 1.3: Historische ontwikkeling van de Vaartkom (projectteam Stadsontwerp-KULeuven).....	8
Figuur 1.4: Vaartkom omstreeks 1800 (Museum Vanderkelen-Mertens).....	8
Figuur 1.5: oorlogsschade en wederopbouw WOII.....	8
Figuur 1.6: ontwikkelingsplan Vaartkom 1990 (projectteam Stadsontwerp-KULeuven).....	9
Figuur 2.1: Ruimtelijke concepten en gewenste nederzettingsstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.06).....	13
Figuur 2.2: Niet-limitatieve selectie van woonontwikkelingsgebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.09).....	13
Figuur 2.3: Ruimtelijke concepten en gewenste verkeersstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.13).....	13
Figuur 2.4: Wegencategorisering in Leuven (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.17, 2.17a).....	13
Figuur 2.5: Niet-limitatieve selectie van businfrastructuur en centrumlijnen (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.15b).....	13
Figuur 2.6: Niet-limitatieve selectie van fietsinfrastructuren (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.16a).....	13
Figuur 2.7: Ruimtelijke concepten en gewenste landschapsstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.18).....	15
Figuur 2.8: Ruimtelijke concepten en gewenste openruimtestructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.04).....	15
Figuur 2.9: Niet-limitatieve selectie van grote ensembles (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.19).....	15
Figuur 2.10: Selectie van de open-ruimtegebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.05).....	15
Figuur 2.11: Ruimtelijke concepten en gewenste centrumstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.10).....	16
Figuur 2.12: Niet-limitatieve selectie van economische en multifunctionele gebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.12).....	16
Figuur 2.13: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Vaartkom (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.54).....	17
Figuur 2.14: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Dijle (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.55).....	20
Figuur 2.15: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Vaartlandschap (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.25).....	20
Figuur 2.16: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Gordel (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.51).....	20
Figuur 2.17: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijk structuur verkeersnetwerk binnenstad (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.56).....	21
Figuur 2.18: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Vesten (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.57).....	21
Figuur 2.19: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Leuven-Noord (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.21).....	22
Figuur 2.20: Gewestplan Leuven, detail Vaartkom.....	22
Figuur 2.21: BPA's binnen RUP-zone.....	22
Figuur 3.1: plan bestaande toestand.....	30
Figuur 3.2: indeling projectgebied Vaartkom in deelRUPs.....	34
Figuur 4.1: Ruimtelijke concepten voor de herontwikkeling van de Vaartkom.....	35
Figuur 4.2: Stadsontwerp herontwikkeling Vaartkom.....	37
Figuur 4.3: bestaande toestand Vaartkom Noord.....	38
Figuur 4.4: Structuurschets ontwikkeling Vaartkom Noord.....	39
Figuur 4.5: Stadsontwerp Vaartkom Noord.....	40
Figuur 4.6: stadsontwerp Zes Blokken en Entrepot.....	40

Figuur 4.7: Stadsontwerp multifunctioneel parkeergebouw Engels Plein	41
Figuur 4.8: Stadsontwerp publieke ruimte Engels Plein.....	42
Figuur 4.9: Stadsontwerp Keizersberg.....	43
Figuur 4.10: Stadsontwerp Vaarhoek	43
Figuur 4.11: bestaande toestand Vaartkom West.....	44
Figuur 4.12: BPA versus RUP	45
Figuur 4.13: structuurschets ontwikkeling Vaartkom West.....	45
Figuur 4.14: stadsontwerp Vaartkom (West).....	45
Figuur 4.15 : Stadsontwerp wand tussen Glasblazerijstraat en Sluisstraat	46
Figuur 4.16: historische plannen brouwerij De Hoorn	46
Figuur 4.17: representatieve gevelwand tussen Sluisstraat en Vaartstraat	47
Figuur 4.18: stadsontwerp Zuidelijke schil Vaartkom (BUUR)	47
Figuur 4.19: stadsontwerp Dijlepad en park Sluisstraat (BUUR)	48
Figuur 4.20: stadsontwerp Bottelarijsite – scenario vervangende nieuwbouw (BUUR)	48
Figuur 4.21: stadsontwerp Bottelarijsite – scenario behoud Bottelarij (SBA/XGDA)	49
Figuur 4.22: stadsontwerp Feestzaalsite	49
Figuur 4.23: ontwerpend onderzoek Vaartstraat 94 (BUUR)	49
Figuur 4.24: bestaande toestand Vaartkom Oost	51
Figuur 4.25: drie sferen met een eigen karakter (SBA/XGDA).....	52
Figuur 4.26: drie sferen, gescheiden en verbonden (SBA/XGDA)	52
Figuur 4.27: structurerend vermogen van de stedelijke bakens(SBA/XGDA)	53
Figuur 4.28: stedelijke bakens in de skyline van de Vaartkom(SBA/XGDA)	53
Figuur 4.29: stedelijke bakens in het profiel van Twee Waters(SBA/XGDA)	53
Figuur 4.30: schaduwstudie (Ertzberg)	53
Figuur 4.31: windstudie (Ertzberg).....	53
Figuur 4.32: inrichtingsprincipes voor de groene ruimte (SBA/XGDA).....	55
Figuur 4.33: synthese voor de groene ruimte (SBA/XGDA).....	55
Figuur 4.34: Structuurschets ontwikkeling Vaartkom Oost + Zuid	56
Figuur 4.35: stadsontwerp Vaartkom Oost (SBA/XGDA)	56
Figuur 4.36: stadsontwerp hoek J.P. Minckelersstraat – Vaartstraat.....	56
Figuur 4.37: stadsontwerp site brandweerkazerne (SBA/XGDA).....	56
Figuur 4.38: stadsontwerp Silo's: maaiveld (SBA/XGDA)	57
Figuur 4.39: stadsontwerp Silo's: bovenbouw (SBA/XGDA)	57
Figuur 4.40: stadsontwerp Silo's: typeverdiepingen (SBA/XGDA)	57
Figuur 4.41: stadsontwerp Molens van Orshoven (SBA/XGDA)	57
Figuur 4.42: stadsontwerp toren Molens van Orshoven (SBA/XGDA).....	57
Figuur 4.43: stadsontwerp Balk van Beel (SBA/XGDA).....	58
Figuur 4.44: stadsontwerp kantoorgebouw J.M. Artoisplein (SBA/XGDA)	58

Figuur 4.45: stadsontwerp toren Artoisgebouw en sokkel Brouwerijplein (SBA/XGDA)	59
Figuur 4.46: stadsontwerp Artoisgebouw (SBA/XGDA)	59
Figuur 4.47: stadsontwerp Parkgebouw Twee Waters (SBA/XGDA)	59
Figuur 4.48: stadsontwerp Parkgebouw tuin Montfortanen (SBA/XGDA)	59
Figuur 4.49: stadsontwerp binnengebied J.B. Van Monsstraat (SBA/XGDA)	60
Figuur 4.50: bestaande toestand Vaartkom Zuid	61
Figuur 4.51: stadsontwerp gebied Vaartkom Zuid (BUUR)	62
Figuur 4.52: bebouwde ruimte	64
Figuur 4.53: toegankelijkheid buitenruimte	66
Figuur 4.54: inrichting buitenruimte	66
Figuur 4.55: dakenplan Stadsontwerp Vaartkom (BUUR/SBA/XGDA)	66
Figuur 4.56: functiekaart bebouwing Vaartkom (gelijkvloers)	67
Figuur 4.57: functiekaart bebouwing Vaartkom (representatieve verdieping)	67
Figuur 4.58: geplande buslijnen door de Vaartkom (RSL)	77
Figuur 4.59: mogelijke nieuwe lijnvoering openbaar vervoer in de Vaartkom en doorstromingsmaatregelen	77
Figuur 4.60: verkeersluwe verblijfsruimten en fietsroutes naar en in de Vaartkom	78
Figuur 4.61: bereikbaarheid van de Vaartkom voor wegverkeer	80
Figuur 4.62: mogelijke verkeersorganisatie in de Vaartkom	81
Figuur 4.63: toekomstige parkeercapaciteit in de Vaartkom	83
Figuur 4.64: stand van zaken herontwikkeling Vaartkom Leuven (zomer 2008)	87
Figuur 4.65: bouwaanvraag blok 2 i.o.v. Ghelamco (Jaspers-Eyers) + blok 3 i.o.v. BCS - Willemen (Avonts / Desmedt / Jaspers-Eyers)	87
Figuur 4.66: masterplan Twee Waters i.o.v. Ertzberg (Beel / De Geyter)	87
Figuur 4.67: ontwerp "huis van de creativiteit" in en rond brouwerij De Hoorn (Office 360)	88

1 Inleiding

1.1 Statuut van het gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan

In de bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Leuven (RSL), goedgekeurd bij ministerieel besluit van 29 april 2004, is opgenomen dat de stad een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan Vaartkom opmaakt (artikel 3.3.6 van de bindende bepalingen). Het RSL definieert een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan als *“Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 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 stedenbouwkundige voorschriften op.”*¹

Aan de opmaak van voorliggend RUP ging de goedkeuring van een inrichtingsplan, voor het gebied beschreven in het RUP, door het college van burgemeester en schepenen vooraf. Omdat het RUP vertrekt vanuit een duidelijk beeld van de wenselijke eindtoestand met betrekking tot volumetrie en bestemmingen (inrichtingsplan), werd gekozen voor een RUP waarin vaak uitdrukkelijk de toegelaten bouwvolumes met hun bouwlagen, bouwdiepten en mogelijke bestemmingen ruimtelijk zijn vastgelegd.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan “Vaartkom Noord - Oost - Zuid - West” bestaat uit:

- een plan bestaande toestand dat een grafische weergave vormt van de bestaande bebouwing, de bestaande onbebouwde ruimte en de bestaande juridische context;
- een grafisch plan dat een grafische ondersteuning vormt van de voorschriften en een verordenend karakter heeft;
- de voorschriften met verordenend karakter bestaande uit: algemene voorschriften en voorschriften per zone;
- deze toelichtingsnota.

De ruimtelijke uitvoeringsplannen Vaartkom Noord, West, Zuid en Oost heffen binnen hun contouren alle bepalingen op van het gewestplan en van de BPA's Vaartkom, St.- Geertrui deel B, St.- Geertrui deel C, Diestsevest – Vuurkruisenlaanen Wilsele Oud Centrum deel II.

Deze toelichtingsnota beschrijft het opzet van het RUP en verschaft inzicht in de bedoeling van bepaalde stedenbouwkundige voorschriften.

1.2 Beschrijving van het plangebied

1.2.1 Een strategische plek voor Leuven

Figuur 1.1: Situering van het projectgebied binnen Leuven

Figuur 1.2: Luchtfoto bestaande toestand projectgebied

De Vaartkom is gedurende de afgelopen tweehonderd vijftig jaar een belangrijke factor geweest in de economische ontwikkeling en de welvaart van Leuven. Als eindpunt van het kanaal Leuven – Dijle was het voor lange tijd het belangrijkste overslagpunt in de goederentrafiek. Rondom de Vaartkom groeide een belangrijk industrieel patrimonium.

Onder meer door de opkomst van het wegtransport trokken de meeste industriële activiteiten in de laatste decennia uit de Vaartkom weg. Daarmee beschikt Leuven vandaag over een enorm vacant gebied, vlakbij het centrum: de Vaartkom ligt op

¹ Ruimtelijk Structuurplan Leuven, informatief gedeelte, bijlage: begrippenlijst, blz. 228.

nauwelijks 900 meter van de Grote Markt. Met het sluiten van de ring is de Vaartkom ook in de perceptie een onderdeel van de binnenstad geworden.

Door zijn ligging aan de Leuvense ring is de Vaartkom goed ontsloten voor wegverkeer. Recent werd de omgeving van het Leuvense station, op 1.100 meter van de Vaartkom, bovendien uitgebouwd tot één van de belangrijkste multimodale knooppunten in Vlaanderen.

Het gebied komt omwille van de beschikbare ruimte en zijn strategische ligging in aanmerking voor de realisatie van een gemengd stedelijk programma. De aanwezigheid van het water, de rijke geschiedenis en het aanwezige patrimonium bieden een unieke context voor de herontwikkeling.

1.2.2 Beknopte geschiedenis van de Vaartkom

Figuur 1.3: Historische ontwikkeling van de Vaartkom (projectteam Stadsontwerp-KULeuven)

a Historische ontwikkeling

Figuur 1.4: Vaartkom omstreeks 1800 (Museum Vanderkelen-Mertens)

“Het was in 2000 250 jaar geleden dat Leuven de toestemming kreeg om een kanaal aan te leggen dat de stad met de Rupel verbond. Hiermee ging een oude droom voor de Dijlestad in vervulling. De Dijle was immers al lang niet meer geschikt als transportroute over water. De Leuvense Vaart bood de stad opnieuw een voor die tijd moderne transportroute voor handel en industrie.

Uiteraard betekende de Vaart een belangrijke impuls voor handel en industrie. Schepen uit Holland en Engeland deden de Leuvense haven aan. En het Leuvense achterland strekte zich uit tot in Zwitserland en Italië. Het kanaal werd een aan- en afvoeroute van huiden, zout, houtskool, graan, bier en tal van andere producten die deels in en rond Leuven verwerkt werden. Deze verwerkende industrie die zich veelal langs de Vaart vestigde, kende een hoogtepunt rond het begin van de 20^{ste} eeuw.”²

“Waar het kanaal de stad bereikte, werden oorspronkelijk drie kanaalkommen aangelegd. Twee van deze kommen lagen in elkaars verlengde en waren gescheiden door een brug. Aan de noordzijde van deze kommen werden in de Oostenrijkse tijd nieuwe blokken geschapen van ongelijke diepte, opgedeeld door smalle brandgangen. Aan de zuidzijde werden industriegebouwen opgetrokken die het weefsel van de binnenstad beëindigden. Bij het begin van de 20ste eeuw vertoonde de randbebouwing rondom de kommen een homogeen classicistisch gevelfront. (...)

Het gebied is een voorbeeld van een typische industriële ontwikkeling ter hoogte van het punt waar een waterweg zich verknoopt met een kleinere stad. (...)

De nabijheid van de stad garandeert enerzijds de aanwezigheid van werkkrachten, maar is vooral van belang als handelscentrum en afzetmarkt voor de verdeling van de afgewerkte producten (bier, meel veevoeder,...). Typologisch wordt de vorm van deze vestigingen bepaald door de betonnen graanelevator, die grootschalig verticaal transport en opslag van bulkgoederen mogelijk maakt.”³

b Wederopbouw van de Vaartkom, 1940 – 1947

Figuur 1.5: oorlogsschade en wederopbouw WOII

De geografische ligging van het kanaal maakt het van strategisch belang in militaire conflicten. Na bij het begin van de Tweede Wereldoorlog reeds door brand en vernielingen getroffen te zijn, herschapen luchtbombardementen in mei 1944 de Leuvense Vaartkom, met inbegrip van de meeste pas heropgebouwde complexen, in een ruïne. De huidige bebouwing dateert hierdoor grotendeels van na de oorlog. De inzichten van de beleidsverantwoordelijken in de periode 1940-1947 hebben het aanschijn van de Vaartkom, zoals het vandaag gekend is, in grote mate bepaald.

Tijdens de oorlogsjaren valt de wederopbouw onder de bevoegdheid van het Commissariaat Generaal voor 's Lands Wederopbouw (CGLW), een Belgische administratie opgericht door het Duitse militaire bestuur. Het CGLW gaat zich om de coherente opbouw van het ganse gebied bekommeren: het gebied moet een monofunctioneel, industrieel karakter en een betere ontsluiting krijgen. De wederopbouw van de Vaartkom krijgt de voorkeur op een nieuwe “voorhaven” langs de Vaart, omdat die op dat moment nog buiten de grenzen van de Stad Leuven valt. De na-oorlogse industriële expansie wordt hiermee

² Uit: M. van Meerten (coördinator): “Vaart in de geschiedenis. 250 jaar kanaal Leuven-Dijle” tentoonstellingscatalogus, Leuven, 2000, blz.. 9-10

³ Uit: Michaël Ryckewaert: “De wederopbouw van de Vaartkom in Leuven, 1940-1947” ongepubliceerde paper, OSA-KU Leuven, 2004, 16 pp.

grotendeels geënt op de oorspronkelijke structuur van straten en kavels in de Vaartkom. De rationalisatie is ook in de architectuur merkbaar: de neoclassicistische en artdeco stijlen uit de eerste helft van de 20ste eeuw worden vervangen door een uniforme, modernistische baksteenarchitectuur. Dit geldt zowel voor nieuwbouwprojecten (b.v. brouwerij De Dijle) als voor renovatie van de geteisterde gebouwen (b.v. brouwerij De Hoorn).

Het opleggen van hogere nijverheidsgebouwen beoogt een intensivering van het grondgebruik waardoor de expansie ter plekke kon gebeuren. De bulkopslag in silo's kan goed gecombineerd worden met de verticale organisatie van de overige productiestappen. Na de Tweede Wereldoorlog wordt de wederopbouw van Vaart en Vaartkom gebaseerd op Algemene Plannen van Aanleg. Die voorzagen in een modernisering van de ontsluitingsstructuur, met onder meer het sluiten van de ring om Leuven. Voor de industrie zijn de bouwvoorschriften zeer summier, met onder meer een onbeperkte bouwhoogte. De bebouwing rondom de Vaartkom moet tegenover de stad het representatieve gezicht worden van de industrie.⁴

c Teloorgang

Vanaf de jaren zestig treedt het verval van de Vaartkom in. Het watertransport kan de concurrentie van het goedkopere en snellere wegtransport niet meer aan. Er wordt zelfs gesuggereerd om de Vaart te dempen en op het tracé een autostrade tussen Leuven en Mechelen aan te leggen. De verdere mechanisering en de schaalvergroting van de productieprocessen maakte het patrimonium rond de Vaartkom minder geschikt voor economische expansie. Voorbeeld bij uitstek is Stella Artois, dat eerst op het gebied Tussen Twee Waters en later langs de Vuurkruisenlaan nieuwe sites optrekt waar de productie in betere omstandigheden kan plaatsvinden. De stad kan de kosten van het kanaal niet langer dragen. In 1972 wordt de Vaartkom door de Stad Leuven overgedragen aan de Belgische Staat.

d Ontwikkelingsplan Vaartkomgebied

Figuur 1.6: ontwikkelingsplan Vaartkom 1990 (projectteam Stadsontwerp-KULeuven)

In de jaren '80 groeit het besef dat voor de Vaartkom een nieuwe toekomst gezocht moet worden. Het stadsbestuur geeft aan het Projectteam Stadsontwerp van de KU Leuven o.l.v. prof. Marcel Smets de opdracht om een plan op te maken. In 1990 wordt een ontwikkelingsplan voor de Vaartkom voorgesteld. Het plan schetst een wervend beeld voor de herontwikkeling tot gemengd stedelijk gebied. Beleidsvoerders, administraties, investeerders en eindgebruikers moeten immers nog overtuigd worden van het enorme potentieel van de Vaartkom. Het ontwikkelingsplan krijgt echter geen concreet gevolg. Het toenmalig stadsbestuur geeft prioriteit aan de plannen voor de stationsomgeving.

e Nieuw juridisch kader

In 1997 wordt het ontwikkelingsplan door het Projectteam Stadsontwerp geactualiseerd en omgezet in bijzondere plannen van aanleg (BPA's).

De BPA's St. Geertrui herdefiniëren de grens tussen de (kleinschalige) binnenstad en de (grootschalige) Vaartkom. Het bouwblok Mechelsestraat – Sluisstraat wordt volledig "herwonnen" op de industrie, ten gunste van woonontwikkeling. Het bouwblok Sluisstraat – Vaartstraat krijgt een uitkering, waarbij de Dijle gedeeltelijk wordt vrijgemaakt.

Het BPA Vaartkom voorziet in het behoud van de structuur van de zes blokken, ten noorden van de Vaartkom. Op de Enclave Tussen Twee Waters komt ruimte vrij door de relocatie van de brouwactiviteit en door de inkrimping van de mouterij. Op deze ruimte is langs het J.M. Artoisplein kantoorbouw in het groen mogelijk, met daarachter een compact stedelijk bedrijventerrein.

Het BPA Wilsele-Dorp stelt de herontwikkeling van de Kolonel Begaultlaan i.f.v. kantoren en commerciële activiteiten voorop. Daarmee wordt een antwoord geboden op het toenmalig tekort aan stedelijke kantoorlocaties en op de verloederding van de Vaartzone.

1.2.3 Relatie van de Vaartkom met de omgevende stadsdelen

a Binnenstad en Dijle

De Vaartkom maakt door haar ligging binnen de ring, deel uit van de binnenstad. De morfologische en functionele breuk hebben de relatie met de rest van de binnenstad echter steeds bemoeilijkt. De interactie met het aanpalend woonweefsel is zeer beperkt. Enerzijds is de toegankelijkheid vanuit de aanpalende wijken als Wilsele-Dorp, de wijken rond de Mechelsestraat, de Vaartstraat, de omgeving van de J.B. Van Monsstraat zeer beperkt. Anderzijds zijn de huidige functies in de Vaartkom weinig

⁴ Bron: Michaël Ryckewaert: "De wederopbouw van de Vaartkom in Leuven, 1940-1947" ongepubliceerde paper, OSA-KU Leuven, 2004, 16 pp.

relevant voor de bewoning in de omgeving. Ook vormt de Dijle voor de enclave Tussen Twee Waters eerder een barrière tussen Vaartkomen en binnenstad dan een bindend element.

b Stationsomgeving en Vesten

De Vaartkom ligt ongeveer een kilometer van het station verwijderd.

De ontwikkeling van de stationsomgeving ambieerde de verbetering van de verblijfskwaliteit, een intensiever gebruik van het openbaar vervoer, de introductie van stedelijke programma's en de verbetering van de relatie van Kessel-Lo met de binnenstad. De katalysator van het project is de geïntegreerde heraanleg van de publieke ruimte en de infrastructuur, zodat de attractiviteit en de intermodaliteit verbetert. Diverse publieke en private ontwikkelingen spelen hierop in en introduceren stedelijke programma's in de stationsomgeving.

De heraanleg van de stationsomgeving omvatte ook de transformatie van het verkeersplein "Tussen Twee Waters", herdoopt tot het J.M. Artoisplein. Het ontwerp ambieerde tegelijk de verbetering van de verkeersafwikkeling en de creatie van een stedelijk plein. Met de heraanleg van het J.M.Artoisplein werd meteen ook de toegankelijkheid van de Vaartkom verbeterd en de basis gelegd voor de herontwikkeling van de enclave Twee Waters.

c Leuven-Noord en Vaartlandschap

Het project Leuven-Noord wil het verlaten spoorwegplateau langs de Eénmeilaan en de ondergewaardeerde Vaartzone tussen de ring en de A2 (her)ontwikkelen tot een dynamische en kwalitatieve economische ruimte. Het project is gegroeid uit de "ontwikkelingsvisie Leuven-Noord", opgesteld door het Projectteam Stadsontwerp (KU Leuven) o.l.v. prof. Marcel Smets.

Langs beide oevers van de Vaart voorzien nieuwe BPA's, ogemaakt naar aanleiding van deze ontwikkelingsvisie, in de reorganisatie en de verdichting van de bedrijfsgronden, zodat een optimaler ruimtegebruik mogelijk wordt. De oprichting van een nieuw depot voor Inbev en de huisvesting van de stedelijke Technische Diensten waren de eerste gerealiseerde projecten.

De optimalisatie van de infrastructuur is een nodige voorwaarde om de herontwikkeling van Leuven-Noord mogelijk te maken. Er werd reeds een loskade gebouwd, samen met de nieuwe Schuiteniensbrug die de linkeroever (Kolonel Begaultlaan en Wilsele-Dorp) op het Vuntcomplex (afrit 20 van de E314) moet aansluiten. De hertracering en de heraanleg van de Aarschotsesteenweg is lopende. Op termijn wordt het Vuntcomplex volledig heraangelegd waardoor de binnenstad en dus ook de Vaartkom een vlottere verbinding met de E314 bekommt.

De oevers van het Kanaal Leuven-Dijle krijgen een groene inrichting.

d Wilsele-Dorp en de Keizersberg

De woonkern Wilsele-Dorp ligt relatief geïsoleerd tussen de ring, de Vaart, de E314 en de Mechelsesteenweg. De kern is onvoldoende groot in omvang om op eigen voorzieningen te kunnen bogen. Goede verbindingen met andere kernen (in de eerste plaats de binnenstad) zijn daarom aangewezen. De Vaartkom bemoeilijkt echter de relatie tussen Wilsele-Dorp en de binnenstad. Dit effect werd nog versterkt door de aanleg van de Singel.

De Keizersberg ligt onmiddellijk ten westen van de Vaartkom, echter zonder relatie tussen beide gebieden. De Keizersberg manifesteert zich als een groen, enigszins verwilderd gebied waarop de abdij de enige bebouwing vormt. Het is duidelijk dat de Keizersberg als groene ruimte een potentieel grote waarde heeft voor zijn omgeving.

1.2.4 Een strategisch moment voor de Vaartkom

Reeds twee decennia lang figureert de herontwikkeling van de Vaartkom op de politieke agenda in Leuven. De opmaak van het ontwikkelingsplan en de BPA's in de jaren '80 en '90 illustreren dit. De Vaartkom zelf werd recentelijk ook voorzien van een nieuwe jachthaven, en het publiek domein werd heraangelegd. Het aanpalende deel van de Vesten werd volledig heringericht met het nieuwe J.M. Artoisplein. De creatie van een nieuw juridisch kader en de investeringen in het publiek domein bleken echter als impuls niet te volstaan om tot een spontane ontwikkeling te komen.

Een groot aantal gebouwen in het zuidelijk deel van de Vaartkom (hoofdzakelijk in eigendom van Inbev Belgium NV (hierna afgekort tot Inbev) is in de laatste decennia komen leeg te staan door de verhuisbeweging van Inbev naar de Vaartzone. De oude bedrijfsgebouwen voldoen niet meer aan de huidige vereisten voor bedrijfsgebouwen. De te beperkte bedrijfsruimte, het verouderen van de infrastructuur, de structuur van de gebouwen,... leidden tot leegstand en verwaarlozing. Sommige gebouwen worden nu gebruikt voor 'tweederangs'-functies zoals parkeerruimte, opslagruimte,... Hierdoor komt het bestaande patrimonium rond de Vaartkom niet tot haar recht. Het geloof in de herontwikkeling is bij de vastgoedmarkt lang onvoldoende

groot gebleken om als eerste te investeren in de Vaartkom. Het juridisch kader is ook niet volledig aangepast aan de huidige noden. Het BPA Vaartkom voorziet b.v. in het gebied Twee Waters een compact stedelijk bedrijventerrein. Mede doordat Inbev toch uit het gebied wegtrekt met haar productie-activiteiten, is dit niet meer gewenst. Hierdoor liggen een aantal percelen braak wachtend op een nieuw juridisch kader dat andere ontwikkelingen toelaat.

Daarnaast zorgt het uitblijven van een herontwikkeling van het gebied ervoor dat de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de Dijle ondergewaardeerd blijven. Ook de tuin van de Montfortanen verloor door verwaarlozing haar karakter als kloostertuin.

De Vaartkom is sinds kort echter in een strategisch belangrijke periode terechtgekomen.

In het noordelijk deel van de Vaartkom vindt recent wél een nieuwe dynamiek plaats. De nieuwe plannen voor blokken 2 en 3, vergund binnen het BPA, zijn in uitvoering. Daarnaast bevinden er zich een aantal handels- en horecazaken. Op korte termijn zal de houthandel Merckx haar huidige locatie op het Engels Plein verlaten. Grenzend aan het Engels Plein bevindt zich de Keizersberg. Onlangs nam de stad het momenteel ontoegankelijke gebied in erfpacht. Via een inrichtingsplan zal de stad de kwaliteiten van de verwaarloosde abdijtuin trachten te herstellen.

Eind 2004 heeft Inbev haar nieuwe internationale hoofdkwartier in gebruik genomen, waarmee de multinational zich in Leuven sterk heeft verankerd. Door herlocalisatie van haar productie-activiteiten van Inbev zijn een groot aantal terreinen vrijgekomen. Inbev heeft in de jaren 2000 een projectmanager aangesteld in samenwerking met de stad en een ontwikkelingsvisie voor de Vaartkom laten uitwerken, ter voorbereiding van de herontwikkeling van haar terreinen. Ook andere eigenaars hebben hun patrimonium op de markt gebracht of zullen dit wellicht de komende jaren doen.

Door al deze factoren lijkt ook een einde te komen aan een situatie waarin alle betrokken eigenaars op elkaar leken te wachten, uit schrik om als eerste en dus te vroeg te investeren. Recent heeft een projectontwikkelaar de Inbev-terreinen in de enclave "Twee Waters", de aangrenzende Molens van Orshoven en een binnengebied langs de J.B. Van Monsstraat verworven, met de bedoeling deze site op een samenhangende wijze te ontwikkelen. Voor het parkeergebouw op het Engels Plein is een ontwikkelaar aangezocht.

Al deze elementen hebben een momentum gecreëerd dat van de herontwikkeling van de Vaartkom meer dan ooit een succes kan maken.

Met de opmaak en de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan heeft ook de Stad enkele jaren geleden werk gemaakt van een lange termijnvisie op de ontwikkeling van Leuven. Hiermee werd het beleidsmatig en ruimtelijk kader gecreëerd om de herontwikkeling van de Vaartkom in uit te tekenen. De Stad investeert bovendien in een projectmanagement voor de vaartkom en een actieve ondersteuning van de verschillende planningsprocessen in de Vaartkom door de eigen diensten.

2 Juridisch kader

2.1 Ruimtelijk juridisch kader

2.1.1 Het plangebied in de structuurplannen (RSV, RSVB en RSL)

2.1.1.1 INLEIDING

a Algemene doelstellingen van het RSL

De herontwikkeling van de Vaartkom ondersteunt de basisdoelstellingen die de stad heeft vooropgesteld in haar Ruimtelijk Structuurplan Leuven (RSL, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 29 april 2004) .

De stad Leuven profileert zich als provinciale metropool. Daarmee wil ze het provinciale, bevattelijke karakter verzoenen met haar regionale ambitie als kernstad van een verstedelijkte regio. De stad wil groeien zonder een reus te worden. Leuven wenst haar compacte stedelijke structuur te behouden door prioritaire (her)ontwikkeling aan hogere dichtheid van locaties binnen de huidige stedelijke structuur, eerder dan bijkomend open ruimte aan te spreken. Tegelijk wil de stad ook de ruimtelijke verscheidenheid consolideren en versterken, door bij ontwikkeling maximaal rekening te houden met de eigenheid van de locatie en specificiteit te creëren.

b Selectie van de Vaartkom als multifunctionele ontwikkelingspool in het RSL

De Vaartkom heeft, omwille van de strategische ligging (nabijheid van het station en van de binnenstad), de beschikbare ruimte en de goede bereikbaarheid, het potentieel om uit te groeien tot een nieuw centrum van stedelijk leven in Leuven. Een ruim en gevarieerd aanbod aan stedelijke functies is hiervoor wenselijk: woningen, kantoren en centrumfuncties (handel, horeca, recreatie, cultuur). Tegelijk kan het specifiek karakter van de Vaartkom de attractiviteit van het gebied versterken, indien de verblijfskwaliteit er verbetert.

Het RSL onderschrijft deze visie door de Vaartkom te selecteren als multifunctionele ontwikkelingspool.

Door de schaal van de ontwikkelingsmogelijkheden en de bijzondere omgevingsfactoren kan een specifiek aanbod worden gerealiseerd dat complementair is aan de rest van de stad, onder meer in functie van programma's die omwille van schaal of hinder niet inpasbaar zijn in de binnenstad. Het is niet de bedoeling dat de Vaartkom daarmee de concurrentie aangaat met het "oude" stadscentrum. Beide kunnen zich verder ontwikkelen, met behoud van hun eigenheid en met een specifiek aanbod. Zo werd de Vaartkom in het RSL geselecteerd als grootschalige detailhandelslocatie.

2.1.1.2 WONEN

a RSV en RSVB

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

b Ruitemlijk Structuurplan Leuven

Figuur 2.1: Ruimtelijke concepten en gewenste nederzettingsstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.06)

Figuur 2.2: Niet-limitatieve selectie van woonontwikkelingsgebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.09)

Ondermeer door de aanwezigheid van de KULeuven, is er voor Leuven vooral sprake van een selectieve stadsvlucht: instroom van veel jonge bewoners en vertrek van de jonge gezinnen met kinderen. Bij de creatie van een bijkomend woningaanbod streeft de stad naar een evenwichtige bevolkingssamenstelling, met specifieke aandacht voor voldoende grote woningen.

In het kader van haar structuurplanningsproces heeft de stad Leuven een woningbehoefte studie laten uitvoeren (Iris Consulting, 2002). De theoretische behoefte berekend in deze studie bedroeg 8.000 tot 10.000 extra woningen in een periode van 15 jaar (cijfer afhankelijk van evolutie van gezinsverdunding). Het uitgangspunt van dit onderzoek was de wens van de stad om een trendbreuk te realiseren inzake de stadsvlucht van gezinnen met kinderen naar de periferie. Dit aantal moet volgens het RSL deels op eigen grondgebied worden gerealiseerd, door een bijkomend aanbod te creëren in de zongenaamde woonontwikkelingsgebieden. De stad legde zich met de vaststelling van het RSL op om tussen 2002 en 2018, periode waarin de herontwikkeling van het plangebied zich normaal voltrekt, minstens tussen 4000 en 5000 woningen te realiseren.

In het plangebied voor de RUP's Vaartkom worden bindend verschillende zones als woonontwikkelingsgebied type herontwikkelingslocatie aangeduid: Blok 2 (WO29), blok 3 (WO30), blok 5 (WO31), Blok 6 (WO32), Tussen Twee Waters (WO33), J.B. Van Monsstraat (WO34), Parking 69 (WO36) en de Bottelarij (WO39) (Bindende Bepalingen BB p. 26, § 2.1.7).

Bij het aansnijden van de woonontwikkelingsgebieden wordt een sociale mix nagestreefd door een evenwichtige realisatie van verschillende types van woningen, of door delen te reserveren voor specifieke doelgroepen (zie BB p. 29, § 2.2.7).

Doelstellingen zijn:

- grote gezinswoningen realiseren, tegen de markttendens in om steeds kleinere woningen aan te bieden;
- woningen voor kleine gezinnen realiseren, inspeland op de tendens van gezinsverdunding;
- in het bijzonder: wonen voor ouderen en zorgbehoevenden realiseren;
- woningen voor passanten realiseren (die slechts enkele jaren in Leuven blijven “plakken”);
- woonegelegenheid voor studenten, bij voorkeur in grotere kamercomplexen;
- woningen voor gezinnen met een laag of gemiddeld inkomen realiseren: Daar waar de lokale overheid zelf de gronden ter beschikking kan stellen of er een akkoord wordt bereikt met de private grondeigenaar, kan bijkomende sociale huisvesting worden ontwikkeld. Bij andere grote private projecten ziet de stad erop toe dat verschillende types en grootten van woningen worden aangeboden.

2.1.1.3 VERKEERSSTRUCTUUR

a RSV en RSVB

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

b Ruitemlijk Structuurplan Leuven

Figuur 2.3: Ruimtelijke concepten en gewenste verkeersstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.13)

Figuur 2.4: Wegencategorisering in Leuven (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.17, 2.17a)

Figuur 2.5: Niet-limitatieve selectie van businfrastructuur en centrumlijnen (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.15b)

Figuur 2.6: Niet-limitatieve selectie van fietsinfrastructuren (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.16a)

De stad Leuven streeft in essentie vijf doelstellingen na inzake mobiliteit⁵:

- De bereikbaarheid van Leuven waarborgen op lange termijn
- De verplaatsingsmogelijkheden in Leuven waarborgen op lange termijn
- Afstemmen van het wegverkeer op de leefbaarheid van de woonomgeving
- Beperken van schade aan natuur en milieu
- Verdere verbetering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid

De doelstellingen werden ter concretisering ervan vertaald in ruimtelijk definieerbare objectieven. (zie RSL, richt. ged. 1, § 8.3, blz. 230 e.v. en bind. Ged. §4.1 tot 4.4). In het RSL wordt voor de wegen in de omgeving van de Vaartkom de volgende categorisering opgesteld:

- De Ludenscheidsingel (R23A) wordt in het structuurplan geselecteerd als aansluiting op het hoofdwegennet en verbindingsweg met de regio.
- De vesten (R23B) vanaf Boudewijnlaan over station tot J.M. Artoisplein, Vuurkruisenlaan (N2B) en Aarschotsesteenweg (N19) worden in het structuurplan als verbindingsweg met de regio geselecteerd.
- De vesten tussen Boudewijnlaan over station tot J.M. Artoisplein (bovengrondse secties) (D1) worden als doortochten van verbindingswegen geselecteerd.
- De Kolonel Begaultlaan (Z2) en de Oude Mechelsesteenweg (Z14) worden in het structuurplan als verzamelweg geselecteerd.
- Het traject Vaartkom – Vaartstraat – Rijsschoolstraat – Van den Gheynlaan – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom wordt als primaire verkeerslus geselecteerd (Z17).
- De J.B. Van Monsstraat en de J.P. Minckelersstraat worden in het structuurplan geselecteerd als secundaire verkeerslus (Z26).

In het RSL worden ten behoeve van het openbaar vervoer en het fietsverkeer volgende selecties gemaakt:

- De stad wenst de Vaartkom door centrumlijnen, tangentiële buslijnen en regionale snelbuslijnen te laten doorkruisen.
- De Oude Mechelsesteenweg – Burchtstraat (A5) en Kolonel Begaultlaan (A4) worden geselecteerd als busroute in autoluwe straat. Op de oude spoorwegbrug over de Vaartkom wordt binnen het structuurplan een bussluis voorzien (B16). De Burchtstraat – Vaartkom (M18), en de J.P. Minckelersstraat – Vaartstraat (M28) worden bovendien geselecteerd als busroute met voorrangmaatregelen.
- De toekomstige parking op het Engels Plein wordt in het structuurplan geselecteerd als overstaphalte.
- De Burchtstraat, de Vaartkom (zowel de noordelijke als de zuidelijke oever), het traject Sluisstraat – Bottelarijsite – Mechelsestraat en de J.P. Minckelersstraat worden geselecteerd als provinciale fietsroute (overeenkomstig het RSVB). Het traject Achter de Latten – Wilsele Dorp en het traject Mechelsepoort – Keizersberg – Vaartvest – Engels Plein, alsook de Vaartstraat en de Sluisstraat zijn geselecteerd als stedelijke fietsroute.

Inzake parkeren stelt de stad in het RSL als objectief een selectief aanbod van parkeerplaatsen voorop.

- 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.
- 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, stijestructuren, ...

In het RSL wordt voor de parkings in de onmiddellijke omgeving van de Vaartkom de volgende categorisering opgesteld :

- De toekomstige parking op het Engels plein is geselecteerd als randparking (P4).
- De parking Minckelers is geselecteerd als centumparking (P13).

⁵ RSL, richt. ged.1, § 8.2, blz. 228 e.v.

De stad engageert zich bindend tot de heraanleg van het Engels Plein (I12) (mits realisatie van het parkeergebouw), de heraanleg van de oude spoorbrug over de Vaartkom als fiets- en busverbinding (I14) en de uitbouw van voetgangers- en fietsroute Vaartkom-Centrum. (zie BB p. 51, § 4.3.5). Ze tracht met de uitbaters van rotatieparkings in Leuven een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten die de exploitatie van de rotatieparking in overeenstemming brengt met het stedelijk mobiliteitsbeleid.

2.1.1.4 GROENSTRUCTUUR EN LANDSCHAPSTRUCTUUR

a RSV en RSVB

Het RSV pleit voor het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid. De provincie wenst het openruimtenetwerk bestaande uit een aaneenschakeling van pleinen, groene lijnelementen en waterlopen doorheen de stedelijke gebieden ruimtelijk te ondersteunen en te versterken. Hiertoe wenst zij enerzijds aandacht te hebben voor de open ruimtes binnen de stedelijke gebieden door middel van een versterking van de ecologische infrastructuur en een ruimtelijke ondersteuning van de verbindingfunctie van waterlopen. Anderzijds staat een optimalisering van de verbindende openruimte-elementen tussen stedelijk gebied en buitengebied door middel van groene vingers voorop.

b Ruimtelijk Structuurplan Leuven

Figuur 2.7: Ruimtelijke concepten en gewenste landschapsstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.18)

Figuur 2.8: Ruimtelijke concepten en gewenste openruimtestructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.04)

Figuur 2.9: Niet-limitatieve selectie van grote ensembles (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.19)

Figuur 2.10: Selectie van de open-ruimtegebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.05)

In het RSL worden ten behoeve van de groenstructuur volgende selecties gemaakt:

- De Kloostertuin Montfortanen (I36) als een gebied met geïntegreerde bebouwing, waar de natuurwaarde nevens geschikt is aan de gebruikswaarde.
- De Keizersberg als een gebied met geïntegreerde bebouwing, waar de natuurwaarde nevens geschikt is aan de gebruikswaarde (I31). Als ontwikkelingsperspectief voor dit gebied wordt bijkomend gesteld: "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"⁶.
- Het park Glasblazerijstraat (R20) als gebied met recreatie als hoofdfunctie, waar de natuurwaarde nevens geschikt is aan de gebruikswaarde. Als ontwikkelingsperspectief voor dit gebied wordt bijkomend gesteld: "De belevingswaarde van de parken in de binnenstad moet 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"⁷.
- De Oevers Dijle en Leibeek (Twee Waters) (R22) als gebieden met recreatie als hoofdfunctie, waar de natuurwaarde nevens geschikt is aan de gebruikswaarde. Als ontwikkelingsperspectief voor dit gebied wordt bijkomend gesteld: "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"⁸.
- De Dijle doorheen de binnenstad (C8) werd geselecteerd als groencorridor⁹.

In het RSL worden de bouwstenen aangereikt voor de uitwerking van een landschapsbeleid. Bijzondere aandacht gaat uit naar de publieke ruimte als onderdeel van de landschapsstructuur. Ten behoeve van de landschapsstructuur worden volgende selecties gemaakt:

- De Vaartkom wordt richtinggevend geselecteerd als "beeldbepalend ensemble op schaal van een stadsdeel" (BE9).

⁶ RSL, richt. ged.1, § 4.6.5.A, blz. 80

⁷ RSL, richt. ged.1, § 4.6.3.A, blz. 73

⁸ RSL, richt. ged.1, § 4.6.3.A, blz. 73

⁹ RSL, BB p. 18, § 1.1.28

- De Dijlevallei gordel noord wordt richtinggevend geselecteerd als “vragend ensemble op schaal van een stadsdeel” (VE28). “Deze gebieden worden geselecteerd als vragend ensemble, op basis van de divergentie tussen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de bestaande toestand.”¹⁰

2.1.1.5 ECONOMISCHE EN CENTRUMSTRUCTUUR

a RSV en RSVB

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

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

De gewenste ruimtelijke economische structuur beoogt voor de provincie een samenhang van alle ruimten in de provincie met een overwegend economische invulling ter versterking van deze economische structuur. Een goede ontsluiting afgestemd op het mobiliteitsprofiel, de agglomeratievoordelen van een stedelijke omgeving, de logistieke diensten en kwaliteit van de werkomgeving vormen hierbij belangrijke randvoorwaarden. Binnen de stedelijke kernen dient gestreefd te worden naar een maximale verweving van economische activiteiten. Inzake mobiliteit dient het multimodale en bovenlokale karakter maximaal te worden uitgebouwd waarbij de belangrijke (multimodale) knooppunten dienen versterkt te worden als ontwikkelingspolen.

b Ruitemlijk Structuurplan Leuven

Figuur 2.11: Ruimtelijke concepten en gewenste centrumstructuur (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.10)

Figuur 2.12: Niet-limitatieve selectie van economische en multifunctionele gebieden (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.12)

De Leuvense arbeidsmarkt wordt gekenmerkt door een hoge scholingsgraad: het aantal universitairers ligt er driemaal hoger dan het Vlaams gemiddelde. Met een tewerkstellingsgraad van 147 is Leuven onmiskenbaar een sterke regionale tewerkstellingspool. Leuven heeft bovendien een hoge activiteitsgraad. In vergelijking met andere Vlaamse steden bestaat in Leuven een oververtegenwoordiging van de quartaire en de tertiaire sector. De sterkst groeiende niches zijn: openbaar bestuur en algemene collectieve diensten, overige zakelijke dienstverlening, onderwijs, speur- en ontwikkelingswerk, informatica en aanverwante activiteiten.

Het structuurplan stelt dat, bovenop het reeds voorziene aanbod in het gewestplan van 1998, geen bijkomende **ruimte voor economische ontwikkelingen** meer kan worden gecreëerd. Daarom wenst de stad een sturend economisch beleid te voeren, om de nog beschikbare ruimte optimaal te benutten. De klemtoon wordt gelegd op kennisgeoriënteerde bedrijvigheid (o.i.v. de universiteit) en maatschappelijke en economische beslissingscentra.

Naast ruimte voor wetenschapsparken, worden diverse locaties langs de Vesten (Vaartkom, stationsomgeving, Philips, later ook Bodart) als multifunctionele ontwikkelingspool geselecteerd. Ze komen hierdoor in aanmerking voor een gemengde stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat kantoren (in beperktere mate) mogelijk zijn, maar met andere stedelijke functies (handel, diensten, recreatie en wonen) gecombineerd moeten worden.

Het aanbod van **centrumfuncties** is voor een regionaalstedelijk gebied als Leuven van groot belang. De ruimte hiervoor is echter niet onbeperkt voorhanden. In het kader van het structuurplan zijn de locaties hiervoor aangeduid.

In de binnenstad stelt het structuurplan de bezoekersgerichte ruit als concentratiegebied voor centrumfuncties voorop. De commerciële functies (handel, horeca, commerciële diensten) worden binnen deze ruit in het kernwinkelgebied geconcentreerd. Bepaalde grootschalige detailhandel is niet wenselijk in het kernwinkelgebied. Momenteel komt deze vorm van detailhandel, omwille van de nabijheid van een grote afzetmarkt, de beschikbaarheid aan terreinen en de goede autobereikbaarheid veelal langs grotere wegen in de periferie van de steden terecht. Het Leuvense structuurplan aanvaardt de baanwinkels als maatschappelijke en economische realiteit, maar probeert de ongecontroleerde ontwikkeling aan banden te leggen. Daarom selecteert het structuurplan op het Leuvense grondgebied limitatief vier gebieden, waar verdere uitbreiding van grootschalige detailhandel mogelijk is: de Tiensesteenweg ten oosten van de Meerdaalboslaan, de Kolonel Begaultlaan, de Aarschotsesteenweg en de Vaartkom. Bijkomend kunnen ook bepaalde andere centrumfuncties niet meer in de binnenstad

¹⁰ RSL, richt. ged.1, § 9.6.1.B, blz. 310

ondergebracht worden. Het structuurplan biedt de mogelijkheid om deze te vestigen in zogenaamde 'subcentra'. De voormalige Philipsterreinen en de Vaartkom werden in het structuurplan als subcentrum geselecteerd.

De stad ijvert dus voor de herontwikkeling van de Vaartkom, naast woonontwikkelingsgebied, ook als economisch gebied¹¹. In het RSL worden ten behoeve van de economische en centrumstructuur de volgende selecties gemaakt:

- In functie van de economische en centrumstructuur van Leuven wordt de Vaartkom in het RSL geselecteerd als "multifunctionele ontwikkelingspool"¹² (MO1).
- Binnen de economische en centrumstructuur van Leuven wordt de Vaartkom geselecteerd als "grootschalige detailhandelzone"¹³ (D1).

Als perspectief voor de Vaartkom wordt gesteld: "De Vaartkom wordt als 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. (...)"¹⁴

De stad heeft zich bindend geëngageerd tot de opmaak een gebiedsgericht RUP Vaartkom voor de gedeeltelijke herziening van de huidige BPA's, waarin onder meer de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van diverse sites worden vastgelegd¹⁵.

2.1.1.6 GEBIEDSGERICHTE BEPALINGEN IN HET RSL OVER DE VAARTKOM

a Deelruimte Vaartkom: van industriegebied naar subcentrum¹⁶

Figuur 2.13: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Vaartkom (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.54)

Voor de Vaartkom wordt als specifieke deelruimte een eigen ruimtelijk wensbeeld uitgewerkt. Dit wensbeeld is gebaseerd op volgende **doelstellingen**.

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."

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."

¹¹ RSL, BB p. 38, § 3.2.3

¹² Een multifunctionele ontwikkelingspool wordt gedefinieerd als "een aaneengesloten gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de positie in de stedelijke structuur in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling." (RSL, richt. ged.1, § 6.4.4.A, blz. 164 en BB p. 36, § 3.1.14)

¹³ Een grootschalige detailhandelzone wordt gedefinieerd als "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 uitgewerk." (RSL, richt. ged.1, § 6.4.9.A, blz. 171 en BB p. 37, § 3.1.20)

¹⁴ RSL, richt. ged.1, § 6.4.4.C, blz. 165

¹⁵ RSL, BB p. 39, § 3.3.6

¹⁶ RSL, richt.ged.2, § 14.4, blz. 159 e.v.

Behoud van de specifieke morfologie

“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 affirmeren.”

Volgende **ruimtelijke concepten en ontwikkelingsperspectieven** liggen aan de basis van de gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte Vaartkom:

De Vaartkom als scharnierpunt tussen Vaartlandschap en vesten

“De Vaartkom is de plek waar de twee deelsystemen Vaartlandschap en vesten 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.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- 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, ...).”

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.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- De Dijle wordt als grens beschouwd tussen het multifunctionele subcentrum met grootschalige ontwikkelingen, en de woonstad met vooral een kleinschalige morfologische structuur. Door de overwelingen 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 opengelegd.
- De site van de bottelarij (Sluisstraat – Mechelsestraat), Terclavers (Penitentienstraat – Fonteinstraat) en de parking van Interbrew (J.P. Minckelersstraat) worden geselecteerd als herontwikkelingslocatie. Ze moeten opnieuw als woongebied met

hoofdzakelijk kleinschalige bebouwing ontwikkeld worden. 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). Het bouwblok is een onderdeel van het beeldbepalend ensemble "Vaartkom" en van het vragend ensemble "Dijlevallei gordel noord".

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.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- 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.e.m. 6 worden bovendien geselecteerd als woonontwikkelingsgebied (WO29 tot WO32). 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 inplanten die ingeschakeld wordt als trekker voor het gebied, zoals eerder bij de 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."

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.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- 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."

Publiekstrekkingen als stapstenen langs de route naar het centrum

“Zoals eerder aangehaald is het wenselijk de verbindingroute 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 as voor zacht verkeer tussen Vaartkom en stadscentrum.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- 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 beschermde brouwerij De Hoorn, nieuwe woonwijk op de Bottelarijsite, het Klein Begijnhof, de St.-Geertruiabdij, het Steenpoortcomplex, Dreyfus, de heraangelegde Vismarkt.”

b Deelsysteem Dijle: de Dijle levend door Leuven¹⁷

Figuur 2.14: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Dijle (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.55)

Ook de doelstellingen en ruimtelijke concepten van het deelsysteem Dijle zijn van toepassing op de Vaartkom.

Met betrekking tot het projectgebied werden volgende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd:

- “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 de Mechelsestraat en de Sluisstraat, is de herwaardering van de Dijleoever als publieke ruimte een randvoorwaarde.
- Het Dijlepad wordt aangesloten op het kloosterpark van de Montfortanen. Bij de heraanleg kan een aantrekkelijke route voor fietsers tussen de ring en St. Maartensdal aangelegd worden.
- 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 stedenbouwkundige project.
- Bij de ontwerpen van parken, groenstroken en oeverstroken langs de Dijle zal natuurontwikkeling geïntegreerd worden om de ecologische verbindingfunctie 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). “

c Deelsysteem Vaartlandschap: landschappelijke, recreatieve en economische waarde¹⁸

Figuur 2.15: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Vaartlandschap (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.25)

Ten noorden van het Engels plein bevindt zich het deelsysteem Vaartlandschap. Voor het projectgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van belang:

- “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.
- 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.
- Het doorgaand verkeer wordt langs de Kolonel Begaultlaan geweerd, om capaciteit vrij te houden voor het openbaar vervoer.
- Van de nieuwe projecten langs de Vaart moet een kwaliteitsvolle architectuur geëist worden. De eis wordt in de uitvoeringsplannen voor de betreffende gebieden opgenomen.“

d Deelruimte Gordel: stedelijk wonen in vele gedaanten¹⁹

Figuur 2.16: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Gordel (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.51)

Voor het projectgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van belang:

¹⁷ RSL, richt. ged. 2, § 14.5, blz. 164 e.v.

¹⁸ RSL, richt. ged. 2, § 10.6, blz. 35 e.v.

¹⁹ RSL, richt. ged. 2, § 14.3.2, blz. 157

- “De kloostertuin Montfortanen en de Keizersberg worden geselecteerd als een gebied met geïntegreerde bebouwing en worden bij voorkeur publiek toegankelijk gesteld.
- Het RSL wijst de Dijle een bijzondere rol toe, niet alleen als bindend element tussen verschillende groene ruimten, maar tevens een ecologische verbindingsfunctie.
- Bij de ontwikkeling van de woonontwikkelingsgebieden Tussen Twee Waters, magazijnen Interbrew (Sluisstraat-Vaartstraat), parking Interbrew J.P. Minckelersstraat, Bottelarij (Mechelsestraat – Sluisstraat) moet een publiek toegankelijke groene ruimte gerealiseerd worden.”

e **Verkeersnetwerk binnenstad**²⁰

Figuur 2.17: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijk structuur verkeersnetwerk binnenstad (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.56)

Voor het projectgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van belang:

- “Vanaf het J.M. Artoisplein wordt de binnenstad door volgende primaire lus ontsloten via enkele rijrichting voor doorgaand autoverkeer: Vaartkom – Vaartstraat – Rijschoolstraat – Sint-Maartensdal – J.P. Minckelersstraat (parking Minckelers) – Vaartstraat – Vaartkom (Z 17).
- Volgende secundaire lussen ontsluiten wijken die niet rechtstreeks bediend worden door een primaire lus: Diestsestraat – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom (Z25); J.B. Van Monsstraat – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom (Z26)
- 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. Parking Minckelers (voorheen Parking 69, J.P. Minckelersstraat) (P13) kan blijven bestaan, mits deze parkings op termijn ondergronds worden gebracht en geïntegreerd in een stedenbouwkundige ontwikkeling.
- 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.
- 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.
- Aanvullend op het huidig busnetwerk wordt de lijn ‘Station – Bondgenotenlaan – J.P. Minckelersstraat – Vaartkom – Burchtstraat – Ridderstraat – Petermannenstraat – Fonteinstraat – Brusselsestraat’ als centrumlijn in de binnenstad voorgesteld.”

f **Deelsysteem Vesten**²¹

Figuur 2.18: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelsysteem Vesten (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.57)

Voor het projectgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van belang:

- “De Vaartkom wordt aangeduid als "multifunctionele ontwikkelingspool" en komt in aanmerking voor de inplanting van grootschalige functies. 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. Binnen het plangebied gaat het om volgende sites:
 - o Twee Waters (kantoorachtige bedrijven, gemeenschapsvoorzieningen, grootschalige en/of gespecialiseerde handel en groene ruimte)
 - o Montfortanen (wonen, kantoorachtige bedrijven, gemeenschapsvoorzieningen en horeca/recreatie)
 - o binnengebied J.B. Van Monsstraat (wonen en groene ruimte)
- Dwars over de vesten worden hoofdverbindingen voor zacht verkeer uitgebouwd. De route ‘Dijlepad – J.M. Artoisplein – Tussen Twee Waters – Douaneweg’ wordt als hoofdverbinding geselecteerd.
- De toekomstige stedenbouwkundige projecten op Twee Waters 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.”

²⁰ RSL, richt. ged. 2, § 14.6.2, blz. 168

²¹ RSL, richt. ged. 2, § 14.7.2, blz. 176

g Deelruimte Leuven-Noord²²

Figuur 2.19: Ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur deelruimte Leuven-Noord (RSL, Kaartenbundel, fig. 2.21)

Voor het projectgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van belang:

- “Langs de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan kunnen zich plaatsgebonden grootschalige detailhandelszaken die complementair zijn aan het aanbod in de binnenstad en KMO's vestigen.
- Bij de heraanleg van de Kolonel Begaultlaan en de Aarschotsesteenweg langs de Vaart, moeten maximaal groene elementen worden voorzien (groene oevers, bomen, ...).
- De Aarschotsesteenweg moet, naast de lokale ontsluiting, instaan voor de verbinding voor wegverkeer tussen de binnenstad en de noordelijke kernen. Door de hertracering van de Aarschotsesteenweg, wordt de bestaande infrastructuur in de toekomst gebruikt als rechtstreekse ontsluiting naar de E314. Zowel langs de Kolonel Begaultlaan (recreatieve fietsroute) als langs de Aarschotsesteenweg (functionele fietsroute) zijn vrijliggende fietspaden nodig.
- Zodra het verkeer op de Mechelsesteenweg en de Aarschotsesteenweg teveel vertraagt door toenemend wegverkeer, kan het openbaar busvervoer langs de Kolonel Begaultlaan worden geleid. “

2.1.2 Plannen van aanleg

2.1.2.1 GEWESTPLAN

Figuur 2.20: Gewestplan Leuven, detail Vaartkom

In het Gewestplan wordt het plangebied gedeeltelijk ingekleurd als woongebied (plangebied dat overeenkomt met de afbakening van het BPA St. Geertrui deel 1), gedeeltelijk ingekleurd als stedelijke ontwikkeling (plangebied dat overeenkomt met de afbakening van het BPA Vaartkom, BPA St. Geertrui deel 3 en het BPA Wilsele Oud Centrum – deel II) en gedeeltelijk ingekleurd als parkgebied (plangebied dat samenvalt met de Keizersberg).

Voorliggend RUP vormt de verdere uitwerking van het gebied voor wonen en het gebied voor stedelijke ontwikkeling, zoals voorzien in het bestemmingsvoorschrift.

2.1.2.2 BPA's

Figuur 2.21: BPA's binnen RUP-zone

In 1997 werd het ontwikkelingsplan voor de Vaartkom door het Projectteam Stadsontwerp van de KULeuven geactualiseerd en omgezet in bijzondere plannen van aanleg (BPA's).

- BPA Diestsevest – Vuurkruisenlaan, goedgekeurd bij M.B. van 07/10/1997
- BPA Vaartkom, goedgekeurd bij M.B. van 05/05/2000
- BPA St.-Geertrui deel 1, goedgekeurd bij M.B. van 05/05/2000
- BPA St.-Geertrui deel 3, goedgekeurd bij M.B. van 05/05/2000
- BPA Wilsele Oud Centrum – deel II, goedgekeurd bij M.B. van 05/05/2000

De projecten die conform de huidige BPA's kunnen vergund worden, hoeven vanzelfsprekend niet te wachten tot de goedkeuring van het RUP.

2.1.2.3 VERKAVELINGEN

Binnen het projectgebied gelden geen verkavelingsvergunningen.

²² RSL, richt. ged. 2, § 10.2.2, blz. 18

2.2 Sectoraal juridisch kader

2.2.1 Beschermd monumenten

In het plangebied Vaartkom bevinden zich een aantal industriële erfgoedelementen die als beschermd monument beschermd werden.

- De O.L.V. Middelaeskerk met voorplein (Diestsevest 117) werd door MB van 9 juli 1996 beschermd overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 als monument.
- Oude Brouwerij 'Stella Artois', 'Internationaal' en 'Immo' (complex brouwerij de Hoorn) werd door MB van 23 december 1997 beschermd overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 als monument.
- Het complex van de voormalige Molens Van Orshoven (Stapelhuisstraat 13) en woon- en pakhuis (Vaartkom 30), drie laad- en losinstallaties (Vaartkom 29, 30 en 37) en de elektrische kaapstander (Vaartkom 13, zijde Engels Plein) werden door MB van 13 november 2002 beschermd overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 als monument.
- Het Entrepotgebouw (Vaartkom 2-4) en de silotoren en magazijn (Vaartkom 39) werden door MB van 10 december 2003 beschermd overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 als monument.

Volgende gebouwen binnen het plangebied of in de omgeving ervan zijn niet beschermd, maar komen in aanmerking voor opname of werden reeds opgenomen in de inventaris van Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant volgens de gegevens van de afdeling Erfgoed van het vlaams Agentschap R-O Vlaanderen:

- Voormalige brouwerij "De Dije" (Artois) (en aanverwanten: watertoren, guillotinepoort, machinehal/CO₂-zaal, fermentatiegebouw), Vaartkom
- Café "De Lantaarn", Vaartkom
- Het sluisencomplex (sluismolen en sluis), Sluisstraat
- Ateliergebouwen "WIKS" en "de Smidse", Sluisstraat
- Voormalig directiegebouw Artois, Vaartstraat 165
- Gebouw "In Zeelandt", Vaartstraat 167
- Abdij Keizersberg
- Voormalige hoogmaalterij Hungaria, Vaartkom 29 – 35
- Voormalige maalterij J. Vandenbergh en NV Dijlemolens, Vaartkom 39 – 47
- Gebouwen van Tabacofina – Van der Elst
- Representatieve bebouwing/straatwand:
 - o Strijdersstraat (= 2de straathelft nl. 29 tot 67 en 30 tot 60): geselecteerde items: 2 tot 60, 11 tot 47, 53 tot 67
 - o J.B. Van Monsstraat (= volledige onpare zijde): in straatbeeld vermeld : 29, 31, 39, 41, 45, 47, 49, 69, 73; geselecteerde items: 55 tot 67
 - o J.P. Minckelersstraat (= onpare zijde vanaf Kardinaalstraat en pare zijde vanaf J.B. Van Monsstraat): in straatbeeld vermeld: 78-84, 115; geselecteerde items: 111-113, 114 tot 120, 117 tot 131, 142 tot 156, 158-160, 162, 166, 172 tot 182, 184, 186, 188-190
 - o Kardinaalstraat (=onpare zijde): geselecteerde items: 13 tot 23, 25 tot 29
 - o Tweewatersstraat: in straatbeeld vermeld: 1 tot 15

2.2.2 Beschermd landschappen en stadsgezichten

De onmiddellijke omgeving van de O.L.V. Middelaeskerk met huizenrij, klooster en provinciaalaat (Diestsevest 109-119) werd door MB van 9 juli 1996 beschermd overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 als stadsgezicht.

2.2.3 Habitat- en vogelrichtlijn

In de ruime omgeving van het studiegebied zijn geen Habitat- of Vogelrichtlijngebieden gesitueerd.

2.3 Milieueffectenrapport

2.3.1 PlanMER ruimtelijke uitvoeringsplannen Vaartkom

Het planMERdecreet (27/04/07) bepaalt dat de opmaak van de RUP's Vaartkom onderhevig zijn aan de opmaak van een planMER. Het planMER heeft tot doel een overzicht te geven van de mogelijke milieueffecten van de bestemmingen en inrichtingsvoorwaarden. Bij het nemen van de uiteindelijke beslissing tot uitvoering van het plan vormt het milieueffectenrapport een informatief instrument, dat bij deze beslissing als motivatie kan dienen.

Het MER-rapport maakt onderdeel uit van dit RUP. Voor de resultaten van dit planMER wordt verwezen naar de niet-technische samenvatting (zie planMER p 382).

2.3.2 Milderende maatregelen

Als antwoord op de mogelijke milieueffecten worden in het MER milderende maatregelen vooropgesteld. In het planMER worden de milderende maatregelen als volgt opgesplitst in 5 categorieën:

- maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP
- maatregelen op het niveau van inrichtingsstudies/voorstudies
- maatregelen op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen
- maatregelen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase
- maatregelen tijdens het beheer van het terrein/gebouw(en)

Onderstaande tabel geeft de doorwerking van de milderende maatregelen weer in het RUP. Enkel de maatregelen relevant voor het RUP worden in de tabel opgenomen. Dit zijn:

- de categorie 'maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP' en
- de relevante maatregelen voor het RUP uit de overige categorieën.

De tweede kolom van de tabel geeft weer of deze maatregel al dan niet weerhouden is met de nodige motivatie.

Milderende maatregel definitief planMER	Ontwerp RUP
BODEM	
In het RUP (algemene voorwaarden) opleggen dat de stedenbouwkundige vergunning vergezeld dient te zijn van een nota waarin de bemalingsinvloed nader wordt onderzocht. Uit deze nota moet blijken welke effecten verwacht worden naar aanleiding van het verspreiden van verontreiniging of het risico van zettingen. Tevens worden maatregelen voorgesteld om risico's tot een minimum te beperken.	Maatregel niet weerhouden In het voorontwerp RUP werd voor werken waarbij bemaling zal worden toegepast in de algemene bepalingen de verplichting tot opmaak van een bemalingsnota toegevoegd. Naar aanleiding van het advies van VMM en de bespreking op de plenaire vergadering werd deze verplichting geschrapt. Hij werd door de adviserende administraties en instellingen weinig zinvol geacht. Wel werd gewezen op het belang van een goede begeleiding en goede afspraken, ook met de beheerders van de waterlopen, naar aanleiding van de stedenbouwkundige aanvragen en afspraken over werforganisatie. De stad neemt deze aanbeveling mee naar het vergunningenbeleid.
WATER	
Opvang van hemelwater door het inrichten van groendaken.	Maatregel (gedeeltelijk) weerhouden Binnen de zone MFa kan één van de grootste nieuwe dakoppervlakken gerealiseerd worden. Voor deze zone en eveneens voor de zone G3c in De Vaarhoek wordt de verplichting tot realisatie van een groendak in het RUP opgenomen. Voor de overige gebouwen wordt de realisatie van een groendak mogelijk gemaakt maar niet verplicht. Dit omwille van de volgende redenen: - de te behouden gebouwen en monumenten komen hiervoor niet in aanmerking - binnen Vaartkom Noord bevinden zich onlangs vergunde gebouwen - door de stedenbouwkundige structuur van de hoge gebouwen en het voorzien van veel open ruimte wordt het dakoppervlak reeds drastisch beperkt.
Opnemen van een waterparagraaf in het RUP.	Maatregel weerhouden

	Er werd een onderdeel watertoets opgenomen in de toelichting.
Opnemen in het RUP van randvoorwaarden voor berging/buffering/infiltratie in opgenomen.	Maatregel leidt niet tot aanpassingen De concrete wijze waarop de berging/buffering en infiltratie wordt georganiseerd, wordt uitgeklaard bij de verdere detaillering van de plannen voor de gebouwen en de open ruimten. Ze hoort niet in de voorschriften van het RUP; deze laten wel voldoende oplossingen toe (zie verder). In ieder geval is de provinciale verordening in de vergunningverlening van toepassing, en zal voor de nodige berging moeten worden gezorgd.
In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP expliciet aangeven dat het voorzien van constructies en mogelijkheden voor infiltratie en buffering zijn toegelaten binnen de RUP-zones.	Maatregel weerhouden Aan de algemene bepalingen van het RUP wordt de expliciete vermelding <i>'technische installaties voor buffering en infiltratie van water in alle zones zijn toegelaten mits deze landschappelijk geïntegreerd zijn en een eventuele doorgangsfunctie niet verhinderen'</i> toegevoegd.
Zo veel mogelijk gebruik maken van (deels) doorlatende verharding.	Maatregel niet weerhouden In de voorschriften wordt het gebruik van doorlatende verharding niet verplicht. Dergelijke verharding is immers niet altijd even goed befietbaar. De stad wil een goed gebruik van de open ruimte door fietsers en lokaal verkeer niet in het gedrang brengen. Bij de vergunningsaanvragen is de provinciale verordening inzake verhardingen van toepassing. Deze verordening voorziet slechts een aantal gevallen waarin niet-doorlatende verharding mogelijk is. Tevens verplicht de verordening de nodige maatregelen voor de opvang en infiltratie van hemelwater.
Principes van integraal waterbeheer opnemen in de (inrichtings)plannen: in volgorde van afnemend belang: eerst kiezen voor hergebruik van hemelwater, dan infiltreren, dan vertraagde afvoer met buffering.	Maatregel niet weerhouden Bij de stedenbouwkundige vergunningen moeten de projecten voldoen aan de provinciale verordeningen inzake verharde oppervlakten en dakvlakken. Deze verordening omvat bovenstaande principes.
FAUNA EN FLORA EN BIODIVERSITEIT	
Interessante zones die niet strikt van belang zijn in kader van het plan (bv. op de flanken van de Keizersberg) mogen niet vergraven te worden.	Maatregel (gedeeltelijk) weerhouden In zone PG1 geldt een bouwverbod met uitzondering van beperkte constructies en doorgangen voor zacht verkeer. In deze zone is de realisatie van doorgangen slechts beperkt mogelijk waardoor het overgrote deel van zone PG1 niet vergraven zal worden.
Bij aanplanten zo veel mogelijk gebruik maken van inheems materiaal.	Maatregel weerhouden De toelichting van de verschillende parkzones wordt aangevuld met: <i>"De aanplanting binnen het park gebeurt zo veel mogelijk met inheemse plant- en boomsoorten."</i>
Zo natuurlijk mogelijke waterloopoevers voorzien.	Maatregel leidt niet tot aanpassingen Het ontwerp van de oevers gebeurt steeds in nauw overleg met de bevoegde overheidsinstelling die de waterloop in hun beheer hebben. Een gedeelte natuurlijke oevers is hierbij gepland, maar kan nu nog niet worden vastgelegd in afwachting van meer gedetailleerd ontwerp. De stad Leuven is wel van mening dat in een stedelijke omgeving het ook mogelijk moet zijn niet natuurlijke oevers te voorzien.
Aandacht voor de muurplanten van de oevers van de Dijle in Vaartkom West.	Maatregel weerhouden Aan de toelichting van de deelzone water wordt de vermelding van de kwetsbaarheid van de muurplanten en er indien mogelijk rekening mee dient gehouden te worden toegevoegd.
Garanderen (minstens instandhouden van de huidige structuur) van een structuurvariatie in het rivierbed van de Vunt t.b.v. de handhaving van de Grote gele kwikstaart.	Maatregel leidt niet tot aanpassingen Het ontwerp van de oevers gebeurt steeds in nauw overleg met de bevoegde overheidsinstelling die de waterloop in hun beheer hebben. De noodzakelijke ingrepen die hier worden vermeld zijn van een te hoog detailniveau om tot stedenbouwkundige voorschriften te kunnen leiden. Het aandachtspunt wordt meegenomen in het verder ontwerp ter voorbereiding van de vergunningsaanvragen.
LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	

Het RUP-voorschrift in W/PG2 dient garanties te bieden voor een groene invulling.	Maatregel weerhouden Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet worden aangetoond hoe de groenvoorzieningen levensvatbaar zullen blijven.
Opnemen van voorschriften in het RUP inzake het type groen (struiken en hoogstammig bij voorkeur inheems groen) dat wordt gecreëerd in parkzone P3 of Park Montfortanen klooster.	Maatregel weerhouden De toelichting van de verschillende parkzones wordt aangevuld met: <i>“De aanplanting binnen het park gebeurt zo veel mogelijk met inheemse plant- en boomsoorten.”</i> Voor alle parkzones werd bovendien de opmaak van een beplantingsplan opgelegd dat ter advies aan de bevoegde gewestelijke administratie wordt voorgelegd.
De toelichtingsnota van de RUP's dient de aandacht te vestigen op het belang van een voorstudie m.b.t. archeologie en dat bij het voorzien van ondergrondse parkeergarages, advies dient ingewonnen te worden bij het Agentschap RO Vlaanderen Onroerend Erfgoed.	Maatregel niet weerhouden De dienst ruimtelijke planning heeft contact opgenomen met Els Patrouille i.v.m. de bureaustudie voor het archeologisch erfgoed. De dienst bekijkt op welke manier dit mogelijk is. Voor het RUP heeft dit geen verdere consequenties: sectorale regelgeving wordt hierin immers best niet overgenomen.
Het RUP dient randvoorwaarden aan te geven opdat de optimale landschappelijke inpassing van de zandvang gerealiseerd kan worden.	Maatregel gedeeltelijk weerhouden De randvoorwaarden voor een landschappelijke inpassing van de zandvang in het park worden niet in de voorschriften vastgelegd. Er wordt wel aan de voorschriften toegevoegd dat de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning van de zandvang wordt uitgebreid met een nota waarin de landschappelijke inpassing van de zandvang in het park Sluisstraat gemotiveerd wordt.
De RUP-voorschriften dienen bijkomende garanties te bieden voor de optimale bescherming van de erfgoedwaarden.	Maatregel weerhouden Bijkomend op de beschermde gebouwen worden in het RUP bijkomende te behouden gebouwen geselecteerd ter bescherming van de erfgoedwaarden. Voor deze gebouwen wordt gedefinieerd welke ingrepen toegelaten zijn. De ingrepen moeten mogelijk gemaakt worden wil het gebouw via een herbestemming behouden blijven.
De natuurlijkheid van Keizersberg dient gewaarborgd te blijven, alsook de oevers van de waterlopen (ook bij beheer).	Maatregel weerhouden In zone P1 en PG1 geldt een bouwverbod met uitzondering van beperkte constructies en doorgangen voor zacht verkeer. Het aantal doorgangen voorzien in het plan is beperkt waardoor het overgrote deel van zone PG1 haar natuurlijkheid zal behouden. P1 moet ingericht worden als groene ruimte. Zone P1 zal door de stad extensief beheren met het oog op het behoud van de natuurlijkheid. Het ontwerp van de oevers gebeurt steeds in nauw overleg met de bevoegde overheidsinstelling die de waterloop in hun beheer hebben.
MENS-SOCIAALORGANISATORISCH EN HINDER	
Geen	
MENS-MOBILITEIT	
Het voorzien van de nodige ruimte op het grafisch plan voor inbedding van de binnen de perimeter van het RUP voorgestelde infrastructuraanpassingen.	Maatregel weerhouden De zone OW wordt in het RUP voldoende ruim ingetekend zodat ook de nieuwe verkeersinfrastructuur ingepast kan worden en zodat de voorziene toekomstige verkeersafwikkeling voor de verschillende modi (omschreven in hoofdstuk mobiliteit) mogelijk wordt.
Mits juridisch mogelijk, het opnemen van een stedenbouwkundig voorschrift waarin de ontwikkeling gekoppeld wordt aan de voorafgaandelijke realisatie van de noodzakelijke infrastructurale aanpassingen.	Maatregel (gedeeltelijk) weerhouden Alle infrastructuuringrepen die bedoeld zijn voor het functioneren op lokaal niveau, worden in de stedenbouwkundige voorschriften opgelegd aan de initiatiefnemers van de aanpalende ontwikkelingszones die van deze ingrepen genieten. Het gaat hierbij om de nieuw te creëren zones met publiek karakter: openbare weg, fiets- en voetgangersverbinding, Dijlepad en openleggen Dijle, parkzones, fiets- en voetgangersbrugjes over de Dijle. De infrastructuuringrepen die duidelijk het niveau van de lokale ontwikkeling overstijgen zoals de aanleg van de brug over de Vaartkom en de aanleg van onderdelen van het Engels Plein (zone busstation) zullen op overheidsinitiatief moeten worden gerealiseerd. De herontwikkeling van de private eigendommen kan hiervan moeilijk afhankelijk worden gemaakt, gezien het reeds gaat om

	eigendommen gelegen aan uitgeruste wegen waar vergunningen kunnen worden afgeleverd.
Autobezit en -gebruik ontmoedigen door toepassing van een krappe parkeernorm.	Maatregel niet weerhouden Net zoals in de overige delen van de stad wordt de algemeen geldende parkeerverordening toegepast. Wel strenger dan de norm is de vereiste om plaatsen die niet op het eigen perceel komen, verplicht op kort afstand (max. 400m) te voorzien. De norm (nu 1,3 autoparkeerplaatsen per woning) wordt gehanteerd om te vermijden dat het toekomstige parkeeraanbod te beperkt is voor het feitelijk wagenbezit met een overbelasting van het openbaar domein als gevolg. Dit zou vooral de bestaande omringende wijken treffen. De stad wenst voor het openbaar domein een beleid te voeren waarbij de kwalitatieve inrichting voor de zachte weggebruiker voorop staat. Bijkomende openbare bovengrondse parkeerplaatsen zijn daarom ongewenst. Een verlaagd autogebruik wordt gestimuleerd door inzetten op de andere modi: daarom is zeer veel aandacht besteed aan een goede ontsluiting met openbaar vervoer en de fiets.
Doorstroming openbaar vervoer verhogen door realisatie vrije busbanen.	Maatregel weerhouden De intekening van zone OW maakt het mogelijk een quasi vrije busbaan te realiseren tot aan het station. In de toelichtingsnota wordt de route beschreven.
Maatregelen om de capaciteit van het wegennet beter te benutten: optimaliseren van infrastructuur	Maatregel weerhouden Aanpassing infrastructuur is mogelijk binnen zone OW. De concrete maatregelen zijn omschreven in de toelichting.
Maatregelen om de capaciteit van het wegennet vergroten (= bijkomende infrastructuur): aanleg bijkomende brug over de Vaart. aanleg ovonde tussen nieuwe brug en bestaande (fiets)brug onder viaduct.	Maatregel weerhouden Het RUP maakt de aanleg van bijkomende bruggen en een ovonde mogelijk. De maatregelen om de capaciteit van het wegennet te vergroten werden in de toelichtingsnota bij de bespreking van de externe en interne verkeersafwikkeling opgenomen.
GELUID	
Het is aangewezen om aan de noordgevel van de zes blokken kantoren en aan de zuidkant eerder woningen/appartementen te voorzien vanwege de verhoogde geluidshinder aan de noordkant van de zes blokken.	Maatregel niet weerhouden De stad wenst erop te wijzen dat de nabijheid van de gebouwen en de viaduct een onvermijdelijk gegeven zijn vanuit de bestaande situatie en de bestaande plannen van aanleg. Ze begrijpt de zin niet van het vervangen van één groep gebruikers (bewoners) door een andere groep (b.v. werknemers).
LUCHT	
Met gegeven qua inplanting kan zeker rekening gehouden worden bij bvb. het voorzien van residenties voor "gevoelige" bevolkingsgroepen zoals bvb. kinderdagverblijven, scholen, bejaardentehuizen,.... Aanbeveling: best zo ver mogelijk van de belangrijkste wegassen ingepland, bij voorkeur zo weinig mogelijk in de windsector NNO tot OZO.	Maatregel niet weerhouden Zie maatregel hierboven.

2.4 Watertoets

2.4.1 Watertoets in het milieueffectenrapport

In kader van de verplichting tot **watertoets** bij opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, worden de conclusies uit het planMER m.b.t. het aspect water hier samengevat. Het MER onderzocht op plan-MER niveau de effecten op het watersysteem en reikt herstel- en compensatiemaatregelen aan indien het detailniveau dit toelaat. Deze paragraaf bestaat uit een synthese van de belangrijkste effecten die in het kader van het MER op het watersysteem naar voren komen.

2.4.2 Effecten op het watersysteem na realisatie

Het plan-mer bespreekt uitvoerig de effecten die tijdelijk kunnen optreden na realisatie van dit plan, ten aanzien van de huidige situatie.

a Water

De bebouwing en verharding toegelaten in het RUP verschilt zeer weinig met de bestaande situatie waardoor er binnen plangebieden Vaartkom Noord en Vaartkom Zuid bijna geen verschillen optreden in verhardingsgraad. Voor de plangebieden Vaartkom Oost en Vaartkom West zullen in de toekomstige situatie de oppervlakten onverharde bodems beduidend toenemen, waaardoor een positief effect ontstaat op de oppervlaktewaterkwaliteit t.g.v. infiltratie en vertraagde afvoer van hemelwater.

Er zou naar aanleiding van de ondergrondse constructies (ondergrondse parkeerlagen), plaatselijk een wijziging van de grondwaterstroom kunnen voorkomen. Het MER-rapport geeft bijkomend aan dat wanneer constructies op niet tot slecht doorlatende lagen worden gebouwd, het effect op wijziging in grondwaterstroming deels wordt ingeperkt.

De effecten op structuurkwaliteit van de waterlopen in de plangebieden wordt sterk positief beoordeeld, rekening houdend met de momenteel zwakke structuurkenmerken en de herwaardering van de waterlopen in de toekomst.

Er worden licht positieve effecten verwacht op oppervlaktewaterkwaliteit t.g.v. de (vertraagde) afvoer van hemelwater, het creëren van kansen voor het verbeteren van het zelfreinigend vermogen van de waterlopen en het voorzien van een zandvang ten behoeve van de waterkwaliteit van de Vaart. Wel wordt als milderende maatregel voorgesteld om randvoorwaarden aan te geven opdat de optimale landschappelijke inpassing van de zandvang gerealiseerd kan worden.

b Ecologie

De lokale herinrichting van de Dijleoevers zal een eerder beperkt effect op o.a. op de kwikstaart-populatie en de aanwezigheid van specifieke niche-planten hebben. De overkapping van één van de Dijle armen aan het vismigratieknelpunt in plangebied Vaartkom West zal van 180 m tot ongeveer 60 m worden teruggebracht. Wat reeds een verbetering is maar het knelpunt buiten het plangebied niet oplost waardoor de positieve effecten beperkt zijn.

c Landschap en erfgoed

De hydrografische structuren Dijle, Vunt, Voer en De Hond worden opgewaardeerd. Effecten van versnippering van het landschap ten gevolge de aanwezigheid van gebouwen worden niet onmiddellijk verwacht. Binnen plangebied Vaartkom Noord worden geen effecten op structuur- en relatiewijzigingen verwacht. Het effect op het landschap wordt als matig positief beoordeeld binnen de plangebieden Vaartkom Oost, Zuid en West.

2.4.3 Effecten op het watersysteem in aanlegfase

Het plan-mer bespreekt ook de effecten die tijdelijk kunnen optreden naar aanleiding van de realisatie van dit plan (werffase).

a Water

Het RUP voorziet in verschillende zones nieuwbouwmogelijkheden. Aangezien de grondwatertafel op bepaalde plaatsen naar verwachting hoger ligt dan de diepte van de bouwputten, zal tijdens de uitvoeringsfase van de werken bemaling ingesteld worden. Het effect bij retourbemaling wordt vermits de matige omvang en de waarschijnlijk gekende situatie van de kwaliteit t.h.v. de bouwput, matig tot beperkt negatief beoordeeld. Wanneer het bemalingswater wordt geloosd op de waterloop kan dit een positieve zowel als negatieve impact hebben op de bestaande kwaliteit van de ontvangende waterloop. In ieder geval worden beperkte tot verwaarloosbare effecten verwacht op de structuurkwaliteit van de waterlopen. Het effect kan variëren tussen matig negatief en licht positief. In het MER-rapport wordt als milderende maatregel vooropgesteld om in de algemene voorwaarden van het RUP op te leggen dat de stedenbouwkundige vergunning vergezeld dient te zijn van een nota waarin de bemalingsinvloed nader wordt onderzocht.

b Bodem

Locatiespecifiek binnen de plangebieden bestaat tijdens grondwatertafelverlaging ten gevolge van bemaling, een risico op zetting aan bestaande constructies. De ganse site Vaartkom en de omgeving worden als kwetsbaar hiervoor aangeduid. Indien retourbemaling zou worden toegepast, zal er ter hoogte van bestaande gebouwen minder risico's op zettingen optreden.

c Ecologie

Alhoewel het niet volledig duidelijk is waar er zal worden bemaald, zullen de waardevolle zones die een grondwaterstandsaling ondervinden, een verruigend en vegetatieverarmend effect ondervinden. Het effect zal sowieso beperkt blijven en vermoedelijk zal het vooral de zone rond het Montfortanenklooster zijn die hier enigszins een effect kan ondervinden.

d Landschap en erfgoed

Ten behoeve van de opwaardering van de waterlopen in de plangebieden – zoals het deels openmaken van de overbouwde Dijle en ingekokerde De Hond, het voorzien van natuurtechnisch ingerichte oevers, ... - is een tijdelijke impact op de waterlopen onvermijdelijk. Dit wordt beperkt tot verwaarloosbaar negatief beoordeeld, rekening houdend met de beperkte landschappelijke kwetsbaarheid van de waterlopen. Indirecte effecten binnen de plangebieden op het bouwkundig en archeologisch erfgoed door tijdens bemaling zijn niet uit te sluiten.

3 Randvoorwaarden

3.1 Behoeften

Figuur 3.1: plan bestaande toestand

a Herontwikkeling verlaten industriegebied

Gevolg van het wegtrekken van de industriële activiteiten uit de zone rond de Vaartkom is het ontstaan van een brownfield dat de ruimtelijke kwaliteit van het aanliggende gebied sterk doet dalen. Het uitblijven van nieuwe investeringen en leegstand van de industriële gebouwen resulteren in verdere verwaarlozing en daling van de woonkwaliteit van de aangrenzende woonzones. Bijkomend is het aandeel groene publieke ruimte in dit stadsdeel zeer beperkt wat de behoefte tot herontwikkeling van deze zone nog vergroot.

b Aanbod voor wonen

Met de goedkeuring van het RSL heeft de stad zich geëngageerd om in een periode van 15 jaar tot 2018 in Leuven tussen de 4.124 en 5.227 woningen te realiseren, wat een groeirijte van ca. 300 bijkomende woningen per jaar impliceert.

Naast de Vaartkom zijn er nog enkele andere grotere woonontwikkelingsgebieden, zoals de Benedenstad (totaal ca. 1.200 woningen), Groenveld (ca. 800 woningen), de Centrale Werkplaatsen (325 woningen), Parkveld (ca. 235 woningen), Sint-Jansbergsesteenweg (ca. 220 woningen), Wakkerzeelsebaan-Ursulinnenstraat (tot 200 woningen). Van een aantal hiervan zijn de ontwikkelingen gaande of in voorbereiding. De kamers niet meegerekend (wegens niet beschouwd als een volwaardige woning), werden tussen 2002 en 2007 ca. 2250 nieuwe woningen vergund, dus gemiddeld 450 per jaar. Slechts ca. 30% hiervan gebeurde door inname van de woonontwikkelingsgebieden. De rest is verdichting elders in de woonkernen. De potentiële ruimte voor wonen is dus zeker voldoende om de taakstellingen in te vullen.

Er kan echter niet worden ingeschat hoeveel bijkomende verdichting er nog mogelijk is en waar de grenzen aan deze groei zonder de woonontwikkelingsgebieden liggen. Ook komen niet alle woonontwikkelingsgebieden reeds op de markt, omwille van verschillende factoren²³. De stad is ook van oordeel dat, indien het gewenste groeitempo kan worden aangehouden zonder alle woonontwikkelingsgebieden tegelijk te activeren, het wenselijk is om deze te reserveren voor de wat langere termijn die wat excentrisch zijn gelegen en nog feitelijk open ruimte zijn. Deze te vroeg aansnijden kan immers de haalbaarheid van de herontwikkelingslocaties in de bestaande kernen, waaraan veel zwaardere lasten zijn verbonden (sloop, sanering,...), in gevaar brengen. Daar waar de kansen zich aandienen om de herontwikkelingslocaties voor woningen aan te snijden, zal hiervan dan ook maximaal gebruik gemaakt worden. De blijvend hoge prijzen op de woningmarkt wijzen nog steeds op een belangrijke, niet ingevulde behoefte.

De **Vaartkom** is bijgevolg, gezien haar omvang, zonder twijfel het **belangrijkste woonontwikkelingsgebied** van Leuven.

Naast de kwantitatieve doelstelling, is het voor de stad belangrijk dat van de eigenheid van elk woonontwikkelingsgebied gebruik gemaakt wordt om een aantrekkelijk aanbod voor de juiste doelgroepen te realiseren. Woningen voor grote gezinnen, voor eenpersoonsgezinnen, voor ouderen en betaalbare woningen vormen aandachtspunten.

Rond de betaalbare woningen heeft de stad sinds het RSL de doelstellingen verder verduidelijkt²⁴. In de beleidsperiode 2007-2012 worden er minimum 1000 betaalbare woningen/kavels geprojecteerd, waarvan minimum 400 nieuwe sociale huurwoningen. Om dit aantal te bereiken moeten 20% van de woningen/kavels van alle nieuwe woonprojecten met minimum 50 wooneenheden/kavels betaalbaar zijn. Bij projecten met meer dan 100 woningen moet minstens de helft van deze 20% bestaan uit sociale huurwoningen. Voor de gronden in handen van de lokale overheid liggen deze doelstellingen nog hoger.

Het eigen karakter van de Vaartkom impliceert ook een eigen doelgroep. De woonontwikkelingsgebieden van de Benedenstad worden getypeerd door de nabijheid van het stadscentrum waardoor de doelgroep senioren een logische keuze lijkt. In

²³ Op sommige herontwikkelingslocaties zal het huidig gebruik in stand worden gehouden. Sommige onbebouwde gebieden zullen niet vrijgegeven worden door de huidige eigenaars. Niet alle juridisch geblokkeerde gebieden zullen beschikbaar gemaakt kunnen worden door een RUP.

²⁴ Beleidsnota stadsbestuur Leuven voor de periode 2007-2012

gebieden met een wat lagere ontwikkelingslast zijn grotere kavels haalbaar waardoor de keuze voor flinke aandelen, eengezinswoningen met tuin hier evidentier wordt. Deze zijn eerder te vinden buiten de binnenstad (Parkveld, Groenveld, gebieden in Wilsele,...). De Vaartkom kan zich profileren met een jong en trendy imago, met haar typische karakteristieke gebouwen. Gezien de uitzonderlijke structuren van de historische ontwikkeling is het hier inplanten van een klassiek stadsweefsel niet evident. Door het stapelen van woningen kan ook een echte stedelijke dichtheid bereikt worden tegelijk met een flink aandeel publieke groene ruimte, die in dit stadsdeel heel erg gewenst is. Daarom wordt uitgegaan van een herontwikkeling met:

- optimaal uitspelen van het potentieel hippe imago van de Vaartkom, o.a. door behoud van beeldbepalende gebouwen;
- een lager aandeel grondgebonden woningen, zoals ook in het RSL vooropgesteld;
- grote groene publieke ruimten en kwalitatieve gestapelde woningen als conditie om o.m. jonge gezinnen aan te trekken;
- de publieke ruimte krijgt waar mogelijk een verkeersluw karakter;
- bereikbaarheid: voldoende parkeerplaatsen, maar zeker ook een goede busverbinding met het station en fiets- en voetgangersverbindingen met de binnenstad.

c Aanbod voor kantoren

Naar aanleiding van de opmaak van het structuurplan, werd de beschikbare ruimte voor bijkomende economische ontwikkeling in Leuven geïnventariseerd. Het onderzoek kwam uit op 1.000.000 m² potentieel beschikbare vloeroppervlakte die binnen het gewestplan van '98 vergunbaar was. Daarnaast bestond er een reserve van ruim 600.000 m² realiseerbare, maar reeds gereserveerde vloeroppervlakte (die dus niet op de markt komt). Er werd geen afsplitsing naar kantoren gemaakt.

In de periode 1997 – 2004 werden jaarlijks gemiddeld 55.000 m² kantoren en kantoorachtigen vergund in Leuven. Er wordt aangenomen dat de kantoormarkt in Leuven sinds de tweede helft van de jaren '90 een inhaalbeweging heeft doorgemaakt naar een periode van beperkte investeringen. Na de eeuwwisseling leek er een terugval op te treden, wellicht gekoppeld aan de terugval van de economische groei. Over de totale omvang en de kwaliteit van de kantoormarkt in Leuven zijn geen gegevens beschikbaar. Het onderzoek naar ruimte voor bijkomende kantoren is sindsdien niet meer geactualiseerd.

Vandaag zijn verschillende projecten buiten de Vaartkom in uitvoering of in voorbereiding: Wetenschapspark Arenberg, IMEC, Tiensevest (KBC en stadskantoor); Diestsepoort: (Vlaams Administratief Centrum), Kop van Kessel-Lo (verschillende gebruikers, deels nog onbekend), Philipssite (Ubicenter fase 2), Stordeur (IL), ... Enkele terreinen blijven voor de middellange of langere termijn beschikbaar: busstelplaats De Lijn (Vuurkruisenlaan), Bodart, ... Daarnaast kan nog een behoorlijke hoeveelheid kantoren worden gerealiseerd binnen de juridische bestemming woongebied, mits deze kantoren integreerbaar zijn in de woonomgeving.

De evolutie van de Leuvense kantoormarkt is al bij al zeer moeilijk in te schatten. Kantoorontwikkeling is sterk conjunctuurgebonden en zelfs in Vlaams of Europees perspectief niet gemakkelijk te voorspellen. Ook de evolutie van de kennisgeoriënteerde bedrijvigheid (waaronder onderzoek en ontwikkeling) in Leuven kan moeilijk worden gekwantificeerd. Bovendien is niet duidelijk welke impact het aanbod op de wetenschapsparken zal hebben.

De potentie van de Vaartkom als kantoorlocatie kan echter vanuit site worden gemotiveerd: nabijheid van de binnenstad, relatief goed bereikbaar met de auto (en potentieel met het openbaar vervoer) en binnenkort wellicht de meest trendy plek van Leuven. De Vaartkom zal vooral attractief zijn voor bedrijven die zich specifiek in het centrum van Leuven willen vestigen, en bereid zijn iets méér te betalen voor een kwalitatieve werkomgeving. De vestiging van Inbev is daarvan een sprekend voorbeeld. Gezien de randvoorwaarden (reconversie, stedenbouwkundige kwaliteit, ondergronds parkeren) kan en moet de Vaartkom niet concurreren met goedkope kantoorlocaties.

De selectieve bereikbaarheid van de Vaartkom laat bovendien geen grote verkeersattractie in de spits meer toe. De omvang van de kantoorontwikkeling wordt ook vanuit dat oogpunt beter gelimiteerd.

Gezien de onzekere ontwikkeling van de kantoormarkt, verdient het aanbeveling de voorschriften i.f.v. kantoren voldoende flexibel op te stellen, zodat de ontwikkeling van de Vaartkom in de toekomst kan inspelen op de wijzigingen van de conjunctuur.

d Aanbod voor centrumfuncties

De woon- en werkkwaliteit van de Vaartkom zal niet enkel door de "setting" en door de nabijheid van het centrum en het station worden bepaald. Het opladen van de Vaartkom met centrumfuncties, zowel grootschalige detailhandel als andere, zal essentieel zijn. Deze multifunctionaliteit moet tegelijk voor de gewenste stedelijke ambiance zorgen. Het succes van andere programma's (woningen, kantoren) zal dus mee afhankelijk zijn van de aanwezigheid van deze centrumfuncties. De selectie van de Vaartkom als detailhandelszone en als multifunctionele ontwikkelingspool verdienen uiteraard verdere detaillering.

Met de selectie van de Vaartkom als grootschalige detailhandelszone wil het structuurplan aan de grootschalige detailhandel een stedelijk alternatief bieden voor de perifere locaties. Naar stedelijke normen is de Vaartkom goed bereikbaar en is er bovendien de nodige ruimte beschikbaar. De noodzakelijke stedenbouwkundige en architecturale integratie zal moeten worden opgelegd, maar wordt gecompenseerd door de centrale ligging in Leuven. De uitbouw van de Vaartkom als locatie voor grootschalige detailhandel hoeft geen slechte zaak te zijn voor de bestaande handel in het stadscentrum. Het kernwinkelgebied en de Vaartkom kunnen samen het profiel van Leuven als "complete" handelsstad versterken. Een supermarkt als trekkersfunctie is zeker wenselijk, maar binnen de beperkingen van de bereikbaarheid. Hypermarkten zijn niet op hun plaats in de Vaartkom.

De bestaande aanzetten voor een centrum van culturele activiteiten rond de Molens van Orshoven vormen een troef die verder moet worden ondersteund.

De uitbouw van een belangrijke nieuwe woonwijk, kan uiteraard niet zonder de nodige ondersteunende voorzieningen aan het wonen. Naast handel op buurtniveau impliceert dit ook een aantal gemeenschapsfuncties, als een school, een kinderkribbe,... De stad kan hierin een actieve rol spelen door via een projectmanager te participeren in de aantrekking van nieuwe functies.

De ontwikkeling van de Vaartkom als subcentrum zal de hele stad ten goede komen, aangezien het voorzieningenniveau van Leuven hierdoor verder toeneemt, en dit nieuw centrum positief kan afstralen op het noordelijke deel van de woonkern binnenstad.

e Stedelijke kwaliteit

Landschap en (groene) publieke ruimte

De zone rond de Vaartkom is een uniek stadsdeel binnen de ring. In het structuurplan werd het gebied dan ook als beeldbepalend ensemble op schaal van de binnenstad geselecteerd. Daarom is het essentieel dat het gebied geïntegreerd wordt aangepakt met respect voor het bestaande (industriële) erfgoed. Op deze manier wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte tot het behoud van dit ruimtelijk samenhangend geheel met eigen karakter.

De geïntegreerde aanpak mag zich niet enkel richten tot het behoud van het industrieel erfgoed. Wanneer een stad als Leuven wonen voor jonge gezinnen aantrekkelijker wil maken, dient ze te investeren in ruimtelijke kwaliteit. Hierin werd afgelopen jaren zeer sterk geïnvesteerd: heraanleg van historische binnenstad, realiseren van publieke ruimten,... De behoefte is groot om deze trend in de Vaartkom verder te zetten.

Bijkomend zal voldoende aandacht voor (duurzame) ruimtelijke kwaliteit de leefbaarheid van het gebied drastisch verhogen. De zone rond de Vaartkom kent namelijk een tekort aan (groene) publieke ruimten.

Verweving van functies

Voor multifunctionele gebieden wenst het structuurplan een evenwichtige verweving van centrumfuncties en woningen. Door het verweven van functies kan de vraag naar wonen in de Vaartkom gecombineerd worden met een ruim aanbod van centrumfuncties als handel, diensten, recreatie en kantoren.

3.2 Opportuniteiten

a Beschikbaarheid terreinen

Inbeve, grootste grondeigenaar binnen het plangebied, wenst haar terreinen in de Leuvense binnenstad, die vrijgekomen zijn door de herlocatie van de productie en centralisatie van de "corporate" kantoorfuncties, te valoriseren. De omvang van het verlaten industriegebied biedt de mogelijkheid om grote delen rond de Vaartkom geïntegreerd te herontwikkelen op een schaal uniek voor Leuven. De veelheid aan interessant industrieel erfgoed vormt een unieke troef hierbij.

b Ligging binnen de ring

Door haar ligging binnen de ring biedt het revitaliseren van de Vaartkom de mogelijkheid om de huidige morfologische en functionele breuk met de rest van de binnenstad aan te pakken, zonder daarom te streven naar een vervanging van deze uitzonderlijke structuur door banaal stadsweefsel. Door de relatie met de binnenstad te verbeteren wordt de Vaartkom een ideale plaats voor het localiseren van centrumfuncties verweven met woon- en kantoorfuncties.

c Multimodale bereikbaarheid

Eerder werd reeds aangehaald dat de Vaartkom mede vanwege haar goede ontsluitingsmogelijkheden een strategische plek binnen Leuven vormt. Toch kan de herontwikkeling van de Vaartkom de multimodale bereikbaarheid nog verbeteren door bijvoorbeeld het uitdenken van nieuwe busroutes. Daarnaast biedt de herontwikkeling de mogelijkheid om de verbinding tussen de omliggende wijken en de binnenstad voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

d Water, erfgoed en Keizersberg

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 Dijle bezit echter de potentie om bij te dragen tot een gevarieerd stedelijk milieu en een eigen stedelijke sfeer. Het structuurplan stelt het opwaarderen van de ecologische en de belevingswaarde van de Dijle voorop. De verhoging van de ecologische en de belevingswaarde heeft echter weinig zin zonder de verbetering van de waterkwaliteit.

In het gebied rond de Vaartkom kunnen de potenties van de Dijle bijvoorbeeld omgezet worden in kwaliteiten door het openleggen ervan en ze te integreren in de geïntegreerde aanpak van de herontwikkeling.

Naast de Dijle bezit de Vaartkom zelf heel wat potenties voor het omliggende gebied. Deze centraal gelegen watermassa wordt vandaag reeds gebruikt als plezierhaven maar bezit nog bijkomende mogelijkheden als ankerplaats voor bijkomende activiteiten.

Ook de Keizersberg heeft volgens het structuurplan een potentiële belevingswaarde. Deze momenteel ontoegankelijke groene zone rond de abdij Keizersberg bezit de potentie om via het creëren van een verbinding met de Vaartkom te functioneren als groengebied. Het behoud van de natuurwaarden via natuurgericht groenbeheer in functie van de strategische ligging in de natuurlijke structuur en tegengaan van verstoring is wenselijk. De kwaliteiten van de Keizersberg beperken zich niet tot groengebied. Door de aanwezigheid van het archeologische erfgoed wordt een bijkomende meerwaarde gecreëerd. Dit zorgt ervoor dat Keizersberg méér is dan louter een groene ruimte.

e Beschikbaarheid van subsidies

De herontwikkeling van de Vaartkom komt in aanmerking voor een aantal Vlaamse en Europese subsidies die de herontwikkeling kunnen stimuleren. Op Vlaams niveau kan de herontwikkeling rekenen op ondersteuning vanuit het stadsvernieuwingsfonds. Op Europees niveau komt de herontwikkeling enerzijds in aanmerking voor subsidies van het Interreg IVA-programma, Revitalisering van oude industriehavens en anderzijds voor subsidies van het Europees fond voor regionale ontwikkeling (EFRO), doelstelling 2, prioriteit 4, stedelijke ontwikkeling.

3.3 Noodzaak van de opmaak van een RUP

a Uitgangspunten van de BPA's verouderd

In 1997 werd het ontwikkelingsplan door het Projectteam Stadsontwerp geactualiseerd en omgezet in bijzondere plannen van aanleg (BPA's).

De BPA's St. Geertrui herdefiniëren de grens tussen de (kleinschalige) binnenstad en de (grootschalige) Vaartkom. Het bouwblok Mechelsestraat – Sluisstraat wordt volledig “herwonnen” op de industrie, ten gunste van woonontwikkeling. Het bouwblok Sluisstraat – Vaartstraat krijgt een uitkering, waarbij de Dijle gedeeltelijk wordt vrijgemaakt.

Het BPA Vaartkom voorziet in het behoud van de structuur van de zes blokken, ten noorden van de Vaartkom. Op de Enclave Tussen Twee Waters komt ruimte vrij door de relocatie van de brouwactiviteit en door de inkrimping van de mouterij. Op deze ruimte is langs het J.M. Artoisplein kantoorbouw in het groen mogelijk, met daarachter een compact stedelijk bedrijventerrein.

Het BPA Wilsede-Dorp stelt de herontwikkeling van de Kolonel Begaultlaan i.f.v. kantoren en commerciële activiteiten voorop. Daarmee wordt een antwoord geboden op het toenmalig tekort aan stedelijke kantoorlocaties en op de verloedering van de Vaartzone.

b Nieuwe inzichten

Twee cruciale beslissingen van Inbev hebben de situatie sinds de opmaak van de BPA's grondig veranderd. In 1999 besliste de onderneming om de mouterij te sluiten. Daarmee verdween de laatste industriële activiteit in de Vaartkom. In 2001 verkoos Inbev Leuven als vestigingsplaats voor haar nieuwe internationale hoofdzetel. De keuze viel op het hoekperceel tussen de Vaartkom en het J.M. Artoisplein. Beide beslissingen maakten de vraag naar valorisatie en herwaardering van het industrieel patrimonium dringend.

De huidige BPA's voor het Vaartkomgebied voldoen als juridisch kader niet meer om de herontwikkeling in goede banen te leiden, omwille van gewijzigde randvoorwaarden en inzichten. Ter voorbereiding van een herziening via een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) werd aan de hand van een stadsontwerp een coherente stedenbouwkundige visie uitgewerkt.

De stad sloot een samenwerkingsovereenkomst met Inbev af met het oog op de installatie van het projectmanagement voor de herontwikkeling van de Vaartkom. Het stadsontwerp werd in opdracht van Inbev door het Ontwerpteam Johan Van Reeth (intussen BUUR cvba) opgemaakt, als voorbereiding op de beslissing tot valorisatie van haar terreinen. Het ontwerp werd aan de Stad aangeboden als voorstudie voor de opmaak van een RUP en als mogelijke basis voor andere initiatieven van de Stad in de Vaartkom. In latere stadia werden door verschillende private initiatiefnemers nog verdergaand ontwerpend onderzoek verricht dat voor onderdelen van de Vaartkom leidde tot aangepaste inrichtingsvoorstellen die door de stad als kwalitatieve alternatieven werden beschouwd (b.v. gebied Twee Waters, parkeergebouw Engels Plein, onderzoek blok 1,...). De combinatie van deze voorstellen werd gebruikt als basis voor de opmaak van de ruimtelijke uitvoeringsplannen en in het RUP als "het stadsontwerp" aangeduid.

c Opdeling in verschillende RUP's

Figuur 3.2: indeling projectgebied Vaartkom in deelRUPs

Doordat de randvoorwaarden en de inzichten sinds de goedkeuring van de BPA's zijn gewijzigd, voldoen de huidige BPA's niet meer als juridisch kader voor de herontwikkeling van de Vaartkom. Op 2 december 2005 nam de stad dan ook de beslissing tot de opmaak van een gebiedsgericht RUP Vaartkom. Reeds in het RSL engageerde de stad zich bindend tot de opmaak (zie BB p. 39, § 3.3.6).

De ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de Vaartkom zullen opgemaakt worden als vier aparte RUP's 'Vaartkom Noord – Oost – Zuid – West', elk met hun eigen karakter:

- RUP Vaartkom Noord: zone Keizersberg, zes blokken en Engels Plein
- RUP Vaartkom Oost: zone Twee waters en zuidelijke rand van de Dijlevallei
- RUP Vaartkom Zuid: zone J.P. Minckelersstraat – J.B. Van Monsstraat
- RUP Vaartkom West: zone omgeving Sluisstraat

Door de gelijktijdige voorbereiding van deze vier RUP's en de evaluatie van de vier in één plan-mer werd de herontwikkeling van de Vaartkom via één geïntegreerde visie aangepakt. Dit maakt een evenwichtige uitwerking van het programma en een samenhangende visie voor het gebied mogelijk. Bij de opmaak van het plan-MER werden zo de gecombineerde effecten van alle onderdelen geëvalueerd.

Toch vormen de vier plangebieden ook ruimtelijk logisch samenhangende gehelen met een eigen karakter die ook los van elkaar kunnen functioneren. Gezien de omvang van het gebied en het verschillend karakter van de deelgebieden heeft de stad gekozen voor het onderbrengen in aparte RUP's.

4 Verantwoording van het project

4.1 Algemeen kader

4.1.1 Visie en doelstellingen

De visie en de doelstellingen met betrekking tot de ontwikkeling van de Vaartkom, werden reeds omstandig beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Leuven. De relevante bepalingen uit het RSL werden hoger geciteerd in het hoofdstuk "Juridisch kader". Voorliggend RUP is de uitvoering van de bepalingen van het RSL.

4.1.2 Ruimtelijke concepten

Figuur 4.1: Ruimtelijke concepten voor de herontwikkeling van de Vaartkom

De ontwikkeling van de Vaarkom worden gebaseerd op een aantal ruimtelijke principes, concepten genaamd. Het voorgestelde stadsontwerp is in feite de verdere uitwerking van deze concepten. Samen geven zij een beeld van de gewenste ruimtelijke structuur van de Vaartkom.

a Drie samenhangende gebieden

In de ontwikkeling van de Vaartkom kunnen drie samenhangende gebieden onderscheiden worden: (1) een woonontwikkeling binnen de bestaande structuur in de omgeving van de Sluisstraat, (2) een gemengde stedelijke ontwikkeling met hoge dichtheid in de omgeving van de zes blokken en het Engels Plein en (3) een gemengde ontwikkeling in een nieuwe structuur op de Enclave Tussen Twee Waters.

b Aansluiten bij de structuur van de binnenstad

De ontwikkelingen in het zuidelijk gedeelte van de Vaartkom moeten morfologisch en functioneel aansluiten bij de structuur van de binnenstad. Het aansluitende weefsel van de omgeving wordt waar nodig versterkt.

c Representatief waterfront

Rondom de Vaartkom kan zich een representatief waterfront ontwikkelen. Dit impliceert: de creatie van een verkeersluwe publieke ruimte met hoge verblijfskwaliteit, de consolidatie van de grootschalige bouwvolumetrie met behoud van beeldbepalende gebouwen en de concentratie van stedelijke functies die het verblijfskarakter kunnen versterken.

d Centrale plaats Dijle

Bij de herontwikkeling van de Vaartkom krijgt de Dijle opnieuw een centrale plaats in de stedelijke structuur. De rivier moet zoveel mogelijk worden opengemaakt. De oevers krijgen waar mogelijk een groene aanleg, met ruimte voor het Dijlepad.

e Publieke groene ruimte

Publieke groene ruimte verbetert de woonkwaliteit. In het zuidelijk deel van de Vaartkom sluit deze aan op de groene oevers van de Dijle. De Keizersberg heeft potentieel als grootschalige groene ruimte voor de Vaartkom.

f Engels Plein

Het Engels Plein wordt ingericht als grootschalige publieke ruimte en met een nieuwe brug rechtstreeks aangesloten op het J.M. Artoisplein.

g Ontsluiting van de Vaartkom

De ontsluiting van de Vaartkom gebeurt hoofdzakelijk via de Singels en het Verkeersplein Tussen Twee Waters, aangevuld met de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultaan. Een hoogwaardige busverbinding met het Martelarenplein is noodzakelijk.

h Hoogwaardige verbinding voor langzaam verkeer

Voor fietsers en voetgangers wordt een hoogwaardige verbinding met het stadscentrum uitgewerkt via de Sluisstraat en de Vismarkt. De verbinding van Wilsele-Dorp met de Vaartkom en de binnenstad wordt gevoelig versterkt via de Keizersberg. Allerlei secundaire verbindingen verzorgen een fijnmazig netwerk doorheen het gebied in allerlei richtingen.

i Hoogbouw creëert een nieuw stedelijk landschap

De herwaardering van bestaande hoge gebouwen in de Vaartkom, en de toevoeging van nieuwe, creëert een nieuw stedelijk landschap dat zijn stempel drukt op het Leuvense stadsbeeld.

4.1.3 Uitgangspunten voor de programmatorische invulling

a Wonen

De Vaartkom komt bij herontwikkeling prioritair in aanmerking als woonomgeving. De uitgangspunten voor de doelgroepen en woningtypes werden hierboven beschreven.

b Cultuur, recreatie en gemeenschapsvoorzieningen

Culturele en recreatieve functies en gemeenschapsvoorzieningen zijn aangewezen ter versterking van de attractiviteit van de Vaartkom. In de Vaartkom wordt ruimte gereserveerd voor onder meer een kunsteducatief centrum in de Molens van Orshoven. Ook voor het Entrepotgebouw wordt naar een cultureel of sociaal programma gezocht. In Vaartkom Oost wordt ruimte gereserveerd voor de inplanting van een gemeenschapsvoorziening, zoals b.v. een school.

c Kantoren

De Vaartkom heeft een potentieel voor kantoren, mits deze combineerbaar zijn met de andere stedelijke functies en ze zich in de randvoorwaarde van selectieve bereikbaarheid kunnen inschrijven.

d Handel en horeca

Kleinhandel is wenselijk in de Vaartkom rond het Engels Plein, in zoverre dat de concurrentie met het kernwinkelgebied in het stadscentrum tot een minimum te herleiden is. De ontwikkeling van kleinschalige shoppingzaken die zich richten op impulsaankopen, typerend voor het betaande commerciële centrum, wordt niet gestimuleerd.

Wél wordt gemikt op de gespecialiseerde en de grootschalige kleinhandel. De Vaartkom kan een alternatief zijn voor de autogerichte locaties (de “baanwinkels”) buiten het centrum. De stedenbouwkundige visie moet uitgaan van een goede autobereikbaarheid en van een voldoende aanbod aan grote winkeloppervlaktes.

Horeca wordt bij voorkeur geconcentreerd langs de verkeersvrije noordelijke oever van de Vaartkom.

Buurtondersteunende handel is aangewezen ter ondersteuning van het woonprogramma, en kan in principe overal waar mogelijk worden ingeplant.

e Productie

De Vaartkom is van oorsprong een industrieel gebied. De herontwikkeling hoeft niet per definitie te betekenen dat alle producerende activiteit uit de Vaartkom moet worden geweerd. Anderzijds mogen deze activiteiten geen hypotheek leggen op de ontwikkeling van andere stedelijke functies.

In de praktijk zal enkel nog “schone productie” haalbaar zijn in de Vaartkom. Hieronder wordt de bedrijvigheid begrepen waarvan de hinder beperkt blijft tot de eigen ruimten. Deze functies worden in het bestaande BPA voor de Vaartkom ook al toegelaten.

f Publieke ruimte en groen

Bij de ontwikkeling van de Vaartkom moet bijzondere aandacht uitgaan naar de creatie van een samenhangend netwerk van hoogwaardige publieke ruimte met een hoge verblijfskwaliteit (gebruikswaarde en belevingswaarde. De nodige groene ruimte, zowel kwantitatief als kwalitatief, vormt daar een belangrijk onderdeel van.

4.1.4 Stadsontwerp herontwikkeling Vaartkom

a *Statuut van het stadsontwerp*

Figuur 4.2: Stadsontwerp herontwikkeling Vaartkom

Voorliggend stadsontwerp is het resultaat van ontwerpend onderzoek van de afgelopen jaren. Het is met andere woorden het instrument geweest bij de totstandkoming van de ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de Vaartkom. Het RUP legt de ruimtelijke principes van dit stadsontwerp juridisch vast.

Dit stadsontwerp is zeker geen blauwdruk, die de toekomstige ontwikkelingen volledig determineert. Het is wel een plausibele en preferentiële uitwerking van de ruimtelijke principes en de krijtlijnen die aan de basis liggen van het RUP. In die zin zal het door de stad als referentie worden gehanteerd voor toekomstige projecten.

Bijsturing van het stadsontwerp is mogelijk in functie van nieuwe noden, randvoorwaarden en inzichten. Elk uitvoeringsproject zal het stadsontwerp verder verfijnen. Het stadsontwerp zal de komende jaren dan ook voortdurend verder evolueren onder invloed van diverse ontwepprocessen.

b *Historiek*

De basis van het plan is het stadsontwerp van Ontwerpteam Johan Van Reeth, in 2003-2005 opgesteld in opdracht van Inbev Belgium NV en goedgekeurd door de Gemeenteraad van Leuven.

Vervolgens werd dit stadsontwerp verder verfijnd in parallele en gecoördineerde ontwepprocessen van BUUR (in opdracht van de Stad Leuven) enerzijds, en Stéphane Beel Architecten en Xaveer De Geyter Architecten (in opdracht van Ertzberg) anderzijds. De architecturale ontwerpen van verschillende realisatietrajecten (Blok 2, Blok 3, Engels Plein, De Hoorn) werden eveneens in het stadsontwerp geïntegreerd.

4.2 Vaartkom Noord

4.2.1 Krijtlijnen voor de herontwikkeling

4.2.1.1 RANDVOORWAARDEN

a Katalysator

Het Engels Plein heeft vandaag een uitgesproken negatief imago. Méér nog dan de andere gebieden in de Vaartkom is een spontane herontwikkeling weinig waarschijnlijk. Er is behoefte aan een katalysator om de reconversie in gang te steken.

b Bereikbaarheid

De gebrekkige bereikbaarheid versterkt het relatieve isolement van het Engels Plein. Een structurele oplossing voor de ontsluiting is een nodige voorwaarde voor de ontwikkeling.

c Impact van de grote bouwdichtheid

Door de consolidatie van de oorspronkelijke morfologische structuur is een grote bouwdichtheid mogelijk. Dit stelt bijzondere eisen naar de kwaliteit van de publieke ruimte, parkeerfaciliteiten en groen.

d Versnipperde perceelsstructuur

Méér dan elders in de Vaartkom, moet bij de herontwikkeling van het noordelijk gedeelte rekening worden gehouden met het relatief groot aantal grondeigenaars. Een coherente ontwikkeling is niet mogelijk zonder goede coördinatie.

e Viaduct

Omwille van veiligheidsredenen laat de Afdeling Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest, eigenaar van het viaduct, niet toe dat onder de constructie wordt gebouwd.

f Bestaande toestand

Figuur 4.3: bestaande toestand Vaartkom Noord

1. Blok 1: Dava
2. Blok 2: vroeger Wasstraat, TOP-winkel (recent afgebroken – nieuw project in aanbouw)
3. Blok 3: vroeger Silo Hungaria (recent afgebroken – nieuw project in aanbouw)
4. Blok 4: Hungaria kantoren (o.a. Inbev), Sleepy-winkel, klimmuur
5. Blok 5: Discotheek Silo, Easyware
6. Blok 6: Ventimec, Corbeels
7. paviljoen NV Zeekanaal
8. voormalige spoorwegbrug (nu brug voor zacht verkeer)
9. Keizersberg
10. houthandel Merckx
11. houthandel Wuyts
12. Viaduct
13. Tabacofina / Vanderelst
14. Site "Geens"

4.2.1.2 ROEPING

a Grootschalige programma's in de zes blokken langs verkeersluw waterfront

De bijzondere footprint, geleding en architectuur van de zes blokken zijn mee bepalend voor het karakter van de Vaartkom. Een grootschalige, multifunctionele ontwikkeling is mogelijk, inspelend op het specifiek karakter van de omgevende publieke ruimte. Langs de zuidzijde is een oriëntatie op de (potentieel) verkeersluwe waterkant evident. Aan de andere zijde bevindt zich het

(potentieel) goed bereikbare Engels Plein. Het gebrek aan groene ruimte rondom de gebouwen kan gecompenseerd worden door de nabijheid van de Keizersberg.

De herontwikkeling van de zes blokken is een kans om opnieuw een samenhangend waterfront te creëren. Vernieuwende architectuur kan hand in hand gaan met de herbestemming van waardevolle gebouwen.

b Engels Plein als grootschalige publieke ruimte, gericht op alternatief gebruik

Het Engels Plein heeft vandaag het karakter van een restruimte. De schaal van het plein, het ontbreken van sterke wanden, de nabijheid van de ring op het viaduct, de dominantie van de Keizersberg, ... verhinderen dat het plein als een klassiek stedelijk plein kan functioneren. Deze randvoorwaarden maken een alternatief gebruik en dito inrichting aangewezen. De aanwezigheid van het viaduct van de Lüdenscheidsingel creëert bovendien een bijzondere conditie: de prominente aanwezigheid van (lawaai van) verkeer, maar tegelijk ook een "droge" publieke ruimte.

Het Engels Plein kan een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van de aangrenzende gebouwen. Een oriëntatie op autogerichte functies (grootschalige detailhandel, kantoren) behoort tot de mogelijkheden en is complementair aan het verblijfskarakter van de oevers van de Vaartkom. Het is aangewezen het gebruik en de levendigheid van het plein te stimuleren door functies aan te trekken die een tijdsgebruik hebben dat complementair is aan de openingsuren van kantoren en winkels.

c Vaartvest als scharnier tussen Vaartkom en Leuven-Noord

Morfologisch en programmatorisch behoren de terreinen langs de Vaartvest (ten noorden van het viaduct) tot de projectzone Leuven-Noord. In dit opzicht komen ze in aanmerking voor ambachtelijke bedrijvigheid en handel. Tegelijk zijn ze echter georiënteerd op het Engels Plein: ze vormen (zij het in tweede orde) de noordelijke wand van het plein.

4.2.1.3 STRUCTUURSCHETS

Figuur 4.4: Structuurschets ontwikkeling Vaartkom Noord

Een nieuw bouwproject neemt de footprint van de bestaande loodsen op het Engels Plein over. Hiermee wordt het Engels Plein in twee helften opgedeeld.

Het westelijk deel is vrij smal en heeft langs beide zijden (hoge) wanden. Het doortrekken van het verkeer via de Wolvengang naar de Burchtstraat verlost dit gebied van zijn achterkantsituatie. Grootschalige, publieksgerichte functies spelen in op de goede auto-bereikbaarheid.

De oostelijke helft is breder en loopt bovendien door onder het viaduct. In tweede orde begrenst de bebouwing van de Vaartvest de publieke ruimte. Het doorgaand verkeer heeft hier een veel geringere impact. Vooral de ruimte onder het viaduct biedt interessante perspectieven voor alternatief gebruik (sport, skate- en hangplek, tweedehandsmarkt, circus, ...). Langs de zijde van de Kolonel Begaultlaan is ruimte voorzien voor een busstation.

De dwarse verbindingsstraten met de Vaartkom worden verkeersluw. De Asstraat vormt de belangrijkste voetgangersverbinding naar de rest van de Vaartkom en de binnenstad.

De hoogte van het nieuwe gebouw op het Engels Plein staat in relatie tot het viaduct: gedeeltelijk er bovenuit stekend, als visueel baken; gedeeltelijk ermee corresponderend als akoestische buffer tussen de singel en de (woon)functies in de zes blokken. De enkelzijdige bediening en bezonning determineren de invulling. Het gebouw maakt ook een (mechanische) verbinding mogelijk tussen het Engels Plein en het hoger gelegen park van de Keizersberg.

De herontwikkeling van de zes blokken moet de bestaande structuur respecteren: geleiding volgens de oorspronkelijke perceelsstructuur, afwisselende bouwvolumes en gradiënt van de bouwdichtheid in functie van de hoogte. De mogelijkheid tot volledige bebouwing van het gelijkvloers moet gekoppeld worden aan de uitkerning van de bouwblokken.

De achterkantsituatie langs het Engels Plein moet worden omgebogen. De ondergrond, grootschalige functies op de laagste verdiepingen en de programma's op de hogere verdiepingen krijgen een toegang vanaf het Engels Plein.

De Keizersberg komt in aanmerking als grootschalige groene ruimte ten behoeve van wie woont in de Vaartkom en omgeving. De gedeeltelijke openstelling van deze groene ruimte is wenselijk.

Een verbinding voor fietsers en voetgangers van Wilsele-Dorp via de Keizersberg naar de Vaartkom is wenselijk. Daartoe is een brug over de Lüdenscheidsingel en de verbetering van het pad over de Keizersberg nodig.

De optie voor een rechtstreekse aansluiting van de parkeerinfrastructuur op de Lüdenscheidsingel, zoals voorzien in het BPA, wordt verlaten. Ter vervanging wordt een rechtstreekse bediening van het Engels Plein vanaf het J.M. Artoisplein voorzien. Deze is essentieel voor het verkeersluw karakter van het waterfront. Een betere autobereikbaarheid moet het relatieve isolement van het noordelijk gedeelte doorbreken.

Deze bediening gebeurt door herbestemming (of de vervanging) van de oude spoorbrug en de realisatie van een nieuwe beweegbare brug, beide voor één rijrichting. De bruggen biedt ook ruimte aan een vrijliggend tweerichtings fietspad.

4.2.2 Stadsontwerp

Figuur 4.5: Stadsontwerp Vaartkom Noord

4.2.2.1 ZES BLOKKEN EN ENTREPOT

Figuur 4.6: stadsontwerp Zes Blokken en Entrepot

De zes blokken bepalen vandaag in hoge mate het beeld van de Vaartkom. Bij herontwikkeling moet het massieve en gelede karakter van de bouwblokken bewaard blijven.

Voor de ontwikkeling van de zes blokken gelden de bestaande stedenbouwkundige voorschriften uit het BPA m.b.t. bestemming en bouwvolumes als uitgangspunt.

De onderlaag van de zes bouwblokken kan volledig bebouwd worden in functie van publieksgerichte functies. Die zouden langs de zijde van de Vaartkom eerder kleinschalig moeten zijn, waar ze het verblijfskarakter van de waterkant maximaal moeten ondersteunen (horeca, kleinschalige handel). Langs de zijde van het Engels Plein kunnen deze functies een grotere vloerooppervlakte innemen, afgestemd op de goede bereikbaarheid (bv grootschalige detailhandel).

Op de hogere verdiepingen is een gemengde ontwikkeling voor wonen en kantoren mogelijk. Er moet een minimaal aandeel voor wonen gereserveerd worden. De gabarietregels uit het BPA garanderen voldoende bezonning en consolideren het globale beeld met een verticaliserende geleding.

Een aantal gebouwen worden geselecteerd als te behouden. Indien bouwkundig en markttechnisch haalbaar, is hun behoud aangewezen in functie van de consolidatie van het totaalbeeld van de Vaartkom. Het het silogebouw naar een ontwerp van Victor Broos is een beschermd monument. In het vierde bouwblok (Hungaria), verdient het aanbeveling om het bovengrondse parkeergebouw op de binnenplaats weg te nemen. De bruikbaarheid van het gebouw is beperkt. De constructie hindert daglichttoetreding op de lagere verdiepingen.

Voor het eerste en het zesde blok kunnen de bouwdichtheid en de bouwhoogte van de bovenlaag worden opgetrokken t.o.v. de bepalingen van het huidige BPA. Daardoor zullen deze blokken qua schaal beter aansluiten bij de andere bouwblokken. Ook in deze bouwblokken zou de woonfunctie minstens voor een gedeelte van het volume verplicht moeten worden gemaakt. In het eerste bouwblok blijft de bouwhoogte langs de zuidzijde best beperkt, om het zicht op de Keizersberg te behouden. Aan de noordzijde kan de bouwhoogte worden gemaximaliseerd.

De parkeerbehoefte van de programma's in de zes blokken kan gedeeltelijk (voor handel, kantoren en horeca) worden opgevangen in het multifunctioneel parkeergebouw op het Engels Plein. Dit maakt een complementair gebruik en een gegroepeerde exploitatie mogelijk. Bovendien worden zo diepe parkeerkelders overbodig.

Het Entrepot is beschermd als monument. Het opzet uit het Structuurplan, om dit gebouw te reserveren voor een muziekcentrum, is intussen achterhaald: deze functie heeft een plaats gevonden in de vroegere zaal "Eden" (Martelarenplein), die onverwacht vrijkwam. Voor het Entrepot moet een ander programma worden gezocht, met bij voorkeur dezelfde publieke oriëntatie.

4.2.2.2 BEBOUWING ENGELS PLEIN

Figuur 4.7: Stadsontwerp multifunctioneel parkeergebouw Engels Plein

Achter de eerste drie bouwblokken langs de noordelijke oever is bebouwing op het Engels Plein mogelijk. De trapeziumvormige bouwkavel heeft één gevel van 180 meter lengte en varieert van 10 tot 70 meter diepte.

Deze bebouwing is op het gelijkvloers bij uitstek geschikt voor grote publieksgerichte functies, zoals grootschalige detailhandel. Daarnaast kunnen eventueel ook andere functies opgenomen waarvan het gebruik complementair is aan de handel, zoals b.v. recreatie. Kantoren kunnen profiteren van de zichtlocatie vanop het viaduct en op het oostelijk deel van het Engels Plein. De bebouwing kan boven het viaduct van de Lüdenscheidsingel uitsteken, met de bedoeling een akoestische buffer te vormen tussen het ringverkeer en de Vaartkom. Deze locatie is niet de aangewezen plek voor een grootschalige woonontwikkeling. Een beperkt woonprogramma kan zinvol zijn om de levendigheid van het gebouw en de relatie met het openbaar domein te versterken.

In het multifunctioneel gebouw worden parkings gerealiseerd die voorzien in de eigen behoeften van het gebouw, en daarnaast in de behoeften van de zes blokken, en van de herbestemming van het Entrepot en De Hoorn. De parkeervoorzieningen worden bij voorkeur opengesteld als publieke bestemmingsparking voor de Vaartkom en als randparking voor het stadscentrum.

Verschillende scenario's werden onderzocht: één grootschalig versus meerdere kleinschalige volumes; een bovengronds parkeergebouw versus een grote, ondergrondse parkeerkelder. Na evaluatie van de verschillende scenario's, bleek al vlug dat het scenario van een bovengronds parkeergebouw bovenop een commerciële plint het meest haalbare was. Dit scenario werd in het stadsontwerp opgenomen.

Het gelijkvloers (ca. 8.000 m²) biedt plaats aan grootschalige commerciële functies, die met vitrines uitgeven op het Engels Plein. Via een dienstweg (leveringen, brandweer) kunnen ze ook langs achter ontsloten worden. Het is wenselijk om in dit gebouw een supermarkt onder te brengen, gezien de koppeling met de parking en de grote bezoekersattractie. Die functie kan de levendigheid van het Engels Plein ten goede komen.

De bovenliggende verdiepingen zijn parkeervloeren. De centrale verticale circulatie, gelegen in het verlengde van de Asstraat, geeft rechtstreeks uit op het openbaar domein. Ze kan ook worden opengesteld voor zacht verkeer (fietsers en voetgangers) die de Keizersberg en Wilsele Dorp willen bereiken.

Bovenop het parkeergebouw bestaat de mogelijkheid om opnieuw een publieke functie te organiseren, zoals horeca, recreatie of een gemeenschapsvoorziening. Deze functie kan de publieke route over/doorheen het gebouw, die de Keizersberg met het Engels Plein verbindt, opladen.

Omwille van de beperkte bouwdiepte is in de oostelijke "punt" van het gebouw parkeren niet aangewezen. De representatieve ligging en goede daglichttoetreding verantwoorden hier de inplanting van kantoren. Deze kunnen als een torenvolume boven het viaduct uitsteken, met bovenin een panoramisch zicht over de wijde omgeving. De toren fungeert als landmark voor de ontwikkelingen op het Engels Plein.

De voorgestelde parking heeft een totale capaciteit van 1.200 tot 1.500 wagens. Dit komt overeen met de som van de eigen behoefte, die van de nabij gelegen zes blokken (voor wat betreft kantoren en handel), die van het Entrepot en De Hoorn en tenslotte een surplus van circa 250 wagens om de exploitatie als rotatieparking te faciliteren. Om de vereiste parkeercapaciteit te bereiken, is het wellicht nodig om één parkeerlaag ondergronds te voorzien en/of het parkeergebouw gedeeltelijk in het talud van de Keizersberg te schuiven.

De bouwlijn van de hogere verdiepingen wordt tegenover blok 1 geroteerd en teruggetrokken t.o.v. de begrenzing van de bouwlocatie langs het Engels Plein. Daarmee wordt het bestaande zicht op de Keizersberg in belangrijke mate gevrijwaard. Door de terugtrekking ontstaan terrassen, die een interessante woonconditie bieden. Een trap in het talud van de Keizersberg, als alternatief voor de mechanische stijstructuur, kan hier worden geïntegreerd.

In het stadsontwerp is een dubbele auto-ontsluiting voorzien. Eén in- en uitrit sluit via de Vaartvest aan op de Kolonel Begaultlaan en de verbinding met het J.M. Artoisplein. Een andere in- en uitrit ligt in het verlengde van de Wolvenvang.

4.2.2.3 PUBLIEKE RUIMTE ENGELS PLEIN

a Circulatie volgens BPA

Het BPA voor de Vaartkom voorzaf een rechtstreekse aansluiting van de parking op het Engels Plein op de Lüdenscheidsingel (van en naar de Mechelsepoort). Hiervoor is het noodzakelijk de parking bovengronds te realiseren, om via het dak van het parkeergebouw op de singel te kunnen aansluiten. In de mate dat verkeer deze parking rechtstreeks kan binnenrijden vanaf de Singels, worden het J.M. Artoisplein en de Vaartkom zelf minder belast, wat de realisatie van een nieuwe aansluiting aan de Singels kan rechtvaardigen. Een bediening van de parking op het niveau van het Engels Plein blijft alleszins noodzakelijk (en leidde in het BPA tot de verbreding van de Asstraat). De rechtstreekse aansluiting op de Singels is verkeerstechnisch niet evident (in- en uitweefbewegingen in combinatie met steile hellingen). De beschikbare ruimte naast de singel is beperkt. Privatieve aansluitingen op primaire gewestwegen zijn eigenlijk niet toegelaten.

Het is ook niet zeker of de rechtstreekse aansluiting op de Singels een fundamentele oplossing biedt voor de bereikbaarheid van het gebied. Het parkeergebouw dekt slechts een beperkt deel van de totale parkeerbehoefte in de Vaartkom, en zou bovendien slechts op één herkomstrichting aansluiten. Enkel het verkeer dat via de Singels de Vaartkom bereikt, kan ervan gebruik maken. Daarom werd in het stadsontwerp een alternatief uitgewerkt voor de oplossing uit het BPA.

b Circulatie met nieuwe brug over Vaartkom

De ontwikkeling van activiteiten in de Zes Blokken en op het Engels Plein zal onvermijdelijk een belangrijke hoeveelheid verkeer aantrekken. Dit verkeer zal vanaf de Aarschotsesteenweg en het J.M. Artoisplein rond de Vaartkom moeten rijden, net zoals het verkeer van en naar de Kolonel Begaultlaan. Het gaat in totaal om minstens 2000 (potentiële) parkeerplaatsen en een belangrijk volume aan vrachtwagens (technische diensten stad Leuven, depot Inbev, Celis, ...). Dit gegeven staat haaks op de behoefte aan een verkeersluwe waterkant met hoge verblijfskwaliteit.

De oplossing bestaat erin om vanaf het J.M. Artoisplein, via de kruispunten aan de Aarschotsesteenweg en twee gelijkvloerse bruggen over de Vaart, rechtstreeks het Engels Plein en de Kolonel Begaultlaan te bereiken. De voormalige spoorbrug die recent werd gerenoveerd kan één rijrichting opnemen. Een nieuwe beweegbare brug tussen het Engels Plein en de Zoutstraat neemt de andere richting op, samen met het fietsverkeer. De bestaande spoorbrug kan langs de noordzijde (in uitkraging) verbreed worden, om het fietsverkeer een bijkomende oversteek te bieden.

De bediening van de nieuwe brug kan gelijktijdig met die van de oude spoorbrug vanop afstand geregeld worden.

c Inrichting publieke ruimte Engels Plein

Figuur 4.8: Stadsontwerp publieke ruimte Engels Plein

Vooraleer het Engels Plein tot restruimte verkommerde, functioneerde het als overslagpunt voor goederenvervoer per spoor. De bouw van het viaduct voor de Lüdenscheidsingel heeft een belangrijke stempel gedrukt op de belevingswaarde van het plein. De bebouwing op de noordelijke oever van de Vaartkom heeft zich grotendeels met de rug naar het plein gekeerd.

Het Engels Plein vervult in het stadsontwerp als publieke ruimte een complementaire rol t.o.v. de oevers van de Vaartkom. Waar die vooral op representativiteit en verblijf gericht zijn, kan het Engels Plein een meer informeel karakter behouden en vooral een functionele rol krijgen als auto-ontsluiting van het noordelijk gedeelte van de Vaartkom.

Het plein kan een aanleg krijgen als grootschalige multifunctionele ruimte.

Het westelijk gedeelte (180x20 meter), tussen de eerste drie blokken en de nieuwe bebouwing op het Engels Plein, heeft twee dominante gevelwanden. Hier krijgt het Engels Plein het karakter van een overgedimensioneerde straat met zeer brede voetpaden. Het oostelijk gedeelte is veel breder (200x70 meter) en ligt gedeeltelijk onder het viaduct. Het plein wordt grotendeels leeg gelaten in functie van een uiteenlopend gebruik: speelplein, circus, automarkt, manifestaties, parking tijdens evenementen,...

Onder het viaduct worden eventuele vaste inrichtingen voorzien: busstation, skateramp, basketbalterrein, ... De Stadsvest stijgt vanaf de Kolonel Begaultlaan ongeveer 3 meter t.o.v. het Engels Plein. De bestaande keermuur in damplanken kan worden aangepast met grote betonnen trappen, die als tribune voor de activiteiten onder het viaduct kunnen functioneren. Aan het eind van de Stadsvest voorziet een helling voor fietsers en voetgangers een bijkomende verbinding voor fietsers en voetgangers.

4.2.2.4 KEIZERSBERG

Figuur 4.9: Stadsontwerp Keizersberg

a Publieke toegankelijkheid Keizersberg

Tot op heden heeft de Keizersberg nooit een rol gespeeld in de (her)ontwikkeling van de Vaartkom. Historisch is de relatie tussen beide wellicht zeer beperkt. Ook functioneel hebben zij weinig met elkaar te maken. Eén bescheiden pad bestijgt (vanaf de Burchtstraat en de Wolvengang) de Keizersberg, om via een problematisch parcours doorgang te verlenen naar Wilsese-Dorp. Aanvullend op de kleinschalige en middenschalige groene ruimten die in het project worden voorzien, zou de Keizersberg gedeeltelijk toegankelijk kunnen worden gesteld. Dit is, gezien het forse bouwprogramma in de Vaartkom, geen overbodige luxe. Zeker in het noordelijk gedeelte is het groen van de Keizersberg een welgekomen afwisseling op de volledig verharde publieke ruimte.

De Keizersberg is geen publiek eigendom. Het toegankelijk stellen kan niet zonder de medewerking van de beheerders van het domein. De stad kan in ruil voor de (gedeeltelijke) openstelling van het park participeren in de verbetering en het onderhoud ervan. De stad heeft intussen een groot gedeelte van het park in erfpacht genomen, met de bedoeling om het na renovatie publiek toegankelijk te maken. De studie van de heraanleg is lopend. Rondom het kloostergebouw wordt het park niet opengesteld, om de privacy van de bewoners te garanderen. Een nieuwe toegang vanaf het Engels Plein (westzijde) is aangewezen.

b Fietsersbrug als verbinding met Wilsese-Dorp

In het bestaande BPA werd reeds gepleit voor een fietsersbrug over de Lüdensheidsingel, tussen Wilsese-Dorp en de Keizersberg. Deze brug zou een alternatief bieden voor de moeilijk begaanbare en sociaal onveilige verbinding onderdoor de Lüdensheidsingel. In het structuurplan werd de realisatie van deze brug voorgesteld als strategische actie om het isolement van Wilsese-Dorp t.o.v. de binnenstad te compenseren. Het feit dat de Keizersberg publiek toegankelijk wordt, is een extra argument om deze brug te realiseren, vermits in Wilsese-Dorp het aanbod aan publiek toegankelijke groene ruimte beperkt is.

4.2.2.5 VAARTHOEK

Figuur 4.10: Stadsontwerp Vaarhoek

In de BPA's voor het Vaartkomgebied werd een herontwikkeling voorgesteld van de terreinen langs de Kolonel Begaultlaan, tussen de Vaartvest en de Lefeverelaan. Het BPA voorziet in de ontwikkeling van twee grote multifunctionele gebouwen langs de Kolonel Begaultlaan (ca. 12.000 en 15.000 m²), bestemd voor "hoofdzetelfuncties". Achter deze bebouwing werd een publiek toegankelijke tuinzone voorzien, die de landschappelijke beleving van de Roeselberg moest ondersteunen. Achterin, langs de Vaartvest, was een kleiner gebouwtje mogelijk. Intussen werden twee van de drie bestaande gebouwen gerenoveerd (Gamma en O'Cool / Mobistar). Een spontane herontwikkeling van het gedeelte langs de Lefeverelaan conform het BPA werd daardoor weinig waarschijnlijk. Daarmee heeft het ook weinig zin om de bestaande voorschriften voor het zuidelijk deel (langs de Vaartvest) in stand te houden, omdat het landschappelijke ensemble onmogelijk volledig kan gerealiseerd worden.

Het pakhuis "Van der Elst" heeft een belangrijke beeldbepalende kwaliteit voor de Vaartzone. Herbestemming is wenselijk. Commerciële functies en kantoren behoren tot de mogelijkheden. Door de herbestemming van het bestaande pakhuis "Van der Elst" langs de Kolonel Begaultlaan is de centrale open ruimte, zoals voorzien in het BPA, nodig als parking voor de nieuwe bestemmingen. Een ingroening van de parking is aangewezen. Om de herbestemming van het bestaande pakhuis "Van der Elst" te faciliteren, kan op de hoek Stadsvest – Kolonel Begaultlaan een bouwvolume mogelijk gemaakt worden dat uitsteekt boven het viaduct van de Lüdensheidsingel. Een bijkomende bouwlaag bovenop het pakhuis is eveneens mogelijk.

Op het eigendom Geens (perceel ...) wordt een nieuw bouwvolume tot op de rooilijn mogelijk gemaakt.

4.3 Vaartkom West

4.3.1 Krijtlijnen voor de herontwikkeling

4.3.1.1 RANDVOORWAARDEN

Op enkele particuliere eigendommen langs de Glasblazerijstraat na, is het volledige herontwikkelingsgebied eigendom van Inbev.

a Behoud van bestaande complexen ?

Figuur 4.11: bestaande toestand Vaartkom West

Het bottelarijgebouw (1) domineert het westelijk deel van de Vaartkom én het aangrenzende Klein Begijnhof. Bij afbraak van het gebouw ontstaat een grote ontwikkelbare ruimte tussen de Mechelsestraat en de Sluisstraat. De bouwkundige structuur van het gebouw leent zich mogelijk tot hergebruik, indien privacyproblemen kunnen voorkomen worden.

Langs de zuidelijke oever van de Vaartkom kunnen de beeldbepalende gebouwen herbestemd kunnen worden, mits bouwkundig, economisch en markttechnisch haalbaar. Het stadsontwerp voor de omgeving van de Sluisstraat gaat tot nader order uit van de herbestemming van de beschermde brouwerij De Hoorn (2), de stokerij (3), de machinezaal (4), de watertoren (5), Brouwerij De Dijle (6) en het gebouw "Zeelandt" (7) (tegenover de J.P. Minckelersstraat). Van de andere gebouwen, langs de westzijde van de Vaartstraat, is het behoud niet wenselijk. De voormalige feestzaal (8) heeft weliswaar een zekere beeldwaarde, maar heeft binnenin na een zware verbouwing zijn oorspronkelijke ruimtewerking volledig verloren. De andere gebouwen hebben een geringe beeldwaarde en een problematische structuur.

Het gebouw Vaartstraat 94 (9) is nog in goede staat, en kan na opfrissing hergebruikt worden voor kantoren of voor een andere functie.

Ten oosten van de Sluisstraat zijn de fermentatiegebouwen (10) achter de stokerij volstrekt onbruikbaar door de overmaatse bouwdiepten en te lage verdiepingshoogten.

De smederij (11) leent zich mogelijk ook tot herbestemming. De voorliggende overkapt ruimte heeft omwille van haar constructiewijze (vierendeeligers) eveneens een historische waarde, maar hypothekeert bij behoud de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgevende delen.

Ook het beschermde sluisencomplex (12), moet bewaard worden.

b Behoud Sluisstraat en Glasblazerijstraat ?

De Sluisstraat heeft geen verbindende of ontsluitende functie, en moet in haar bestaande gabariet niet behouden blijven. Hetzelfde geldt voor de Glasblazerijstraat.

4.3.1.2 ROEPING

a Nadruk op (grondgebonden) woningen

Het gebied rond de Sluisstraat (tussen de Burchtstraat in het noorden, de Vaartstraat in het oosten, het Klein Begijnhof in het zuiden en de Mechelsestraat in het westen) sluit aan op bestaande woonwijken van de binnenstad. Het komt in aanmerking voor herontwikkeling als kwalitatief woongebied. Bezoekersgerichte functies en kantoren lijken hier minder aangewezen, gezien de relatief beperkte bereikbaarheid.

Bij afbraak van de bottelarij komt in deelgebied West een grote terreinoppervlakte vrij, grenzend aan het Klein Begijnhof. Dit is een uitgelezen locatie voor grondgebonden woningen, aangezien elders in de Vaartkom in de grotere bouwvolumes gestapelde woningbouw een logische keuze is. Zo kan toch een gediversifieerd woningaanbod in de Vaartkom worden gerealiseerd.

Behoud van de Bottelarij anderzijds, respecteert het bestaande patrimonium en stimuleert nieuwe stedelijke woonvormen.

De keuze tussen beide opties wordt in het RUP opengehouden.

b Opnieuw aanwezig maken van de Dijle in het stadsbeeld

De Dijle doorsnijdt met drie armen (waaronder De Hond) de omgeving van de Sluisstraat. Nochtans is de rivier nagenoeg afwezig in het straatbeeld. De afbraak van de industriële bebouwing is een uitgelezen kans om de Dijle-beddingen zoveel mogelijk opnieuw open te maken en te integreren in de publieke ruimte. Tegelijk wordt werk gemaakt van de vervollediging van het "Dijlepad" doorheen Leuven.

c Overgang tussen de kleine en de grote schaal

De nieuwe ontwikkelingen rond de Sluisstraat zullen met zeer uiteenlopende schalen moeten omgaan. Ten noorden wordt aangesloten op de bebouwing langs de Vaartkom, met een karakteristieke bouwhoogte van ca. 24 meter. Ten zuiden bevindt zich het Klein Begijnhof, met een karakteristieke bouwhoogte van één laag onder de kroonlijst.

d Publieke ruimte op maat van het wonen

De publieke ruimte kan optimaal worden afgestemd op de maat van het wonen. Dit betekent dat voldoende (groene) speelruimte moet worden geïntegreerd. Tegelijk moet het aantal wagens op de bovengrond worden beperkt. De publieke ruimte zou maximaal in relatie tot de Dijle moeten staan. Tenslotte is een goede aansluiting op voet- en fietsverbindingen aangewezen.

4.3.1.3 STRUCTUURSCHETS: VERDICHTING ROND EEN GROENE KERN

Figuur 4.12: BPA versus RUP

Figuur 4.13: structuurschets ontwikkeling Vaartkom West

In de omgeving van de Sluisstraat wordt het bestaande BPA door het stadsontwerp vrij grondig in vraag gesteld.

Het BPA voorziet twee de aanbouw van twee vleugels tegen het beschermde gebouw De Hoorn. Of deze de herbesteding van het monument kunnen bekostigen, is niet aangetoond. Het programma lijkt bovendien zwaar in verhouding tot de schaal van de woonomgeving. Het parkje langs de Glasblazerijstraat heeft een erg besloten karakter en kan de buurt niet uit haar isolement halen. Het parkje werkt niet als open ruimte voor de andere bouwblokken.

Waar het BPA langs de Glasblazerijstraat een park voorzag, wordt in dit concept een driehoekig bouwblok tussen de Burchtstraat en de Glasblazerijstraat gepland. Daarmee krijgt deze laatste straat opnieuw een stedelijke dimensie, wat de belevingswaarde zeker ten goede zal komen. Tegelijk wordt de Valkerijbuurt versterkt en uit zijn isolement gehaald.

Het groene park krijgt nu een centrale inplanting langs de linkeroever van de opengelegde Dijle, langs beide zijden van de Sluisstraat. Daar functioneert het voor een groter gebied en is het veel prominenter aanwezig in de publieke ruimte. De beschikbare oppervlakte is hier ook groter.

Het binnengebied van het voorgeschreven gesloten, driehoekig bouwblok tussen Sluisstraat en Vaartstraat is problematisch. De opengewerkte Dijle versnipperd de buitenruimte en is niet waarneembaar vanaf het publiek domein, wat de toegevoegde waarde van deze operatie in vraag doet stellen.

Om de bouwmogelijkheden van het bouwblok Vaartstraat – Sluisstraat te verbeteren, wordt ervoor geopteerd om de Dijle-arm onder de feestzaal (de minst belangrijke) overwelfd te laten. Daardoor kan een nieuw bouwblok op de site van de feestzaal zowel naar de Vaartstraat als naar de open Dijle-arm een gevel krijgen, terwijl het Dijlepad continu doorloopt.

Voor de Bottelarijsite voorzag het BPA vervangende nieuwbouw over de hele site. Het RUP behoudt deze mogelijkheid, maar koppelt daaraan de verplichting tot grondgebonden ééngezinswoningen. Het RUP voorziet in een tweede scenario ook de mogelijkheid om het hoofgebouw van de Bottelarijsite te herbesteden in functie van een woonprogramma.

4.3.2 Stadsontwerp

Figuur 4.14: stadsontwerp Vaartkom (West)

4.3.2.1 WAND TUSSEN GLASBLAZERIJSTRAAT EN SLUISSTRAAT

Figuur 4.15 : Stadsontwerp wand tussen Glasblazerijstraat en Sluisstraat

a Herbestemming brouwerij De Hoorn

Figuur 4.16: historische plannen brouwerij De Hoorn

Brouwerij De Hoorn bestaat in feite uit drie afzonderlijke gebouwen: Artois uit 1923 (op de hoek van de Burchtstraat en de Sluisstraat), en de na de oorlog bijgebouwde brouwerijen Immo en Internationaal. Het complex staat al enkele decennia leeg. De bouwkundige toestand is voorlopig nog goed, maar de inboedel heeft zwaar te lijden onder vandalisme en koperdiefstal.

Een monumentale trap leidt in het gebouw Artois naar een hoge brouwzaal op de eerste verdieping met twee brouwketens van telkens vier ketels. De zaal heeft een vrije overspanning van ca. 16 meter, die wordt gerealiseerd met verdiepingshoge Vierendeelliggers. In deze constructie hangen betonnen silo's. Op elke verdieping staan nog de machines die deel uitmaakten van het brouwproces. Bovenop het gebouw staat een klein ventilatiegebouwtje, dat de afvoer van warme, vochtige lucht mogelijk maakte. Op het gelijkvloers is de machinezaal ondergebracht.

De afgelopen jaren werd de herbestemming van De Hoorn in diverse projecten onderzocht. Eind jaren '90 plande (toen nog) Interbrew een grootschalig bezoekerscomplex in het gebouw. Enkele jaren later werd in opdracht van de Vlaams Minister van Economie de mogelijkheid onderzocht van de transformatie van de De Hoorn tot "Huis van de Voeding", bestaande uit een excellentiepool en een bezoekerscentrum. Geen van deze projecten is haalbaar gebleken.

Uit deze oefeningen konden volgende lessen getrokken worden.

De grote dimensies van het complex, de gesloten configuratie van de drie afzonderlijke gebouwen en de bijzondere structuren (Vierendeelliggers, betonnen silo's, ...) maken grote delen van de gebouwen moeilijk bruikbaar voor verblijfsfuncties: beperkte daglichttoetreding, onaangepaste dimensies, moeilijke verticale circulatie, brandcompartimentering, ...

De integrale herbestemming van brouwerij De Hoorn is economisch volstrekt onhaalbaar. De enorme kosten staan niet in verhouding tot het beperkte aandeel bruikbare vloeroppervlakte in het complex.

De cultuurhistorische waarde van het Artoisgebouw staat buiten kijf. Het gebouw heeft een unieke bouwkundige structuur en is een belangrijke getuige van de omschakeling van een neoklassieke naar een modernistische industriële bouwstijl in de Vaartkom. De functionele opbouw en de inboedel visualiseren treffend het vroegere brouwproces.

De historische waarde van Immo en Internationaal is veel minder duidelijk. Deze gebouwen zijn toevoegingen uit de wederopbouwperiode na WO II. Ze hebben een banale bouwkundige structuur. De functionele opbouw is een copie van Artois.

Het stadsontwerp en het RUP gaan daarom uit van de mogelijkheid om Immo en Internationaal te vervangen door nieuwbouw, gekoppeld aan de voorwaarde tot integraal behoud (structuur, inboedel, karakter) van Artois. Gezien statuut als beschermd gebouw kan dit enkel mits akkoord van de gewestelijke administratie Erfgoed. Indien toch het volledige complex wordt behouden, is het wellicht nodig een uitbreidingszone te zien voor het opvangen van circulatie en technische vereisten; het RUP houdt ook, met deze mogelijkheid rekening.

In het stadsontwerp is het schetsontwerp voor het "Huis van de Creativiteit" overgenomen. Dit project is de combinatie van een bedrijvencentrum voor creatieve sectoren, publieksgerichte functies (congresinfrastructuur, horeca, expo) en cultureel nevengebruik van het gebouw. Het nieuwbouwgedeelte respecteert en versterkt de eigenheid van gebouw Artois en creëert rond het gebouw een nieuwe context. Het monument wordt publiek toegankelijk.

b Bouwblok Glasblazerijstraat

Het terrein tussen de Hond, de Glasblazerijstraat en de Burchtstraat komt in aanmerking voor bebouwing. Het stadsontwerp stelt een gesloten bouwblok voor rond een collectief binnengebied. De bouwhoogte past zich aan aan de omgeving: ze klimt van een lage hoogte langs de Glasblazerijstraat op via de Burchtstraat naar een hoge gevelwand langs de zijde van het park.

In verhouding tot de andere bouwlocaties in de omgeving van de Sluisstraat is deze ligging minder representatief (Burchtstraat, Valkerijgang). Dit kan aanleiding geven tot een aanbod van eerder goedkope woongelegenheden. Een aantal gemeenschappelijke voorzieningen kunnen de woonkwaliteit ondersteunen.

De Glasblazerijstraat en de Valkerijgang krijgen bij heraanleg een inrichting als woonerf.

4.3.2.2 WAND TUSSEN VAARTSTRAAT EN SLUISSTRAAT

Figuur 4.17: representatieve gevelwand tussen Sluisstraat en Vaartstraat

Figuur 4.18: stadsontwerp Zuidelijke schil Vaartkom (BUUR)

De volledige gebouwenrij tussen de Vaartstraat en de Sluisstraat is beeldbepalend voor de Vaartkom en heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde. Brouwerij De Dijle (bieren van hoge gisting) was samen met brouwerij De Hoorn (bieren van lage gisting) de bakermat van het moderne Stella Artois. De tussenliggende watertoren, machinezaal en stokerij waren essentieel voor het brouwproces.

Voor het integrale gebouwencomplex werd de mogelijkheid tot hergebruik onderzocht. Herbestemming blijkt mogelijk én zinvol, indien bouwkundig en markttechnisch haalbaar. De Stad kan het behoud stimuleren via de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

a Herbestemming Brouwerij De Dijle

Brouwerij De Dijle ligt langs de rechteroever van de Vaartkom, tussen café “De Lantaarn” en de watertoren. Langs de straat ligt het fermentatiegebouw. Achterin staat de brouwzaal. Het gebouw is weliswaar niet beschermd, maar verdient toch bewaard te blijven als onderdeel van de eerste industriële vestiging van Artois. Het gebouw is ook typerend voor het modernisme dat bij de wederopbouw zijn intrede heeft gedaan, en draagt in voornamete mate bij aan het karakteristiek beeld van de Vaartkom.

De gebouwconfiguratie maakt optimaal gebruik van de geprangde ligging tussen de Vaartkom en de Dijle. Vervangende nieuwbouw zou dezelfde footprint moeten respecteren. Het gebouw aan de straatzijde heeft een betonskelet met een hoog draagvermogen. Het invulmetselwerk kan aan straatzijde vervangen worden door beglazing. De silo's op de kop van het gebouw bieden ruimte voor stijestructuren. De brouwzaal heeft door zijn verdiepingshoogte, raampartijen en dakstructuur een monumentaal karakter.

Het gebouw laat een flexibele invulling toe. Het voorgesteld concept simuleert op het gelijkvloers een winkel en een horecazaak. De hogere verdiepingen bieden plaats aan een bedrijventrum. Andere invullingen, zoals lofts, zijn eveneens mogelijk. Eventueel kan bovenop het gebouw een lichte extra bouwlaag worden voorzien.

b Site “In Zeelandt”

In de Vaartstraat is het gebouw “In Zeelandt” (tegenover de J.P. Minckelersstraat) gekwalificeerd als waardevol gebouw. Het gebouw kan in zijn huidige inrichting als kantoor worden behouden.

Het stadsontwerp stelt langs de voetgangersdoorgang vanaf de Vaartstraat naar de Vaartkom een nieuw bouwvolume voor dat de ruimte tot aan Brouwerij De Dijle en de Watertoren afbouwt. In het binnengebied is een grote collectieve tuin mogelijk. Daarom werd geopteerd voor grote woongelegenheden (gestapelde duplexen). Op de hoek van het gebouw is een commerciële ruimte mogelijk.

c Herbestemming Stokerij, Machinezaal en Watertoren

Naast brouwerij De Dijle vervolledigen de watertoren, de machinezaal en de stokerij de gevelwand tussen de Sluisstraat en de Vaartstraat. De drie complexen ondersteunden de werking van brouwerijen De Dijle en De Hoorn. Ze zijn belangrijke architecturale getuigen van de evolutie van neoklassieke, over art deco naar modernistische industriële bouwstijlen. Zeker de watertoren, de machinezaal en de guillotinepoort hebben een erfgoedkundige waarde.

De watertoren heeft een betonskelet in de gevel. De drie betonnen citernes zitten nog in het gebouw, maar maken geen deel uit van de draagconstructie. Herbestemming is dus in principe mogelijk, maar niet evident gezien de beperkte oppervlakte (zeven plateaus van ca. 60 m²) en het ontbreken van een bruikbare stijestructuur. Behoud van het gebouw is omwille van zijn icoonwaarde in de Vaartkom, in ieder geval aangewezen. In het nieuwe stadsontwerp leiden het Dijlepad en een voetgangersroute vanaf de Vaartkom via de doorgang onder de watertoren naar de Vaartkom.

De machinezaal (1908) geeft uit op het koertje voor de watertoren. De zaal zit enigszins verscholen achter de voorbouw. Sierlijke ijzeren dakspanten schragen het beglaasde dak. De oorspronkelijke machines staan nog opgesteld.

De stokerij heeft eveneens een voorbouw, met daarin de betonnen kolensilo's en de stijestructuren. Erachter ligt de zaal waar oorspronkelijk de stookketels stonden. Deze zaal, met vloerniveau op de eerste verdieping, heeft monumentale proporties, betonnen dakspanten in de vorm van een drukboog en grote raampartijen die uitgeven op de Sluisstraat. De straatgevel heeft een karakteristieke opbouw. Onder het gebouw loopt het voedingskanaal De Hond van de Dijle naar de Vaartkom.

Om de herbruikbaarheid te onderzoeken, werd in het stadsontwerp een woonproject uitgewerkt. De twee hallen krijgen een functie als collectieve binnenruimten. Zij fungeren als toegangsruimte tot de omringende woningen, en bieden plaats voor beschutte recreatie. Aan de straatzijde bieden de bestaande gebouwen plaats voor loften. Langs de zuidzijde kunnen tegen de hallen nieuwbouwappartementen worden aangebouwd die uitkijken over het achtergelegen park.

4.3.2.3 PARK SLUISSTRAAT

Figuur 4.19: stadsontwerp Dijlepad en park Sluisstraat (BUUR)

Voor het publiek buurtpark (in het BPA voorzien ten noorden van de Hond en de Glasblazerijstraat) wordt in het stadsontwerp de ruimte tussen de Hond en de oost-west gerichte Dijle-arm gereserveerd, waar het door zijn ligging en zijn omvang een grotere toegevoegde waarde heeft voor de buurt. Het tracé van de Glasblazerijstraat ten oosten van de Hond wordt opgegeven. De Sluisstraat kan ten noorden van de Dijle verkeersvrij worden gemaakt en in het park geïntegreerd. De realisatie van het publiek park is een nodige voorwaarde voor de herontwikkeling van de bouwlocaties in de omgeving van de Sluisstraat.

Langs de linkeroever van de Hond wordt de mogelijkheid voorzien om (op vraag van WenZ) een zandvang te realiseren, mits deze op kwalitatieve wijze kan geïntegreerd worden in het openbaar domein en de exploitatie van de zandvang de functionele en belevingswaarde van de omgevende publieke ruimte niet hypothekeert. Een hoogwaardige landschappelijke integratie in de woon- en parkomgeving is nodig, waaronder minstens de groene aanleg van de rechteroever, de aanleg van de linkeroever als woonerf, de verwijdering van de overtollige overwelvingen en de vernieuwing van de overbrugging t.h.v. de Glasblazerijstraat. Het ontwerp gaat ervan uit dat de ruiming slechts enkele dagen per jaar in beslag neemt en kan gebeuren vanaf de verstedigde rechte oevers ten noorden en ten westen, zonder de schuine oever aan de overzijde te beschadigen. De oevers moeten op de andere dagen onbeperkt publiek toegankelijk blijven, zodat het water deel uitmaakt van het park.

4.3.2.4 BOTTELARIJSITE

Uit het ontwerpend onderzoek is gebleken dat twee evenwaardige scenario's mogelijk blijven.

a Scenario 1: vervangende nieuwbouw

Figuur 4.20: stadsontwerp Bottelarijsite – scenario vervangende nieuwbouw (BUUR)

In dit scenario wordt alle aanwezige bebouwing op de site afgebroken.

De Dijle-arm ten noorden van de bottelarijsite en de feestzaalsite wordt over de hele lengte vrijgemaakt. De oevers krijgen een overwegend groene aanleg, waar niet tot tegen het water wordt gebouwd. Het Dijlepad wordt langs de rechteroever voorzien tussen Mechelsestraat en Sluisstraat, en langs de linkeroever ten oosten van de Sluisstraat. Het sluisencomplex moet gerestaureerd worden en geïntegreerd in de landschapsaanleg. De Dijle-oevers worden na heraanleg overgedragen aan de stad.

Het vrijmaken van de Dijle, de heraanleg van de Dijle-oevers en de aanleg van delen van het Dijlepark zijn nodige voorwaarden voor de herontwikkeling van de bottelarijsite en van de feestzaalsite.

Op de bottelarijsite worden hoofdzakelijk ééngesinswoningen volgens verschillende woningtypes gerealiseerd. De publieke buitenruimte wordt ingericht als woonerf en overgedragen aan de stad. Het stadsontwerp voorziet een noord-zuid oriëntatie van de erven. Dit heeft als voordeel dat de woningen oost-west georiënteerd zijn en dat elk erf rechtstreeks in contact staat met de Dijle-oevers en met het Klein Begijnhof. Andere ontwikkelingen worden evenwel niet uitgesloten.

Op de bottelarijsite wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd, ontsloten via de Mechelsestraat, die voorziet in de behoeften van de eigen site, van de andere sites rond de Sluisstraat zonder voldoende eigen parking en van de bestaande woonwijken (o.a. Klein Begijnhof) in de omgeving.

De Sluisstraat kan afgesloten worden voor doorgaand verkeer en ten zuiden van de Dijle heraangelegd als woonerf.

De relatie met het Klein Begijnhof blijft verplicht geregeld via een hoog groen scherm zoals heden het geval.

b Scenario 2: herbestemming van de bottelarij

Figuur 4.21: stadsontwerp Bottelarijsite – scenario behoud Bottelarij (SBA/XDGA)

Het bottelarijgebouw is opgebouwd als een betonskelet. De centrale, ingesloten traveeën kunnen weggehaald worden zodat een open binnengebied ontstaat. Op maaiveldniveau kan dit binnengebied zich openen naar de Dijle en het noordelijk gelegen park van de Sluisstraat. Doorheen het gebouw loopt een semipublieke route.

De verdiepingen zijn hoog genoeg op plaatselijk mezzanines aan te brengen. Hierdoor ontstaan zeer ruime, gestapelde gezinswoningen. Het stadsontwerp voorziet voor elke woongelegenheden een grote private buitenruimte: een “gestapelde tuin”.

Omdat de bottelarij bijna tot tegen de Dijle gebouwd is, wordt het Dijlepad in dit scenario langs de linkeroever van de Dijle gerealiseerd. Dit vereist de verwerving van enkele stukken tuin van de woningen langs het Valkenplein. Indien dit niet mogelijk is, kan het Dijlepad ook doorheen het behouden gebouw worden gerealiseerd; dit vereist openhouden van grote delen van het gelijkvloers.

Ter compensatie van het ontbreken van een continu groene Dijle-oever en van de grote bouwhoogte, wordt de ruimte ten zuiden en ten oosten van het bottelarijgebouw ingericht als semipublieke groene ruimte. Deze kan ommuurd blijven, waardoor een specifiek karakter ontstaat t.o.v. het park langs de Sluisstraat.

Langs de Mechelsestraat kunnen grondgebonden woningen worden gerealiseerd. Een patio-type (evenwel met grotere tuinen dan de opgelegde minima) kan vermijden dat vanuit de Bottelarij een storende inblik ontstaat.

4.3.2.5 FEESTZAALSITE EN SMIDSE

Figuur 4.22: stadsontwerp Feestzaalsite

Het behoud van de Feestzaal langs de Vaartstraat is niet aangewezen. De verbouwing tot kantoren hebben de kwaliteiten van het gebouw grotendeels teniet gedaan. De Feestzaal is niet zonder grote kosten in zijn vroegere staat te herstellen.

Onderzoek wees uit dat het vrijmaken van de beide Dijle-armen tussen Sluisstraat en Vaartstraat niet wenselijk is. Dit fragmenteert de open ruimte, beperkt de bouw mogelijkheden en maakt de creatie van wanden langs de publieke ruimte onmogelijk.

Door de overweldiging van de Feestzaalsite te behouden, kan een compact bouwblok worden gecreëerd tussen de Vaartstraat en het park rond de Sluisstraat. De opengemaakte Dijle-arm scheidt het gebouw van het park.

De oude Smidse kan behouden blijven als getuige van de industriële bebouwing. Het gebouwtje is geconcipieerd als een atrium waarrond ateliers over twee bouwlagen geschakeld zijn. Het gebouw leent zich goed voor een bezoekersgerichte functie.

Een doorgang doorheen het bouwblok verbindt het Dijlepad met de Vaartstraat. De hoofdtoegang tot het complex wordt beter in de noordelijke hoek gelegd, aansluitend op de voetgangersroute naar de Vaartkom.

Gezien de goede ligging, zal een marktconforme ontwikkeling hier wellicht voor representatieve appartementen rondom een collectief binnengebied kiezen. Een ondergrondse parking is wenselijk maar technisch zeer moeilijk (tussen de Dijle-armen). Onder de aangrenzende bottelarijsite is voldoende ruimte beschikbaar voor een rationelere (en goedkopere) parking.

4.3.2.6 BOUWBLOK VAARTSTRAAT 94

Figuur 4.23: ontwerpend onderzoek Vaartstraat 94 (BUUR)

Het bouwblok waar de Vaartstraat 94 deel van uitmaakt, is voor een belangrijk gedeelte in eigendom van Inbev. Het kantoorgebouw staat leeg sinds Inbev in het nieuwe hoofdkwartier zijn intrek heeft genomen.

Verschillende opties zijn mogelijk.

Ofwel wordt het gebouw afgebroken en kan de site integraal worden herontwikkeld. Diverse simulaties geven aan dat in dit scenario, omwille van de vorm van het blok en de omvang van een marktconform programma, niet per definitie leidt tot een toename van de ruimtelijke kwaliteit. Bij vervangende nieuwbouw moet het bouwvolume enigszins verminderen en vormt wonen de hoofdbestemming. In de mate van het mogelijke worden grondgebonden woningen gerealiseerd.

Ofwel wordt het gebouw gerenoveerd in functie van een nieuw programma. Er werd een simulatie gemaakt voor een invulling met studentenkamers. Deze zijn behoorlijk ruim, ten gevolge van de structuur van het gebouw. Bij behoud van het gebouw vormt naast wonen ook kantoren een hoofdfunctie. Een nieuwe invulling met een kantoorprogramma behoort m.a.w. ook tot de mogelijkheden.

In elk scenario is het aangewezen de bouwdichtheid te verminderen. De instandhouding van het stapelgebouw middenin het bouwblok is niet aangewezen en moet verdwijnen.

De terugtrekking van de bouwlijn langs de Vaartstraat creëert een interessant straatperspectief. De bestaande voortuinstrook moet in de publieke ruimte worden geïncorporeerd.

4.4 Vaartkom Oost

4.4.1 Krijtlijnen voor de herontwikkeling

4.4.1.1 RANDVOORWAARDEN

Figuur 4.24: bestaande toestand Vaartkom Oost

a Ontwikkelingsperspectieven Inbev

Inbev heeft een nieuwe hoofdzetel en een nieuw NTC in dit gebied ondergebracht. De andere terreinen heeft zij afgestoten, op een zone voor een mogelijke uitbreiding van haar kantoor na. Het bedrijf had vroeger ook een vergunning voor de sloop van de mouterij en de silo's verkregen.

b Beschermde Molens Van Orshoven

Het grootste deel van de Molens Van Orshoven is beschermd als monument. Een nieuwe ontwikkeling op de Enclave moet hiermee rekening houden.

c Aansluiting op het J.M. Artoisplein

Het J.M. Artoisplein is vandaag reeds een complex en behoorlijk belast kruispunt. Een bijkomende aansluiting voor verkeer dat het kruispunt oprijdt vanaf de Enclave, is niet mogelijk. Dit kan enkel via de Zoutstraat gebeuren. Wel mogelijk is een halve aansluiting (enkel verkeer vanaf het J.M. Artoisplein naar de Enclave). Dit zou een ontlasting betekenen van het J.M. Artoisplein zelf en van de kruispunten met de Aarschotsesteenweg.

d Bestaande toestand

1. J.M. Artoisplein
2. HQ Inbev
3. NTC Inbev
4. bestaande thermische centrale Inbev
5. Molens Van Orshoven
6. pakhuizen Molens Van Orshoven
7. Silo's
8. Mouterij
9. Brandweerkazerne
10. Parking Minckelers (voorheen Parking 69)
11. Montfortanen klooster

4.4.1.2 ROEPING

a Stopzetting van de industriële bedrijvigheid

Bij de opmaak van het huidige BPA voor de Vaartkom was nog niet bekend dat de Mouterij zou worden stilgelegd. Het BPA ging ervan uit dat meer dan de helft van het bestaande complex moest behouden blijven. Ook de thermische centrale moest blijven staan. Van het nieuwe Inbev-hoofdkwartier was nog geen sprake.

Op basis van deze elementen werd in het BPA vastgelegd dat tussen het J.M. Artoisplein en de Mouterij enkel bedrijvigheid op zijn plaats was: representatief nabij het J.M. Artoisplein, low profile ambachtelijke bedrijven in het centrum van de site. Daarmee werd ingespeeld op een pertinente behoefte naar bedrijfsgronden voor KMO's.

Intussen zijn de randvoorwaarden grondig geëvolueerd. Het bestaande BPA moet daarom integraal worden herbekeken. De plannen voor het nieuwe hoofdkwartier pasten nog net binnen de bestaande voorschriften, zodat daarmee al gestart kon worden.

b Gemengd stedelijk programma op een nieuw stukje stad

De Enclave de belangrijkste herontwikkelingssite van de Vaartkom. Enkel de beschermde Molens Van Orshoven en de silo's van de voormalige mouterij blijven behouden.

Bij herontwikkeling moet een gemengd stedelijk programma worden gerealiseerd. Een substantieel aandeel moet daarbij voor wonen worden gereserveerd. De Enclave krijgt bij voorkeur het karakter van een "stad in de stad". Het huidige private en besloten karakter moet plaats maken voor een opengewerkte structuur. De publieke ruimte en de bebouwing verwijzen naar stedelijke typologieën en dimensies. Het geografische isolement van de site is een kwaliteit die toelaat om het project een eigen landschappelijk karakter te geven. Het functionele isolement van de enclave t.o.v. haar omgeving moet doorbroken worden. Het project moet programmatorisch aansluiting zoeken op de drie omgevende structuren: de binnenstad, de Vaartkom en het J.M. Artoisplein.

c Restauratie van de Molens, herbestemming van de Silo's

Alle betrokken partijen wensen de aanwezigheid van de bestaande gebruikers in de Molens Van Orshoven te bestendigen. Zij vormen samen een cultuureducatiecentrum van Vlaams niveau. De toestand van de infrastructuur en de behoeften aan bijkomende vloeroppervlakte maken investeringen in de Molens noodzakelijk.

De Silo's vormen, ondanks hun jonge leeftijd, reeds een belangrijk icoon in de Vaartkom. Vroeger ontwerpend onderzoek heeft aangetoond dat deze enorme betonnen structuur goed herbruikbaar is. Momenteel werkt een projectontwikkelaar een plan uit voor de herbestemming van de Molens van Orshoven.

De silo's op de Enclave zijn in 1999 samen met de rest van de mouterij buiten werking gesteld. De afbraak van de mouterijgebouwen is een noodzaak, omdat hun structuur niet toelaat de gebouwen te herbestemmen (te lage verdiepingshoogte, te grote bouwdiepte, geen gevelopeningen). Omwille van de grote icoonwaarde van de silo's en de goede staat van het gebouw, was het zinvol om te onderzoeken in hoeverre deze structuren herbruikbaar zijn. Het complex is ongeveer 38 meter breed, 56 meter diep en 50 meter hoog. De in totaal 54 betonnen cilinders met een diameter van 6 meter zijn in vier groepen gebundeld. Morfologisch laat het gebouw zich lezen als een kokermassa bovenop een sokkel, met erbovenop een topvolume en ervoor een torenvolume.

Het behoud van de silo's heeft een grote impact op hun omgeving. Het stadsontwerp voor de Enclave moet hierop worden afgestemd. De laagste verdiepingen staan nog in relatie tot de directe omgeving van de silo's. De hoogste verdiepingen hebben een weids uitzicht maar verliezen het direct contact met de onmiddellijke perimeter.

d De Dijle als bindend element tussen de bestaande en de nieuwe woonomgeving

De Dijle is de zuidelijke begrenzing van de industriële ontwikkeling op de Enclave geweest. Het omgevende woonweefsel heeft zich met de rug naar het water en naar de industrie gekeerd. De herontwikkeling van de Enclave is een kans om de Dijle opnieuw prominent aanwezig te maken. De vervollediging van het Dijlepad brengt de publieke ruimte opnieuw in contact met de Dijle.

e Creatie van een representatieve gevelwand aan het J.M. Artoisplein

Met de heraanleg van het J.M. Artoisplein tot stedelijke ruimte is een nodige voorwaarde voor de ontwikkeling van de Enclave vervuld. Gezien de grote verkeersdruk zal de belevingswaarde van het plein in belangrijke mate bepaald worden door de langsbebouwing.

Met de realisatie van het nieuwe hoofdkwartier voor Inbev is de aanzet gegeven voor de ontwikkeling van een representatieve gevelwand langs het J.M. Artoisplein. Een verdere invulling met kantoren lijkt aangewezen.

4.4.1.3 STRUCTUURSCHETS

a Drie sferen met een eigen karakter

Figuur 4.25: drie sferen met een eigen karakter (SBA/XGDA)

Figuur 4.26: drie sferen, gescheiden en verbonden (SBA/XGDA)

Het gebied Vaartkom Oost krijgt een geleding in drie sferen, elk met een eigen karakter:

- het activiteitenplein: het gebied dat onmiddellijk aansluit bij de Vaartkom,
- het Brouwerijplein: het gebied dat aansluit bij het J.M. Artoisplein,

- het parkgebied: het gebied rond de Dijle en de Leibeek, dat aansluit bij de stedelijke structuur van de J.B. Van Monsstraat.

Het activiteitenplein

Het activiteitenplein herbergt een combinatie van wonen met een gemengd stedelijk programma dat enerzijds werkt op niveau van de wijk en onmiddellijke omgeving (handel en diensten op burtniveau) en anderzijds op grotere schaal (culturele voorzieningen, Silo's als attractiepool).

Dit deel vraagt om een structuur die verenigbaar is met de aanwezige te behouden gebouwen: de Molens van Orshoven en de Silo's. Het ontwerp kiest voor een afwisseling met open en gesloten stroken loodrecht op de Vaartkom. Deze stroken hebben telkens contact met de Vaartkom in het noorden en met de Dijle in het zuiden. Ze passen binnen de rigide morfologieën en het fragmentarisch karakter van de bestaande gebouwen. De publieke ruimte heeft een overwegend mineraal, pleinachtig karakter en verenigt diverse bezoekersgerichte functies.

De opeenvolging van stroken, van west naar oost:

- De site van de brandweerkazerne wordt gesloten met een driehoekig bouwblok dat de hele site vult.
- Het siloplein scheidt de vorige site van de Silo's en blijft van noord naar zuid volledig onbebouwd.
- De Silo's definiëren met hun breedte een gesloten strook. De achterliggende ruimte wordt eveneens volledig vol gebouwd, met de bouwlijnen in het verlengde van de zijgevels van de silo's.
- Het ensemble van de Molens van Orshoven wordt opgenomen in een "open strook". De verschillende gebouwen definiëren door hun inplanting verschillende open ruimten. Doorheen de strook blijft een relatie tussen de Vaartkom en de Dijle mogelijk. Achter de Molens van Orshoven is ruimte voor een solitair gebouw dat het open karakter respecteert en diepte creëert.
- Het gebied "activiteitenplein" wordt afgesloten door een noord-zuid georiënteerd, balkvormig volume.

Het Brouwerijplein

Het Brouwerijplein bestaat op vandaag reeds als publieke ruimte, en verenigt het hoofdkantoor (HQ) en de labo's (NTC) van Inbev. Beide zijn geconcepieerd als solitaire gebouwen. Het Brouwerijplein wordt verder uitgebreid. De bebouwing wordt aangevuld met een lage sokkel en ten oosten met een hoog kantoorgebouw, dat qua schaal correspondeert met het aangrenzende J.M. Artoisplein. Beide extra gebouwen worden eveneens opgevat als solitaire objecten. De kantoorfunctie blijft hier de belangrijkste bestemming.

Het Brouwerijplein wordt ten westen afgesloten door de laatste gesloten strook, en ten zuiden door de bebouwing die het parkgebied begrenst. Het Brouwerijplein heeft een mineraal karakter.

Het parkgebied

Het parkgebied blijft in belangrijke mate onbebouwd en onverhard. De randen van het park worden gedefinieerd door de omringende bebouwing. Wonen is de meest aangewezen functie, gezien de nabijheid van de bestaande stadsstructuur en het tweede-orde karakter van het gebied t.o.v. de Vaartkom en het J.M. Artoisplein.

Het park wordt betrokken op de aangrenzende buurten, door bestaande routes van deze buurten door te trekken doorheen het park. Zo bijvoorbeeld de Tweewatersstraat en de Strijdersstraat.

b Bakens en schijven in een spanningsveld met grootschalige open ruimten

Figuur 4.27: structurerend vermogen van de stedelijke bakens(SBA/XGDA)

Figuur 4.28: stedelijke bakens in de skyline van de Vaartkom(SBA/XGDA)

Figuur 4.29: stedelijke bakens in het profiel van Twee Waters(SBA/XGDA)

Figuur 4.30: schaduwstudie (Ertzberg)

Figuur 4.31: windstudie (Ertzberg)

Gebouwen structureren de publieke ruimte

Constante in de conceptie van de drie gebieden is het uitgangspunt dat de vorm en het statuut van de publieke ruimte wordt bepaald door de architecturale uitwerking van de gebouwen. Dit in tegenstelling tot een klassiek stedelijk weefsel, waar de publieke ruimte (straten, pleinen) de vorm van de gebouwen bepaalt.

De schaal van deze plek vereist immers een andere stedenbouwkundige aanpak dan het centrum van de stad en geeft de mogelijkheid een nieuw soort stadsdeel aan Leuven toe te voegen.

De publieke ruimte kan in elk van de drie gebieden gelezen worden als een veld dat gevormd wordt door de aanwezige gebouwen. Deze strategie laat toe om de bestaande gebouwen optimaal te integreren in het ontwerp. Deze gebouwen verlenen, omwille van hun iconisch karakter, structuur en betekenis aan hun nieuwe omgeving, eerder dan als “vreemd element” de nieuwe context te ondergaan.

Variatie in beleving en stimulering contrasten

Het plan is opgebouwd met het oog op een variërende perceptie op verschillende vlakken:

- densiteit: b.v. het veld rond de silo's is dener dan het veld rond het park
- open-gesloten: b.v. assen laten uitmonden in de open ruimte en laten flankeren door de hoge volumes, waardoor een gevoel van openheid gecreëerd waar de perceptie van open ruimte primeert
- hoog-laag: torens versus schijven, variatie in hoogte torens en in hoogte schijven
- groen-mineraal
- oud-nieuw: b.v. toevoeging volume op silo's, b.v. hedendaagse architectuur rond Molens Van Orshoven
- stedelijk-rustig: b.v. karakter van het activiteitenplein (intens) versus karakter van het park (openheid, rust)

De stedelijke densiteit rond de silo's in samenhang met de Vaartkom staat in contrast (spanningsveld) met de grootschalige groene open ruimte in relatie met de buurt. De concentratie van torens rond de silo's garandeert het spanningsveld. Deze torens rond de silo's vormen een familie en dialogeren met de omliggende gebouwen. Neem je een toren weg, dan deint de ruimte weg. En dreigt een algemene vervlakking waardoor het hele plan zondermeer een algemene grijsheid in volumetrie en in beleving mee krijgt.

Doordacht toevoegen van bakens

Het ontwerp voor Vaartkom Oost introduceert een aantal nieuwe landmarks of bakens in de Vaartkom, ter aanvulling van de bestaande in en rond het projectgebied. Deze keuze is niet vrijblijvend of willekeurig. De keuze voor (en de inplanting van) de bakens wordt ingegeven door volgende afwegingen.

- De bakens versterken de uitstraling van de Vaartkom. *Ze markeren de industriële schaal van de Vaartkom en de betekenis van het gebied als nieuw multifunctioneel centrum van Leuven. Tegelijk ondersteunen ze de “poortfunctie” van het J.M. Artoisplein.*
- De bakens creëren diepte vanuit de Vaartkom. Ze betrekken de Dijle en zijn omgeving (die vanaf de Vaartkom in tweede orde liggen) op de Vaartkom.
- De bakens begeleiden de belangrijke assen doorheen het gebied.
- De bakens markeren tenslotte de aanwezigheid van de publieke open ruimte. Ze trekken als het waren het stedelijk leven naar die open ruimte. De torens begeleiden de zichtlijnen en staan niet op de zichtlijnen zelf. De assen reiken tot buiten de site en geven een gevoel van ruimte; het perspectief wordt niet geblokkeerd.

Alle torens hebben dus hun eigen inbreng in het plan en een eigen identiteit, bijkomend zorgen ze voor een evenwichtige integratie van de landmark in haar omgeving:

- Schijf op site voormalige brandweerkazerne (17 lagen): Deze schijf creëert een spanningsveld waardoor de wijk wordt opgespannen tussen brandweerkazerne en Artoistoren. Ze past zich in in het ganse front van de Vaartkom (west-oost), dat wordt gemarkeerd door de Silo's, de brandweerschijf, de Hoorn en een verlengde krijgt in de Artoistoren. De hoogte van de schijf zoekt eenheid met de gelijke hoogtes van de toren achter de Molens en de Artoistoren; ze zijn afgelijnd aan de onderkant van de bovenbouw van de silo's. Deze schijf markeert de passage van het Dijlepad en het einde van Vaartkom Oost; ze markeert het aanknopingspunt met Vaartkom west.
- Achteringelegen schijf op site voormalige brandweerkazerne (12 lagen): Het plein tussen silo's en brandweer heeft een zodanige schaal dat die een stevige gevel nodig heeft. In het achterste deel waar de forse beweging van de silo's niet

aanwezig is, wordt deze vervangen door het lager torentje van de brandweer. Zo wordt de publieke passage ruimtelijk in evenwicht gebracht.

- Torenvolume achter Molens Van Orhoven (17 lagen). Deze toren is noodzakelijk om de diepte van het project te laten voelen vanuit de vaartkom. Ze vormt tevens een afbakening van een denses actief stedelijk gebied; de toren is een aanvulling aan het conglomeraat van de bestaande molens en zijn amfitheater. De grillige vorm van de Molens en hun functie alsook de omringende functies zorgen voor een kloppend hart, de omringende volumes zorgen ervoor dat de belevingswaarde behouden wordt en de schaal van de open ruimte gerespecteerd en eveneens afgebakend wordt. Neem de toren weg en deze ruimte vloeit teveel uit in het park. De ruimte rond en achter de Molens Van Orhoven wordt aan een zijde sterk gemarkeerd door de balk (horizontale markering), aan de andere door de silo's (verticale beweging) maar niet over de volledige diepte van het plein. Achter de Silo's is bewust gekozen voor een verlaagde massa; deze vormt onvoldoende massa en gevel t.o.v. de open ruimte ernaast. Dit wordt in evenwicht gebracht door het hoge volume aan de achterzijde. De toren geeft zich echter rekenschap van de omliggende functies. De zichten in de toren worden zo georganiseerd dat ze vanaf een halve torenhoogte wisselen van noord-zuid in oost-west. De massa van de toren past zich ook aan i.f.v. de hoogte (een brede basis onderaan die het plein markeert en versmalt naar boven), dit samen met de plaats van open en gesloten garandeert privacy voor de naburige gebouwen. Er werd een lichtstudie uitgevoerd die aantoont dat de verschillende pleinen rond de Molens van Orhoven voldoende licht krijgen, het amfitheater krijgt in lente en zomer volle zon van 11u tot 15u en vanaf 17u.
- Torenvolume tussen sokkel Brouwerijplein en Park Twee Waters (19 lagen). Deze toren werkt met één ontwerpprincipe: assen en begeleiding van assen. De toren is geplaatst in het verlengde van de Vaart en markeert de de knoop groene ruimte – activiteitenplein. Doordat deze toren inspringt tov het front van de Vaartkom en door zijn centrale positie, is een licht hoger volume (in de reeks van torens) noodzakelijk. De toren maakt de noodzakelijke schakel tussen de minerale pleinen en de rustige groene open ruimte en bakent deze groene open ruimte af. Als deze toren weg is, zal de balk als een te felle grens/scheidingslijn fungeren. Ook hier de nodige rekenschap van de aanpalende functies: de zichten binnen de toren zijn naar de open ruimte (noord-zuid) gericht.

Torenvolumes aan het park, zijde Dijle/Leibeek: Deze torens vormen de noodzakelijke afbakening van de groene open ruimte die met één ontwerpprincipe werkt: assen en begeleiding van assen. Ze brengen het geheel in evenwicht t.o.v. het zwaartepunt rond de silo's. Deze torens (in een driehoeksverhouding) spannen de groene open ruimte op samen met de toren tegenover sokkel Brouwerijplein: een dans van de drie torens. De toren aan het Artoisplein vormt de aanzet van het hoger front tot aan De Hoorn.

Verskillende routes verbinden de sferen onderling en met de buurt

Doorheen het gebied Vaarkom Oost worden verschillende routes voor zacht verkeer uitgewerkt, die de sferen onderling verbinden. Tegelijk verbinden ze de sferen met de buurt: zowel de Vaartkom en het J.M. Artoisplein in het noorden, als de bestaande stedelijke structuur in het zuiden. Het hoofdstuk "mobiliteit" gaat hier meer in detail op in.

c De groene ruimte

Figuur 4.32: inrichtingsprincipes voor de groene ruimte (SBA/XGDA)

Figuur 4.33: synthese voor de groene ruimte (SBA/XGDA)

De groene ruimte wordt gevormd door de publieke ruimte van het "parkgebied", zoals hoger gedefinieerd. Net als in de andere twee sferen, wordt het park als publieke ruimte gedefinieerd en gestructureerd door de omliggende gebouwen. Het park is volledig publiek gen gelegen op volle grond.

Diverse routes voor zacht verkeer doorkruisen de groene ruimte. Deze routes leggen de relatie met de andere twee sferen en met de omringende stedelijke wijken.

- Het bomenpatroon zal in functie staan van de intensiteit van de publieke beleving en het karakter van elke deelruimte binnen het park. De bomen versterken ook de privacy van de gebouwen. Ze laten het park toe zijn publiek karakter te behouden tot tegen de gebouwen.
- De Dijle en de Leibeek stromen als een natuurlijk element doorheen het park. Ze maken er deel van uit. De Dijle vormt de ruggengraat van het Dijlepad, dat eveneens door het gebied loopt.
- Er komt een variatie van groen, in functie van de specifieke condities m.b.t. gebruik en aangrenzende gebouwen.

- Binnen het park worden attractiepunten met een hoge belevingswaarde gedefinieerd. Eerder dan de gebruikers van het park over het hele gebied te spreiden, worden ze door de definitie van deze attractiepunten geconcentreerd. Dit betekent dat in het park rustige en drukkere zones zullen ontstaan.

4.4.2 Stadsontwerp

Figuur 4.34: Structuurschets ontwikkeling Vaartkom Oost + Zuid

Figuur 4.35: stadsontwerp Vaartkom Oost (SBA/XGDA)

a Hoek J.P. Minckelersstraat – Vaartstraat

Figuur 4.36: stadsontwerp hoek J.P. Minckelersstraat – Vaartstraat

De site omvat het volledige onbebouwde terrein tussen de Dijle en de J.P. Minckelersstraat t.h.v. de aansluiting op de Vaartstraat. Het is één van de weinige plekken binnen de Vaartkom waar ééngenwoningen met tuin een opportune invulling zijn. Het stadsontwerp concipieert deze als patiowoningen, omwille van de dubbele voorkantsituatie, langs de J.P. Minckelersstraat en langs de Dijle. Om naast grote patiowoningen ook kleinere woonéenheden te kunnen aanbieden, voorziet het ontwerp in een steeg langs de Dijle die langs beide zijden uitgeeft op de J.P. Minckelersstraat. Daarmee wordt een bebouwing in tweede orde vanaf de J.P. Minckelersstraat mogelijk.

Ter hoogte van de Vaartstraat wordt de bebouwing teruggetrokken t.o.v. de bestaande rooilijn, om de eindsectie van de Vaartstraat (t.h.v. de aansluiting met de Vaartkom) te kunnen verbreden: links- en rechtsafslagstrook richting Vaartkom en aanliggende fietspaden. In het verlengde van de Kardinaalstraat wordt een doorgang voor zacht verkeer voorzien, die via een brug over de Dijle uitgeeft op het plein ten westen van de Silo's (zie verder).

b Site brandweerkazerne

Figuur 4.37: stadsontwerp site brandweerkazerne (SBA/XGDA)

De site van de brandweerkazerne is een eerste maal vrijgekomen bij de verhuis van de brandweer naar hun nieuwe kazerne op de Gasthuisberg. Daarna heeft het gebouw tijdelijk dienst gedaan voor de sociale economie (Wonen en Werken). Deze krijgen weldra een nieuwe infrastructuur op de Veilingsite. Bij herontwikkeling komt de site prioritair in aanmerking voor huisvesting, gezien zijn strategische ligging tussen de Vaartkom en de binnenstad.

In het stadsontwerp wordt de site van de kazerne uitgebreid met een aangrenzend perceel, dat deel uitmaakt van de voormalige mouterij. Deze afbakening is het gevolg van de herbestemming van de Silo's, die de creatie van een stedelijk plein ten westen vereist. Langs de zuidzijde van de site loopt de Dijle. De nieuwe bebouwing wordt teruggetrokken van de oever, zodat ruimte ontstaat voor de realisatie van het Dijlepad.

Het stadsontwerp voorziet op deze site een horizontaal gebouw, dat zich plooit naar de randen van het driehoekig perceel. Binnenin de bebouwde randen ontstaat een collectief privaat binnengebied. Langs elke zijde beantwoordt de bebouwing de specifieke condities die zich daar aandienen.

Waar de zes blokken langs de Noordzijde van de Vaartkom een eerder verticaliserende opbouw hebben, kenmerkt een eerder horizontale structuur de zuidelijke gevelwand langs de Vaartkom. Langs de Vaartkom verdient een gesloten wand dan ook de voorkeur. Een slanke schijf op de hoek van de Vaartkom en de Vaartstraat kan de site van de Enclave visueel en mentaal "opspannen" tussen dit gebouw enerzijds en een torenvolume aan het J.M. Artoisplein anderzijds. De hoogte van de schijf bemiddelt tussen de hoogte van de silo's en het gebouwencomplex van Brouwerij De Dijle (tussen Sluisstraat en Vaarstraat). Deze schijf staat op voldoende afstand van de bestaande bebouwing van de J.P. Minckelersstraat. De schijf wordt letterlijk afgesneden door de schuine lijn van de Vaartstraat. De schijf kraagt uit over het Dijlepad, zodat de continuïteit van de gevelwand behouden blijft zonder de publieke ruimte te vernauwen.

Tegenover de Silo's wordt de bouwhoogte beperkt gehouden, om het tussenliggende plein een interessante sectie te bieden. Aan het zuidelijke uiteinde van de bebouwing langs het Siloplein kan de bouwhoogte opnieuw toenemen.

Langs het Dijlepad wordt een afbouw met een beperkte bouwhoogte voorzien.

Het gebouw is door zijn locatie prioritair geschikt voor huisvesting. Langs de Vaartkom en het Siloplein zijn kleinschalige centrumfuncties op het gelijkvloers aangewezen.

c **Silo's**

Figuur 4.38: stadsontwerp Silo's: maaiveld (SBA/XGDA)

Figuur 4.39: stadsontwerp Silo's: bovenbouw (SBA/XGDA)

Figuur 4.40: stadsontwerp Silo's: typeverdiepingen (SBA/XGDA)

Tijdens het stedenbouwkundig onderzoek dat aan het RUP voorafging, werd vastgesteld dat de Silo's, ondanks hun vrij jonge leeftijd, reeds een belangrijk icoon geworden zijn voor de Vaartkom en bij uitbreiding voor heel Leuven. In zekere zin kunnen ze dus beschouwd worden als industrieel erfgoed. Uit bouwkundig onderzoek bleek bovendien dat de structuur in bijzonder goede staat is en zich goed leent tot hergebruik.

Het stadsontwerp gaat daarom uit van behoud en herbestemming van de Silo's. Dit heeft een grote impact op de ontwikkeling van de rest van het gebied: de andere gebouwen in de Enclave zijn geconcipeerd in functie van de herbestemming van de silo's.

Het ontwerp introduceert een gemengd programma in de Silo's: wonen, kantoren, hotel, commerciële ruimten, culturele voorzieningen, ... Enkel het hoofdvolume met de 54 betonnen cilinders blijft behouden. Het voorgebouw langs de Vaartkom en de bovenbouw worden weggenomen. Bij herbestemming moet het massieve karakter van de betonstructuur gerespecteerd worden. De noodzakelijke gevelopeningen voor daglichttoetreding worden opgenomen in een regelmatig geometrisch patroon dat voor elke silo verschillend is. Er wordt geen nieuw ritme geïntroduceerd dat de silo's zou beconcurreren.

Bovenop de Silo's wordt een nieuwe bovenbouw gerealiseerd die door zijn uitkraging over de Vaartkom een nieuwe beëindiging vormt van de verticale betonstructuur en de skyline van het gebouw en de Vaartkom hertekent. De bovenbouw staat op kolommen en lijkt boven de silo's te zweven. Tussen beide volumes wordt het integrale bestaande dakniveau van de Silo's als publiek plein ("stadsbalkon") ingericht. Deze ruimte biedt, 50 meter boven de grond, een ongekend uitzicht over de stad.

Op het maaiveld wordt de bestaande plint rondom het gebouw verwijderd, om licht te brengen in het gelijkvloers. De basis van de Silo's wordt ingericht met publiek toegankelijke functies: horeca, handel, cultuur, recreatie. Een beperkte uitbouw van het gelijkvloers langs de westzijde creëert ruimte op het maaiveld en intensificeert de relatie tussen het Silogebouw en het aangrenzende plein. Het voormalige bedieningsspoor dat uitgaat op de Stapelhuisstraat wordt behouden en ingericht als een publieke route doorheen het gebouw.

Achter de Silo's wordt een lager gebouw voorzien dat de "strook" die door de Silo's wordt gedefinieerd, verder opvult. Deze locatie is de uitgelezen plek voor de inplanting van een gemeenschapsvoorziening, zoals bij voorbeeld een school: goed bereikbaar via het plein langs de Silo's en via de diverse routes voor zacht verkeer, bovendien geschakeld tussen de concentratie van stedelijke functies rondom de silo's enerzijds, en de groene ruimte aan de zuidzijde van de Enclave anderzijds.

d **Molens Van Orshoven**

Figuur 4.41: stadsontwerp Molens van Orshoven (SBA/XGDA)

Figuur 4.42: stadsontwerp toren Molens van Orshoven (SBA/XGDA)

Het gehele gebouwencomplex Van Orshoven bestaat uit stapelhuizen uit de tweede helft van de 18^{de} eeuw, een molengebouw uit 1887, een schrijnwerkerij en wasserij uit 1876, en kantoren opgetrokken in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw. Samen vormen zij een uniek industrieel-archeologisch ensemble dat de bombardementen van beide wereldoorlogen heeft overleefd. De stapelhuizen langs de Vaart zijn bovendien de enige overblijfselen van de oorspronkelijke, homogene, eind 18^{de} eeuwse stapelhuisarchitectuur rond de Vaartkom. Het stapelhuis dat aansluit bij de molens vormt het laatste gebouw in Leuven met een volledig houten structuur.

Het stadsontwerp kiest voor het behoud en de integratie van de historische gebouwen binnen de ontwikkelingen van de Enclave Tussen Twee Waters in een nieuwe stedelijke structuur die het monumentaal en besloten karakter van de site respecteert en een nieuwe betekenis geeft. Er wordt niet geraakt aan de structuur en de ruimtebeleving van de magazijnen. Dat gebouw is doorheen de tijd bespaard gebleven van zware verbouwingen en draagt in belangrijke mate bij tot het monumentale karakter van de site.

Binnenin worden voldoende programmatische mogelijkheden gecreëerd i.f.v. de duurzame huisvesting van het bestaande cultuureducatief centrum, zowel in de historische gebouwen als in aanvullende nieuwbouw op en rond de site. Uitbreiding in het Silogebouw behoort eveneens tot de mogelijkheden.

De binnenkoer blijft zijn besloten karakter behouden. Door afbraak van de achtergelegen loods, krijgt de koer ook een verbinding met de zuidelijk gelegen publieke ruimte.

De ontwikkeling van het achtergelegen gebied dient een dubbel doel. De bebouwing vormt het eindpunt van het gebouwencomplex "Molens van Orshoven". De keuze voor een torenvolume doorbreekt de "tweede orde" configuratie en maakt het gebouw waarneembaar vanaf de Vaartkom, wat het diepte-effect ten goede komt. De zone komt door zijn ligging in aanmerking voor wonen (met op de gelijkvloerse verdieping bij voorkeur een publieksgerichte functie). Het bovenste gedeelte van het torengedebouw heeft een andere oriëntatie dan het lagere gedeelte. Door een oost-west oriëntatie van de hogere verdiepingen kan een storende inkijk in de bestaande bebouwing langs de J.P. Minckelersstraat worden vermeden. Ten opzichte van de bestaande bebouwing wordt voldoende afstand gerespecteerd.

De open ruimte krijgt een volledig publiek karakter en vormt de overgang van het pleinkarakter rondom de Molens Van Orshoven naar het groen karakter van de Dijle en het aangrenzende park "Tussen Twee Waters".

e Balk van Beel

Figuur 4.43: stadsontwerp Balk van Beel (SBA/XGDA)

Het stadsontwerp introduceert een structuur van open en gesloten stroken, loodrecht op de Vaartkom, die het fragmentarische en versnipperde gebied ordent. Deze structuur vraagt om een invulling met sterke en karakteristieke volumes (torenvolume, balkvolume). Het stadsontwerp voorziet, ter afsluiting van de strokenconfiguratie, ten westen van de Molens Van Orshoven, een balkvormig bouwvolume dat de noordzijde van de Enclave met de zuidzijde verbindt.

Door de inplanting van het balkvormig bouwvolume ontstaan twee parallele publieke ruimtes: een formele ruimte ten oosten (met de functionele verbinding voor zacht verkeer tussen de Vaartkom en de J.P. Minckelersstraat) en een informele ten westen. De kwaliteit van deze publieke ruimtes is mee afhankelijk van de architecturale uitwerking van het balkvormige volume en de programmatische invulling van het gelijkvloers. De verbinding tussen beide zijden is belangrijk. Daartoe worden voldoende verbindingen doorheen de zone voorzien.

Om de publieke groene ruimte langs beide zijden van het gebouw met elkaar te verbinden, wordt het zuidelijke uiteinde van de Balk op het gelijkvloers vrijgehouden.

De zone komt prioritair in aanmerking voor wonen. Op de gelijkvloerse verdieping zijn publieke niet-woonfuncties aangewezen. Deze functies mogen geen voorkant-achterkant situatie introduceren. Ter hoogte van de uitkraging aan het zuidelijke uiteinde kan een gemeenschapsfunctie zoals een ontmoetingslokaal of kinderdagverblijf deze strategische plek optimaal benutten.

Het stadsontwerp suggereert om de massiviteit van het volume enigszins te verzachten door een spel van variërende lagen met een licht verschillende oriëntatie.

f Kantoorgebouwen tussen Brouwerijplein en J.M. Artoisplein

Figuur 4.44: stadsontwerp kantoorgebouw J.M. Artoisplein (SBA/XGDA)

De ontwikkeling van het gebied tussen het Brouwerijplein en het J.M. Artoisplein is reeds sterk aangezet door de eerdere realisatie van het hoofdkwartier van Inbev op de hoek met de Vaartkom, later aangevuld met het achtergelegen labogebouw.

Ten oosten van beide gebouwen wordt een uitbreidingsmogelijkheid van de kantoorontwikkeling voorzien. De uniciteit van deze locatie ligt in haar ligging en grootte: in de Leuvense binnenstad zijn niet veel grote locaties meer beschikbaar met een dergelijke representativiteit en multimodale bereikbaarheid. Daarom wordt deze plek evident gereserveerd voor een kantoorprogramma. Verschillende kleinere gebouwen zouden de potenties van de plek onvoldoende benutten.

Het stadsontwerp suggereert een kantoorgebouw met een vrij expressieve stervorm, gecreëerd door de schakeling van verschillende volumes met een andere oriëntatie. Deze oriëntaties faciliteren publieke en semipublieke verbindingen langs en doorheen het gebouw.

Langs de westzijde van het Brouwerijplein moet een laag sokkelvolume de omringende openbare ruimte geleiden. Rond dit gebouw scharnieren het Brouwerijplein (als centrum van de kantoorontwikkeling langs het J.M. Artoisplein), de nieuwe straat die de site Twee Waters vanaf het J.M. Artoisplein ontsluit en de noord-zuid as voor zacht verkeer (parallel aan de Balk van Beel). Deze bebouwing genereert met een publiek programma (b.v. een kleine supermarkt) en de geïntegreerde bushalte, stedelijke activiteit. Tegelijk creëert ze lage wanden om de publieke ruimte te structureren. De specifieke driehoekige vorm tenslotte, modereert tussen de uiteenlopende typologieën van de bebouwing rondom.

Het dak van het gebouw wordt ingericht als collectief terras dat uitzicht biedt over de omgeving.

g Parkrand Twee Waters

Figuur 4.45: stadsontwerp toren Artoisgebouw en sokkel Brouwerijplein (SBA/XGDA)

Figuur 4.46: stadsontwerp Artoisgebouw (SBA/XGDA)

Er wordt in het gebied "Twee Waters" een gradiënt opgelegd voor de inplanting van niet-woonfuncties. Deze niet-woonfuncties (kantoren, culturele functies, handel, ...) concentreren zich langs het J.M. Artoisplein en de Vaartkom. De minder publieke en/of meer woongerelateerde functies liggen langs het park en de Dijle. De "parkrand Twee Waters" vormt een overgangszone.

Een lang, smal gebouw scheidt het park in het zuiden van de kantoorontwikkeling in het noorden. Ten noorden van het gebouw ligt een bedieningsstraat die zowel de kantoren als de parkrand bedient.

In het oosten "knikt" het gebouw en loopt het langs de Dijle. op het eindpunt van het gebouw t.h.v. het J.M. Artoisplein wordt een torenvolume voorzien. Deze toren spant de hele ontwikkeling van het gebied Twee Waters op, met de hoge schijf op de site van de brandweerkazerne als tegenhanger.

Langs de andere zijde wordt een ander torenvolume voorzien, bij de hoofdtoegang tot het gebied Twee Waters vanaf de Vaartkom. Deze toren markeert het snijpunt van de noord-zuid georiënteerde ontwikkeling in het westelijk deel en de oost-west georiënteerde ontwikkeling in het noordoostelijk deel van Twee Waters.

Doorheen de parkrand moeten voldoende doorgangen worden voorzien om de beide zijden met elkaar te verbinden, zowel functioneel als perspectivisch. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de uitwerking van de gelijkvloerse verdieping, zowel qua programma als qua aansluiting op de straat (ten noorden) en het park (ten zuiden). In geval van bewoning is een privacygradiënt aangewezen, die voorkomt dat een stuk van het park moet geprivatiseerd worden.

Gezien de ligging langs de rand van het park Twee Waters komt deze zone prioritair in aanmerking voor wonen. Aangezien de bebouwing van deze zone ook uitgaat op de straat die Twee Waters (en bij uitbreiding de hele Vaartkom) rechtstreeks toegankelijk maakt vanaf het J.M. Artoisplein, is deze zone ook interessant voor bezoekersgerichte functies, complementair aan het woonprogramma: vrije beroepen, diensten, buurtondersteunende handel, ... Deze nevenbestemmingen mogen echter geen negatieve impact hebben op de beleving van de straat en van het park.

h Park en Parkgebouw Twee Waters

Figuur 4.47: stadsontwerp Parkgebouw Twee Waters (SBA/XGDA)

De "Balk van Beel" en de "parkrand Twee Waters" beëindigen twee delen van Twee Waters die, gezien de aanwezige bebouwing en de ligging langs de Vaartkom en het J.M. Artoisplein, in aanmerking komen voor een gemengd stedelijk programma met een hoge dichtheid. Het zuidoostelijke gedeelte, gelegen langs de Dijle, wordt gedeeltelijk als park aangelegd. Er is evenwel nog bebouwing i.f.v. een residentieel programma mogelijk, omwille van de omvang van dit gebied en de behoefte aan een zekere wandwerking langs de zuidzijde van het park.

Het stadsontwerp voor de herontwikkeling van de Vaartkom suggereert de creatie van een L- vormig gebouw ten zuiden van de assen voor zacht verkeer in het verlengde van de Tweewatersstraat en de Strijdersstraat. Door de keuze van de bouwlijnen wordt de perspectivische, functionele en mentale continuïteit vanuit het bestaande stedelijke weefsel bewerkstelligd. Over Dijle (en Leibeek) worden nieuwe bruggen voor zacht verkeer voorzien. Het gebouw creëert sterke wanden langs het park. In het meest oostelijke uiteinde wordt een torengedebouw voorzien, dat het snijpunt tussen de as van de Strijdersstraat en het Dijlepad markeert.

Het binnengebied van het bouwblok wordt langs de zuidzijde begrensd door de Dijle. De ruimte wordt mentaal begrensd door het appartementsgebouw aan de overzijde van de Leibeek.

i Tuin en Parkgebouw Montfortanen

Figuur 4.48: stadsontwerp Parkgebouw tuin Montfortanen (SBA/XGDA)

Het binnengebied tussen de J.B. Van Monsstraat en de Dijle beschikt over een aantal troeven die het gebied uitermate geschikt maken voor wonen, zoals: het verkeersluwe karakter; de nabijheid van het stadscentrum, de Vaartkom en het station; de aanwezigheid van het Dijlepad en van een nieuw in te richten park (zone P2); ... Met het integrale behoud van de bestaande kloostertuin van de Montfortanen bestaat er langs de rechteroever van Dijle en Leibeek onvoldoende kritische massa aan stedelijk programma om aansluiting te zoeken op de ontwikkeling van het gebied "Twee Waters" aan de linkeroever en zo het

oude met het nieuwe stadsdeel te verbinden. Gedeeltelijke bebouwing van de kloostertuin biedt tegelijk de noodzakelijke economische hefboom om het binnengebied van de J.B. Van Monsstraat in ontwikkeling te brengen. De groene ruimte die langs de rechteroever wordt opgegeven, wordt ruimschoots gecompenseerd door de groen- en parkaanleg aan de linkeroever van de Dijle.

Het stadsontwerp voorziet dat een deel van de tuin bebouwd wordt, en tegelijk de resterende open ruimte als een hoogwaardig, publiek park wordt ingericht. Uit ontwerpend onderzoek is gebleken dat de inplantingswijze van de bebouwing in de kloostertuin in hoge mate bepalend is voor de toekomstige landschappelijke, functionele en ecologische kwaliteit van de onbebouwde parkruimte. Bovendien moet de gebouwconfiguratie ook in relatie tot de ontwikkeling van de linkeroever van de Dijle (Twee Waters) worden geconcipeerd. Daarom opteert het stadsontwerp niet voor een verspreide bebouwing die de hele kloostertuin beslaat, maar wel voor de concentratie van de bouw mogelijkheden in een strikt afgebakende perimeter.

Door de keuze voor een geleding in verticale i.p.v. horizontale zin, kan de publieke ruimte op het maaiveld doorlopen en het visueel contact met de linkeroever van de Dijle blijven bestaan. Een plat gebouw volgt de contour van de Leibeek en wordt op 7 meter hoge piloties geplaatst. De "zwevende" bebouwing definieert tegelijk de ruimte en induceert een eerder besloten karakter van de parkzone in de voormalige kloostertuin, terwijl het groen ten noorden van het gebouw (voorbij Leibeek en Dijle) een eerder open, extensief karakter zal krijgen. De grote vrije hoogte van het maaiveld laat toe dat er een visuele continuïteit is tussen beide zijden van het gebouw, en zelfs dat de vegetatie onder het gebouw kan doorlopen. Vanop afstand kan het gebouw wel degelijk zijn wandwerking waarmaken. Grote vides doorheen het gebouw vergroten de daglichttoetreding op het maaiveld.

j Binnengebied J.B. Van Monsstraat

Figuur 4.49: stadsontwerp binnengebied J.B. Van Monsstraat (SBA/XGDA)

De zone omvat het binnengebied tussen de achtertuinen van de woningen langs de J.B. Van Monsstraat, Diestsevest en Strijdersstraat enerzijds en de bestaande tuin van het Montfortanenklooster. anderzijds. Twee percelen langs de J.B. Van Monsstraat worden mee in de zone opgenomen, i.f.v. de noodzakelijke ontsluitingen voor zacht en gemotoriseerd verkeer. Het binnengebied beschikt over een aantal troeven die de zone uitmate geschikt maken voor wonen, zoals het verkeersluwe karakter, de nabijheid van het stadscentrum, de Vaartkom en het station; de aanwezigheid van het Dijlepad en van een nieuw in te richten park (zone P3).

Het stadsontwerp voorziet een configuratie van patiowoningen om het privacyprobleem t.o.v. de woningen en appartementen rondom op te lossen. Een centrale, publieke as voor zacht verkeer ontsluit de site naar de J.B. Van Monsstraat en naar het gebied Twee Waters, via de tuin en de bebouwing van het Montfortantenklooster.

Het bestaande maaiveld, dat een halve verdieping lager ligt dan de omgevende straten, wordt aangehouden voor de realisatie van een ondergrondse, semipublieke parkeerlaag. Die biedt voldoende capaciteit om, naast de bewoners van de patiowoningen, ook de omwonenden een parkeerplaats aan te bieden.

4.5 Vaartkom Zuid

4.5.1 Krijtlijnen voor de herontwikkeling

4.5.1.1 RANDVOORWAARDEN

a *Versnipperde perceelsstructuur*

Figuur 4.50: bestaande toestand Vaartkom Zuid

Het bouwblok tussen de J.P. Minckelersstraat en de Strijdersstraat wordt gekenmerkt door een versnipperde perceelsstructuur in het binnengebied. Dit maakt een herontwikkeling niet evident. Nochtans is de koppeling van de verschillende percelen bij de definitie van de ontwikkelingsmogelijkheden essentieel, aangezien de bouwmogelijkheden op het ene perceel die van het andere beïnvloeden.

1. Dijle
2. Leibeek
3. Appartementengebouw Strijdersstraat (Vandenbossche)
4. Parking Minckelers
5. Supermarkt (Aldi)
6. Eigendom Ministerie van Financiën
7. Supermarkt (Lidl)

b *Minckelersparking*

De Minckelersparking voorziet in zekere mate mee in het parkeeraanbod van het kernwinkelgebied (omgeving Diestsestraat – Bondgenotenlaan), aanvullend aan de parkings Ladeuze en de Bond. De parking kent echter een aanzienlijke overcapaciteit, met structurele leegstand tot gevolg. Door de enorme schaal van het gebouwvolume is de parking bovendien slecht geïntegreerd in zijn omgeving. Ook de in- en uitgangen zijn verkeerskundig niet optimaal.

c *Buitenruimte als restruimte ?*

Vooraf rond het appartementengebouw achterin de Strijdersstraat, heeft de buitenruimte het karakter van een utilitaire of zelfs restruimte. Overal wordt geparkeerd. De buitenruimte heeft geen relatie met de Dijle en de Leibeek, die nochtans vlakbij liggen.

d *Ondiepe randbebouwing*

De bebouwing langs de Strijdersstraat en de J.B. Van Monsstraat bestaat overwegend uit eengezinswoningen met een zeer beperkte perceelsdiepte. Soms hebben de woningen zelfs geen volwaardige bouwdiepte. Bij herontwikkeling van het binnengebied moet de mogelijkheid worden gecreëerd om de percelen in de toekomst dieper te maken.

4.5.1.2 ROEPING

a *Opwaardering van de oevers van de Leibeek*

De buitenruimte langs de rechteroever van de Leibeek kan potentieel deel uitmaken van de samenhangende groene ruimte die in gebied Oost rondom Dijle wordt gerealiseerd.

De buitenruimte rondom het appartementengebouw Vandenbossche kan mee in het groensysteem worden opgenomen.

b Ondergronds brengen van de autoparkings

Enkel door de rotatieparking Minckelers en de parkings in open lucht te groeperen in een ondergrondse parking, kan het binnengebied van de Minckersstraat en de omgeving van het appartementsgebouw geherwaardeerd worden. Dit vereist een koppeling tussen de verschillende percelen van het binnengebied, om dit mogelijk te maken.

c Verkeersluw residentieel binnengebied

Na het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen, kan het hele binnengebied een verkeersluw karakter krijgen, vanaf de Leibeek tot aan de J.P. Minckelersstraat. Daardoor ontstaat een interessante, informele voetgangersroute tussen het gebied Twee Waters en het stadscentrum (via de J.P. Minckelersstraat).

Het verkeersluw karakter is een optimale conditie voor de realisatie van een woonontwikkeling. De dichtheid die in het binnengebied kan worden gerealiseerd, is nodig om het ondergronds brengen van de parkings financieel haalbaar te maken.

4.5.2 Stadsontwerp

Figuur 4.51: stadsontwerp gebied Vaartkom Zuid (BUUR)

4.5.2.1 OMGEVING APPARTEMENTSGEBOUW STRIJDEERSSTRAAT

De helft van het onbebouwde terrein tussen het appartementsgebouw en de parking Minckelers, de omgeving van het appartementsgebouw en de open ruimte tussen Dijle en Leibeek worden als publieke groene ruimte ingericht. Deze groene ruimte vormt de verderzetting van het park Twee Waters en van de tuin van de Montfortanen. De achterzijde van de bebouwing langs de J.P. Minckelersstraat wordt afgewerkt tot een volwaardig bouwblok dat de groene ruimte beëindigt.

Hiermee komt het appartementsgebouw Vandenbossche in een totaal nieuwe context terecht, die de woonkwaliteit zal doen toenemen. Bijkomend kan een klein gebouwtje worden gerealiseerd tussen Dijle en Leibeek, om het perspectief vanaf de brug van de Strijdersstraat te sluiten. De bestaande parking tussen Dijle en Leibeek kan op termijn niet behouden blijven.

Het Dillepad dat vanaf de Vaartkom komt, steekt ter hoogte van de Tweewatersstraat de Dijle over en loopt verder tussen Dijle en Leibeek, tot aan het J.M. Artoisplein.

Deze groene ruimte verbindt de ontwikkeling in het binnengebied van de J.P. Minckelersstraat met de Vaartkom.

4.5.2.2 BINNENGEBIED J.P. MINCKELERSSTRAAT

Voor de ontwikkeling van het binnengebied wordt ervan uitgegaan dat alle percelen geïncorporeerd kunnen worden en alle bestaande bebouwing wordt afgebroken. Langs de J.P. Minckelersstraat worden de woningen tussen parking Minckelers en de Aldi eveneens mee in het project opgenomen.

In het binnengebied worden langs de binnenzijde van de J.P. Minckelersstraat, de J.B. Van Monsstraat en de Strijdersstraat grondgebonden ééngezinswoningen rug aan rug tegen de bestaande woningen geplaatst. Hiermee wordt de achterzijde van de bestaande woningen afgesloten van de gestapelde woningbouw centraal in het binnengebied, zodat privacyproblemen voorkomen kunnen worden. Waar nodig wordt tussen de achterkanten extra ruimte voorzien om aan de bestaande percelen de mogelijkheid te bieden hun tuin uit te breiden. De tuinen bevinden zich op volle grond, zodat hoogstammig groen kan worden aangeplant.

De nieuwe ééngezinswoningen worden ontsloten door een woonerf dat het hele binnengebied doorloopt. Het erf sluit aan op de Tweewatersstraat via de bestaande parking van de Lidl. Langs het andere uiteinde geeft het erf uit op de hoger beschreven groene ruimte. Tussen het erf en de J.B. Van Monsstraat komt een informele verbinding op een nader te bepalen plaats (afhankelijk van de percelen die geïncorporeerd kunnen worden). Deze verbinding desencanaert het binnengebied en verkort de looproute van het binnengebied naar het Martelarenplein.

Tussen het erf en de J.P. Minckelersstraat wordt een formeel plein voorzien dat de formele toegang vormt tot het binnengebied. Beide zijden van het plein worden afgebouwd. Langs de J.P. Minckelersstraat wordt de rooilijn opnieuw bebouwd met een compact bouwblok, dat op het maaiveld ruimte voorziet voor handelsfuncties. Hier kan de bestaande supermarkt Aldi opnieuw worden ondergebracht.

Centraal in het binnengebied worden compacte bouwvolumes met gestapelde woningbouw langs het erf geplaatst. Zij definiëren een besloten plein dat weliswaar publiek is, maar toch vooral gericht op de bewoners van het binnengebied. Richting Leibeek opent het binnengebied zich naar de groene ruimte.

Ondergronds wordt onder het hele binnengebied een parkeerruimte van ca. 780 plaatsen over 2 bouwlagen voorzien. Naast de nodige bestemmingsparkings voor het bovengronds programma en gereserveerde parkings voor bewoners in de omgeving, blijven 350 tot 400 plaatsen vrij om als rotatieparking geëxploiteerd te worden. De in- en de uitrit bevinden zich langs de J.P. Minckelersstraat.

4.6 Ruimtebalans

Onderstaande ruimtebalans werd opgesteld op basis van het stadsontwerp voor de herontwikkeling van de Vaartkom, dat in voorgaande delen werd toegelicht en in de figurenbundel geïllustreerd. Deze ruimtebalans representeert dus niet de bouwmogelijkheden van het RUP op zich, maar wel een plausibele invulling ervan. De RUP voorschriften zijn vaak te abstract om hier rechtstreeks bouwmogelijkheden te kunnen uit destilleren.

Dit impliceert dat deze ruimtebalans nog zal wijzigen i.f.v. de toekomstige aanpassingen aan het stadsontwerp (maar steeds conform het RUP).

4.6.1 Terreingebruik

4.6.1.1 KWANTIFICERING BUITENRUIMTE

a *Oppervlakte projectgebied*

Het totale projectgebied van de Vaartkom, gemeten volgens de gezamenlijke perimeter van de vier ruimtelijke uitvoeringsplannen, is 45,8 hectare groot. Als de Keizersberg (8,3 hectare) niet wordt ingerekend, is dit ruim 37,5 hectare.

Oppervlakte RUP Vaartkom	perimeter RUP (m ²)		
Vaartkom noord	191.048	42%	
<i>waarvan Keizersberg</i>	81.323	18%	
<i>waarvan ontwikkeling</i>	109.725	24%	30%
Vaartkom west	74.905	16%	20%
Vaartkom oost	144.275	32%	39%
Vaartkom zuid	44.305	10%	11%
totaal RUP Vaartkom	454.533	100%	
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>373.210</i>		100%

b *Bebouwd versus onbebouwd terrein*

Figuur 4.52: bebouwde ruimte

Als de Keizersberg niet wordt meegerekend, geldt voor elk RUP dat ongeveer 1/3 van het terrein bebouwd wordt. In totaal gaat het over ongeveer 12 hectare bebouwde ruimte, tegenover ruim 25 hectare onbebouwd.

Wordt de Keizersberg wél meegeteld, dan wordt over de hele Vaartkom berekend ruim 1/4 van het terrein bebouwd.

Bebouwd versus onbebouwd terrein	perimeter RUP (m ²)	onbebouwd terrein (m ²)		bebouwd terrein (m ²)	
Vaartkom noord	191.048	151.699	79%	39.349	21%
<i>waarvan Keizersberg</i>	81.323	77.117	95%	4.209	5%
<i>waarvan ontwikkeling</i>	109.725	74.585	68%	35.140	32%

Vaartkom west	74.905	52.086	69%	22.819	31%
Vaartkom oost	144.275	97.137	67%	47.138	33%
Vaartkom zuid	44.305	28.856	65%	15.449	35%
totaal RUP Vaartkom	454.533	329.778	73%	124.755	27%
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>373.210</i>	<i>252.661</i>	<i>68%</i>	<i>120.549</i>	<i>32%</i>

In volgende tabel wordt een onderscheid gemaakt in terreininname door bestaande, te renoveren of gerenoveerde bebouwing en nieuw te bouwen of nieuw gebouwde bebouwing. De overbouwde ruimten werden mee als bebouwde ruimte in rekening gebracht.

Bebouwd terrein	bebouwd terrein (m ²)	bebouwd bestaand	bebouwd renovatie	bebouwd nieuwbouw	overbouwde terrein (m ²)
Vaartkom noord <i>waarvan Keizersberg</i> <i>waarvan ontwikkeling</i>	39.349 4.209 35.140	4.209	4.564	29.445	1.131
Vaartkom west	22.819	3.696	6.752	11.160	1.211
Vaartkom oost	47.138	6.460	4.692	27.671	8.316
Vaartkom zuid	15.449	4.791	770	9.888	
totaal RUP Vaartkom	124.755	19.156	16.777	78.165	10.657
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>120.546</i>	<i>14.947</i>	<i>16.777</i>	<i>78.165</i>	<i>10.657</i>

De onbebouwde ruimte vermeerderd met de overbouwde ruimte, levert de totale buitenruimte in de Vaartkom op (zie volgende tabel).

buitenruimte	onbebouwd terrein (m ²)	overbouwde terrein (m ²)	buitenruimte (m ²)
Vaartkom noord <i>waarvan Keizersberg</i> <i>waarvan ontwikkeling</i>	151.699 77.117 74.585	1.131 1.131	152.830 77.117 75.716
Vaartkom west	52.086	1.211	53.297
Vaartkom oost	97.137	8.316	105.453
Vaartkom zuid	28.856		28.856
totaal RUP Vaartkom	329.778	10.657	340.436
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>252.661</i>		<i>263.319</i>

4.6.1.2 PUBLIEKE VERSUS PRIVATE BUITENRUIMTE

Figuur 4.53: toegankelijkheid buitenruimte

De buitenruimte is opsplitsbaar naar toegankelijkheid. In onderstaande tabel wordt een onderscheid gemaakt in individueel en collectief private ruimte enerzijds, en semipublieke en publieke ruimte anderzijds.

De individueel private buitenruimte vormt slechts een klein aandeel van de buitenruimte. Dit gaat dan nog vooral over tuinen van bestaande ééngezinswoningen. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat in de herontwikkeling van de Vaartkom in verhouding slechts een beperkt aandeel aan ééngezinswoningen voorzien is. Het overgrote deel van de buitenruimte (bijna 4/5) is publiek domein.

In de ruimtelijke uitvoeringsplannen is slechts een onderscheid gemaakt tussen private buitenruimte, publiek domein en openbare wegenis. Het publiek domein kan later ingelijfd worden bij het openbaar domein ofwel privaat blijven met een publieke erfdienstbaarheid of andere garanties voor het publiek karakter. Dit wordt nader uitgeklaard bij de verdere detaillering in vergunningsaanvragen.

Publieke/private buitenruimte (m ²)	buiten ruimte	individueel privaat	collectief privaat	semi publiek	publiek terrein
Vaartkom noord	152.830	0%	7.750 5%	4.639 3%	140.411 92%
waarvan Keizersberg	77.117	0%	6.862 9%	4.639 6%	65.616 85%
waarvan ontwikkeling	75.716	0%	887 1%	0%	74.829 99%
Vaartkom west	53.297	5.420 10%	10.618 20%	1.179 2%	36.080 68%
Vaartkom oost	105.453	14.259 14%	8.333 8%	3.915 4%	78.946 75%
Vaartkom zuid	28.856	8.920 31%	3.510 12%	946 3%	15.480 54%
totaal RUP Vaartkom	340.436	28.599 8%	30.211 9%	10.679 3%	270.917 80%
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>263.319</i>	<i>28.599 11%</i>	<i>23.349 9%</i>	<i>6.040 2%</i>	<i>205.301 78%</i>

4.6.1.3 GROENE VERSUS VERHARDE PUBLIEKE RUIMTE

Figuur 4.54: inrichting buitenruimte

Figuur 4.55: dakenplan Stadsontwerp Vaartkom (BUUR/SBA/XGDA)

De publieke ruimte wordt in volgende tabel opgedeeld naar overheersende inrichting: grotendeels verhard, groen of water.

Het totale projectgebied van de Vaartkom omvat ongeveer 10 hectare groene ruimte (water niet ingebrepen). De Keizersberg heeft hierin een aandeel van 2/3. Dit bewijst nogmaals hoe belangrijk het is om de Keizersberg te integreren in de herontwikkeling van de Vaartkom.

De helft van de publieke ruimte in de Vaartkom is verhard (13,9 hectare). Als de Keizersberg niet in rekening wordt gebracht, is het aandeel verharde ruimte zelfs 2/3. Dit cijfer is illustratief voor de grote financiële last die de aanleg van de publieke ruimte aan de initiatiefnemers (stad en sommige ontwikkelaars) zal betekenen. Het is ook een maatstaf voor het volume hemelwater dat wordt opgevangen en daarna gebruikt, geïnfiltreerd, gebufferd en/of afgevoerd moet worden.

Met ruim 30.000 m² oppervlakte vormt water effectief een belangrijke component in de Vaartkom.

Groene versus verharde publieke ruimte	publiek terrein	publiek verhard	publiek groen	publiek water
Vaartkom noord	140.411	62.111 44%	64.420 46%	13880 10%
waarvan Keizersberg	65.616	1.196 2%	64.420 98%	0%

<i>waarvan ontwikkeling</i>	74.829	60.915	80%	0%	13.880	20%
Vaartkom west	36.080	22.986	63%	7.598	21%	5.496
Vaartkom oost	78.946	46.409	59%	24.367	31%	8.170
Vaartkom zuid	15.480	7.466	48%	6.219	40%	1.795
totaal RUP Vaartkom	270.917	138.972	51%	102.604	38%	29.341
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>205.301</i>	<i>137.776</i>	<i>66%</i>	<i>38.184</i>	<i>18%</i>	<i>31.154</i>

Als wordt gerekend met 2,40 inwoners per woning, zouden binnen de perimeter van het RUP op termijn in totaal ongeveer 7.500 bewoners leven. Met een totaal aanbod aan publiek groen van ruim 10 hectare (Keizersberg inbegrepen), wordt ongeveer 14 m² publiek groen per inwoner voorzien. Dit aanbod ligt ruim boven de 10 m²/inwoner, wat soms als een na te streven aanbod in stedelijke gebieden wordt gehanteerd.

totaal woningen	3.136	woningen
gemiddelde bewoning	2,40	inw/won
totaal inwoners	7.526	inwoners
totaal publiek groen	102.604	m ²
aanbod per inwoner	14	m ² /inwoner

4.6.2 Bouwprogramma

Figuur 4.56: functiekaart bebouwing Vaartkom (gelijkvloers)

Figuur 4.57: functiekaart bebouwing Vaartkom (representatieve verdieping)

4.6.2.1 WONEN

Zoals hoger toegelicht, vormt de Vaartkom het belangrijkste gebied om in Leuven de behoefte aan bijkomende woongelegenheden op te vangen. Het stadsontwerp komt hieraan tegemoet, met de mogelijkheid om ca. 2.275 bijkomende woongelegenheden te realiseren (ca. 2.000 bovenop de vergunde toestand anno zomer 2008).

Woningaanbod	perimeter	woningen	woningen	woningen	woning
Woningdichtheid	RUP (m ²)	bestaand	nieuw	totaal	dichtheid
Vaartkom noord	191.048	118	383	501	26 won/ha
<i>waarvan Keizersberg</i>	<i>81.323</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0 won/ha</i>
<i>waarvan ontwikkeling</i>	<i>109.725</i>	<i>118</i>	<i>383</i>	<i>501</i>	<i>45 won/ha</i>
Vaartkom west	74.905	130	437	567	76 won/ha
Vaartkom oost	144.275	295	1.200	1.495	104 won/ha
Vaartkom zuid	44.305	318	255	573	129 won/ha
totaal gebied Vaartkom	454.533	861	2.275	3.136	68 won/ha
<i>totaal zonder Keizersberg</i>	<i>373.210</i>	<i>861</i>	<i>2.275</i>	<i>3.136</i>	<i>84 won/ha</i>

De kwantificering van de bestaande woningen gebeurde o.b.v. de woonéénheden die in het GIS van de Stad Leuven geregistreerd zijn binnen de betreffende perimeters van het RUP.

Het stadsontwerp toont aan dat deze dichtheden verantwoord zijn en zelfs nodig om de vooropgestelde stedelijke kwaliteit te genereren. De woonkwaliteit wordt gewaarborgd door o.a. een hoog voorzieningenniveau, hoogwaardige publieke ruimten en multimodale ontsluitingsmogelijkheden. In het bijzonder wordt gewezen op het belangrijk aanbod aan publieke groene ruimte.

De concrete uitwerking van een typologisch aanbod is voorwerp van de verdere detaillering van de verschillende deelprojecten in de Vaartkom. Dit RUP creëert alvast een breed spectrum randvoorwaarden. Daarop inspeland, zullen uiteenlopende types mogelijk zijn.

Waar het RUP geen specifieke typologische voorwaarden oplegt (zoals bv. Patiowoningen), geldt onverminderd de stedelijke verordening die bij grotere projecten een gemiddelde netto woningoppervlakte van 90m² en grote private buitenruimtes oplegt. Het contingent van 2.275 woningen is berekend aan een gemiddelde bruto oppervlakte van 110 m².

Inzake sociale en geconventioneerde woningen zal de stad ook in de Vaartkom haar beleidslijn toepassen om in alle grotere projecten 10% sociale en 10% goed betaalbare woningen te laten realiseren. Bovendien zal de stad haar eigen patrimonium in de Vaartkom (Dava, Brandweerkazerne) inzetten om dit aandeel nog te verhogen. Deze beleidslijn valt echter buiten het kader van dit RUP.

4.6.2.2 KANTOREN

Zoals hoger gesteld, is het aangewezen om in de Vaartkom ook een zeker aanbod aan kantoorruimte te voorzien, vermits elders in de binnenstad nog weinig mogelijkheden voorhanden zijn om grotere kantoorprogramma's te integreren in het stedelijk weefsel.

Het stadsontwerp voor de herontwikkeling van de Vaartkom voorziet circa 100.000 m² kantoren in het gebied. Daarvan is reeds bijna de helft gerealiseerd of vergund, met vooral Hungaria (blok 4) en HQ/NTC Inbev (Brouwerijplein).

Bijkomend aanbod wordt vooral voorzien op plaatsen die zich prioritair lenen voor kantoorontwikkelingen omwille van hun goede bereikbaarheid (17.000 m² op het J.M. Artoisplein, 10.000 m² op het Engels Plein, 13.000 m² op de Vaarthoek). De kantoorbestemming wordt op deze locaties in het RUP dwingend vastgelegd, om deze optimale vestigingscondities voor kantoren te reserveren.

Daarnaast zijn er elders in de Vaartkom kleinere kantoorprogramma's voorzien, met de bedoeling tot een optimale functieverweving te komen: in de zes blokken, in en rond de Silo's, in de zuidelijke Schil (brouwerijen De Dijle en De Hoorn). Omdat hier de kantoorfunctie ondersteunend is aan een gemengd stedelijk programma (en afhankelijk van economische haalbaarheid), laat het RUP op deze locaties ook andere bestemmingen toe.

De mobiliteitsstudie voor de Vaartkom heeft geleerd dat de selectieve bereikbaarheid grensstellend werkt voor de kantoorontwikkeling in de Vaartkom. Veel méér dan hoger beschreven programma kan de verkeersstructuur waarschijnlijk niet verwerken.

4.6.2.3 CENTRUMFUNCTIES

Naast het karakteristieke, stedelijke landschap zal vooral het aanbod aan centrumfuncties de herontwikkeling van de Vaartkom kenmerken: handel, recreatie, horeca, cultuur en andere gemeenschapsvoorzieningen, ...

Het stadsontwerp houdt rekening met 60.000 m² commercieel programma. Een belangrijk deel daarvan (35.000 m²) wordt voorzien in deel Noord, i.c. rondom het Engels Plein. De stad ijvert hier voor een aanbod aan grootschalige detailhandelszaken, die elders in en rond de binnenstad geen ruimte meer vinden. Dit commercieel aanbod moet komaf maken met de bestaande achterkantsituatie.

Rondom de Vaartkom, ten noorden en ten zuiden, is een gevarieerd aanbod van kleinschalige commerciële ruimten voorzien, voor horeca, handel en diensten, die het voorzieningenniveau van het gebied zullen versterken. Verwacht mag worden dat langs de verkeersvrije noordzijde van het water op termijn een breed horeca-aanbod zal ontstaan. In en rond de Silo's zal een ruim aanbod aan centrumfuncties (20.000 m²) het gemengd karakter van de ontwikkeling van de Enclave versterken.

Tenslotte zijn er nog de bijzondere centrumfuncties (ca. 25.000m²) die de Vaartkom "op de kaart" zullen zetten en mee de regionale uitstraling van het gebied bepalen: het cultuureducatiecentrum in de Molens Van Orshoven, de congresfaciliteiten in De Hoorn, het gemengd programma in de Silo's en op termijn wellicht ook de herontwikkeling van het Entrepot.

De conceptie van een hoogwaardige publieke ruimte, zoals in het stadsontwerp voorzien, moet de attractiviteit van de Vaartkom als multifunctioneel centrum versterken.

4.6.2.4 KWANTIFICERING

a *Berekeningswijze*

Verantwoording

Onderstaande tabellen geven een kwantitatief beeld van de ontwikkeling van de Vaartkom.

Voor elk van de vier delen van het RUP is per zone een inschatting gemaakt van het mogelijk bouwprogramma, verdeeld over wonen, kantoren, commerciële ruimte en overige functies. Voor de woonfunctie is ook een inschatting gemaakt van het aantal wooneenheden dat dit bouwprogramma bij benadering vertegenwoordigt. Tenslotte werd ook een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod dat kan worden gerealiseerd.

Vanzelfsprekend is deze oefening slechts een ruwe benadering. Ze houdt wel rekening met een aantal tendensen in de vastgoedmarkt. Zo wordt in de simulatie bij voorbeeld slechts beperkt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot kantoren in de zes blokken. Momenteel is de vastgoedmarkt in Leuven immers veel méér gericht op residentiële ontwikkeling. Voor de berekening van de mogelijke nevenbestemmingen (commerciële ruimten, gemeenschapsvoorzieningen, ...) werd evenmin gebruik gemaakt van de maximale mogelijkheden. De behoefte aan deze nevenbestemmingen (of de financiële mogelijkheden om ze te realiseren) is eerder beperkt.

De tabellen kwantificeren de volledige herontwikkeling van de Vaartkom. Het weze duidelijk dat dit programma zich slechts op lange termijn zal realiseren (wellicht minstens 15 jaar).

Verklaring van de tabelkolommen

- BVO = bruto vloeroppervlakte (bovengronds)
- Oppervl. terrein: de oppervlakte van de volledige bebouwbare bestemmingszone
- Aantal won.: aantal wooneenheden
- BVO wonen: oppervlakte bestemd voor wonen in de enge zin
- BVO comm: oppervlakte bestemd voor commerciële ruimten: handel, horeca, recreatie, ...
- BVO kant: oppervlakte bestemd voor kantoren
- BVO overig: oppervlakte bestemd voor cultuur, andere gemeenschapsvoorzieningen, congres, bovengronds parkeren, ...
- Parkeerbehoefte: aantal benodigde parkings i.f.v. het programma, berekend volgens het parkeerreglement (1,3 parkings per woning, 1 parking per 75m² ander programma)
- Parkeeraanbod: aantal parkings realiseerbaar op het eigen terrein
- Parkeersaldo: verschil tussen parkeerbehoefte en parkeeraanbod.

b *Vaartkom noord*

Overzicht

TERREIN			TOTAAL		PROGRAMMA				PARKEREN		
zone	site	oppervl. zone (m ²)	BVO totaal (m ²)	aantal won. #	BVO wonen (m ²)	BVO comm (m ²)	BVO kant (m ²)	BVO overig (m ²)	parkeer behoefte #	parkeer aanbod #	parkeer saldo #
VAART NOORD			162.028	383	46.663	35.389	48.709	31.267	1.680	2.085	405
G1a	blok 1 (Dava)	3.182	14.387	94	10.090	2.104	1.395	798	179	97	-82
G1b	blok 2 (Ghelamco)	3.851	16.397	87	10.911	3.162	2.324	0	186	188	2
G1c	blok 3 (Willemen)	4.214	21.281	96	14.117	4.214	2.950	0	220	125	-96

G1d	blok 4 (Hungaria)	3.166	21.760	0	0	2.480	19.280	0	290	0	-290
G1e	blok 5 (Vaes)	2.370	10.025	50	5.535	4.490	0	0	125	0	-125
G1f	blok 6 (Vent/Corb)	1.071	4.880	32	3.810	1.070	0	0	56	33	-22
Mf	Gebouw Engels Plein	10.001	47.591	24	2.200	9.000	9.660	26.731	280	1.365	1.085
G2	Entrepot	1.869	5.607	0	0	1.869	0	3.738	75	0	-75
G3a/b	Vanderelst	4.094	17.100	0	0	4.000	13.100	0	228	231	3
G3c	Geens	3.419	3.000	0	0	3.000	0	0	40	45	5
GV1	abdij Keizersberg	16.213	p.m.	p.m.	p.m.			p.m.			

Bespreking

Van de vier delen in de Vaartkom is Noord het gebied met de meest uitgesproken functievermenging. Wonen zal hier wellicht slechts een kwart tot een derde van het totale bovengrondse bouwprogramma vertegenwoordigen. In blok 4 (Hungaria) en de Vaarhoek worden wellicht geen woningen gerealiseerd. Het grote aandeel "overig" programma is vooral voor rekening van de vloeroppervlakte van de bovengrondse parking op het Engels Plein.

Het bestaande programma van de abdij Keizersberg werd niet mee in rekening gebracht.

Het positief saldo van de parkeerbalans is te verklaren door het feit dat de parking Engels Plein ook aanbod voorziet voor programma uit Vaart West (De Hoorn, zuidelijke schil) en daarbovenop nog 200 tot 250 rotatieparkeerplaatsen.

c Vaartkom west

Overzicht

TERREIN			TOTAAL		PROGRAMMA				PARKEREN		
zone	site	oppervl. zone (m ²)	BVO totaal (m ²)	aantal won. #	BVO wonen (m ²)	BVO comm (m ²)	BVO kant (m ²)	BVO overig (m ²)	parkeer behoefte #	parkeer aanbod #	parkeer saldo #
VAART WEST			71.826	437	56.443	2.428	8.240	4.715	597	270	-327
W1	Burchtstr./Glablazerijstr.	3.447	8.625	85	8.625	0	0	0	110	110	0
G4	De Hoorn	1.904	10.520	0	0	805	6.500	3.215	101	0	-101
W3a	Bottelarij	12.270	12.400	56	12.400	0	0	0	73	100	27
	Mechelsestr zuid		2.700	15	2.700	0	0	0	20	24	5
W3b	Mechelsestr noord	2.025	1.620	9	1.620	0	0	0	12	16	4
W2	feestzaalsite	4.580	8.840	80	8.840	0	0	0	104	0	-104
G6	Smidse	988	1.500	0	0	0	0	1.500	0	0	0
G5	Zuidelijke schil	4.986	17.656	119	14.293	1.623	1.740	0	83	0	-83
W4	Vaartstraat 94	9.300	7.965	72	7.965	0	0	0	94	20	-74
	site Terclavers	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.				

Bespreking

In dit deel overweegt de woonfunctie. De Hoorn is het voornaamste niet- woonprogramma. Het programma omvat hier een belangrijk aandeel gehele of gedeeltelijke renovatie: De Hoorn, zuidelijke schil, Vaartstraat 94, Bottelarij, Smidse

Voor de Bottelarijsite is in de tabel de variant met het behoud van het voormalige Bottelarijgebouw ingerekend. Bij vervangende nieuwbouw zou de realiseerbare vloeroppervlakte 1.500 m² méér bedragen en zouden er ca. 35 extra woonegelegenheden – vooral grondgebonden eengezinswoningen – gerealiseerd kunnen worden (door de kleinere gemiddelde vloeroppervlakte per woning).

Het saldo op de parkeerbalans is in deel West negatief. Dit heeft te maken met de beperkte mogelijkheden tot realisatie van eigen parkings, door het behoud van bestaande gebouwen en de aanwezigheid van verschillende Dijle-armen. Een deel van de parkeerbehoefte wordt ingevuld door de parking Engels Plein. Het saldo van de parkeerbehoefte zal moeten ingevuld worden door het overaanbod in Vaartkom oost.

In deze simulatie is rekening gehouden met de herbestemming van het gebouw “Vaartstraat 94” tot residentieel complex. In geval van vervangende nieuwbouw blijft het realiseerbaar volume ongeveer gelijk, maar ontstaat wel de mogelijkheid om ondergronds eigen parkings te voorzien. In dat geval zouden eerder grondgebonden woningen dan appartementen voorzien worden.

De reeds ontwikkelde site Terclavers is niet mee ingerekend, omdat zij ten westen van de Mechelsestraat ligt en buiten de afbakening van de Vaartkom valt. In de praktijk betekent dit project, samen met de andere projecten in de omgeving van de Penitentienstraat, een bijkomende versterking van de herontwikkelde Vaartkom.

d Vaartkom oost

Overzicht

TERREIN			TOTAAL		PROGRAMMA				PARKEREN		
zone	site	oppervl. zone (m ²)	BVO totaal (m ²)	aantal won. #	BVO wonen (m ²)	BVO comm (m ²)	BVO kant (m ²)	BVO overig (m ²)	parkeer behoefte #	parkeer aanbod #	parkeer saldo #
VAART OOST			204.338	1.200	122.550	20.828	45.510	15.450	2.651	2.815	164
W5	hoek J.P. Minckelersstraat	5.470	7.000	60	6.000	0	0	1.000	91	114	23
W6	Site brandweerkaz.	4.830	21.500	190	19.750	1.750	0	0	270	654	384
G10	Silo's	2.781	40.000	155	19.250	14.500	5.000	1.250	478	0	-478
G9	Molens v. Orshoven	5.564	8.700	0	0	0	0	8.700	116	0	-116
G7	Gebied achter silo's	2.440	4.500	0	0	0	0	4.500	60	164	104
G/PG	Gebied achter Molens	2.374	6.000	50	5.550	450	0	0	71	72	1
W7	Balk van Beel	3.301	15.500	114	13.500	2.000	0	0	242	348	106
G8	sokkel Brouwerijplein	695	628	0	0	628	0	0	8	68	60
K1	HQ Inbev	4.367	16.650	0	0	0	16.650	0	222	245	23
K2	NTC Inbev	1.717	6.860	0	0	0	6.860	0	91	68	-23
K3	kantoor J.M. Artoisplein	3.877	17.000	0	0	0	17.000	0	227	244	17
W8	Parkrand 2Waters	4.889	33.000	330	31.500	1.500	0	0	449	340	-109

W/PG1	Parkgebouw 2Waters	7.292	15.000	177	15.000	0	0	0	230	234	4
W/PG2	gebouw tuin Monfort.	2.194	5.500	62	5.500	0	0	0	81	0	-81
W9	Binnengeb. Van Mons	7.612	6.500	62	6.500	0	0	0	81	264	183
GV2	Montfortanen klooster	5.313	p.m.	p.m.	p.m.			p.m.			

Bespreking

Van de opgesomde gebieden zijn HQ Inbev en NTC Inbev rond het Brouwerijplein reeds ontwikkeld (samen ca. 23.500 m² kantoorruimte). Ook het Montfortanen klooster is als bestaand programma opgesomd.

De andere zones vormen samen het projectgebied "Twee Waters", waarvan de ontwikkeling door dezelfde ontwikkelaar wordt voorbereid o.b.v. een samenhangend plan. Het project heeft met ca. 1.200 nieuwe woningen een overwegend residentieel karakter. De commerciële ruimte is vooral terug te vinden in de Silo's (met o.a. een hotel) en op de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen rond de Silo's en de Molens. Het nieuwe kantoorprogramma omvat vooral een bijkomend kantoorgebouw langs het JM Artoisplein. Het overig programma omvat het cultuureducatiecentrum in de Molens van Orshoven en een school (of een andere gemeenschapsfunctie) achter de Silo's.

Het bestaande programma van het Montfortanen klooster en de bestaande woningen langs de J.P. Minckelersstraat, Strijdersstraat, J.B. Van Monsstraat en Diestsevest zijn niet in deze ruimtebalans ingerekend.

Het overschot op de parkeerbalans is nodig om het tekort in het gebied Vaartkom West op te vangen.

e Vaartkom zuid

Overzicht

TERREIN			TOTAAL		PROGRAMMA				PARKEREN		
zone	site	oppervl. zone (m ²)	BVO totaal (m ²)	aantal won. #	BVO wonen (m ²)	BVO comm (m ²)	BVO kant (m ²)	BVO overig (m ²)	parkeer behoefte #	parkeer aanbod #	parkeer saldo #
VAART ZUID			28.000	255	25.500	2.500	0	0	365	780	415
W10	Binnengeb. Minckelers	20.283	28.000	255	25.500	2.500	0	0	365	780	415
W/PG3	Vandenbossche	4889	p.m.	p.m.	p.m.						
W11	site Lidl	3.133	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.					

Bespreking

De voornaamste ontwikkeling in het gebied "Vaartkom Zuid" is de herontwikkeling van het binnengebied J.P. Minckelersstraat, met o.a. parking Minckelers, de aanliggende braakgrond achter de Strijdersstraat, de utiliteitsgebouwen in het binnengebied, ...

De vooropgestelde maximale dichtheid $V/T=1,40$ levert een ontwikkelbaar volume van 28.000 m² op. Dit wordt voornamelijk als residentieel programma voorzien. De bestaande winkelfuncties (waaronder supermarkt) kunnen ter plaatse gerealiseerd worden.

In de ondergrond werden ca. 780 parkeerplaatsen ingetekend. Deze capaciteit biedt naast de behoefte van het eigen programma ook ruim 400 plaatsen, ter vervanging van de huidige parking Minckelers. Dit komt overeen met de effectief gebruikte capaciteit (op een totaal van ca. 600 bestaande plaatsen). Ook de parkings t.b.v. het appartementsgebouw "Vandenbossche" (achterin de Strijdersstraat) worden hierin voorzien.

Naast dit appartementsgebouw omvat dit deel ook de recente ontwikkeling langs de Tweewatersstraat en de bestaande woningen langs de J.P. Minckelersstraat, de J.B. Van Monsstraat en de Strijdersstraat.

f Vaartkom totaalOverzicht

TERREIN		TOTAAL		PROGRAMMA				PARKEREN		
zone	site	BVO totaal (m ²)	aantal won. #	BVO wonen (m ²)	BVO comm (m ²)	BVO kant (m ²)	BVO overig (m ²)	parkeer behoefte #	parkeer aanbod #	parkeer saldo #
VAARTKOM TOTAAL		466.192	2.275	251.156	61.145	102.459	51.432	5.292	5.950	658
BESTAAND / VERGUND		82.948	183	25.028	9.856	48.064	0	1.010	1.511	501
G1b	blok 2 (Ghelamco)	16.397	87	10.911	3.162	2.324	0	186	188	2
G1c	blok 3 (Willemen)	21.281	96	14.117	4.214	2.950	0	220	125	-96
G1d	blok 4 (Hungaria)	21.760	0	0	2.480	19.280	0	290	0	-290
G1e	blok 5 (Vaes)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.		p.m.			
G1f	blok 6 (Ventimec/Corbeels)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.					
	Bestaande parking Engels Plein							0	365	365
	site Terclavers	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.				
K1	HQ Inbev	16.650	0	0	0	16.650	0	222	245	23
K2	NTC Inbev	6.860	0	0	0	6.860	0	91	68	-23
	Extra parking Inbev								p.m.	p.m.
	binnengebied J.B. Van Monsstraat							120	0	120
W/PG3	gebouw Vandenbossche	p.m.	p.m.	p.m.						
	Parking Artois (Minckelers) Aldi en parking Minckelers	p.m.	p.m.		p.m.	p.m.		0	p.m. 400	p.m. 400
W11	site Lidl	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.					
VAARTKOM SALDO		383.244	2.092	226.128	51.289	54.395	51.432	4.262	4.439	157

Bespreking

Over de vier delen samen werd in totaal meer dan 460.000 m² bijkomend programma opgemeten, bestaande uit ca. 2.275 woningen, 100.000 m² kantoren, 60.000 m² commerciële ruimte en 50.000 m² overig programma. In het gebied moeten in totaal bijna 6.000 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het overschot van 658 plaatsen omvat een beperkt overcapaciteit op het Engels Plein, de vervanging van parking Minckelers en van de garageboxen in het binnengebied van de J.P. Minckelersstraat.

Dit volume vertegenwoordigt de mogelijke nieuwe ontwikkelingen t.o.v. de "nul" toestand, begin jaren negentig. Bijna de helft van het kantoorprogramma is reeds gerealiseerd: Hungaria, HQ Inbev, NTC Inbev. Daarnaast zijn ook voor blok 2 en blok 3 reeds projecten in realisatie.

De andere bestaande functies, zowel de te behouden als de te vervangen, werden niet mee in rekening gebracht.

Per saldo kan op het ogenblik van de opmaak van dit RUP (zomer 2008) nog ca. 380.000 m² bijkomend programma worden gerealiseerd, bestaande uit ca. 2.100 woningen en telkens 50.000 m² kantoren, commerciële ruimte en overige functies. Er zullen nog ruim 4.440 parkeerplaatsen bijkomen.

4.7 Mobiliteit

4.7.1 Uitgangspunten voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

Volgende uitgangspunten vormen de basis voor een duurzaam mobiliteitsbeleid dat de ontwikkeling van de Vaartkom flankiert.

a Vermindering van de gemotoriseerde verplaatsingsbehoefte door nabijheid en verweving

De belangrijkste maatregel inzake een duurzaam mobiliteitsbeleid is de strategische keuze om de Vaartkom te ontwikkelen als gemengd stedelijk gebied. Hetzelfde programma aan de rand van de stad of van de agglomeratie zou immers een veel zwaardere toename betekenen van de verplaatsingsbehoefte, over de hele regio beschouwd.

Door de strategische ligging nabij het station en langs de ring zijn de mogelijkheden voor een ontsluiting met openbaar vervoer optimaal. De nabijheid van het stadscentrum en diverse woonkernen, in combinatie met de realisatie van een gemengd stedelijke programma, reduceert de gemiddelde verplaatsingsafstand. Dit vergroot de mogelijkheden voor verplaatsingen te voet en per fiets.

b Versterking van het openbaar vervoer

Een substantieel groter aandeel van het openbaar vervoer in de modal split is nodig om de congestie rond de Vaartkom te helpen voorkomen. Een groter aandeel van het openbaar vervoer legitimeert een stedelijke ontwikkeling met hoge dichtheid: wonen, kantoren, handel, recreatie, ... Een uitbreiding van het aanbod en een verbeterde doorstroming – doorheen het gebied en zeker voor de verbinding met het trein- en busstation op het Martelarenplein - zijn belangrijke succesfactoren, die mede de keuzes voor de mobiliteitsafwikkeling in en rond de Vaartkom bepalen.

c Verbetering van het netwerk voor langzaam verkeer

Door de centrale ligging van de Vaartkom zullen een groot aantal verplaatsingen van en naar de Vaartkom kort genoeg zijn om vlot met de fiets te laten gebeuren. Voorwaarde is wel voldoende en hoogwaardige fietsinfrastructuur. Daarom is de uitbouw van volwaardige fiets- en voetgangersroutes doorheen het gebied die het gebied optimaal doen aansluiten op de omgevende stadswijken en routes van een hoger niveau een uitgangspunt bij de opmaak van het RUP. Ook wordt de herontwikkeling van de Vaartkom aangegrepen om een aantal missig links op hoger niveau te verhelpen.

d Optimalisatie van de capaciteit van het bestaande verkeersnetwerk

Via (meestal beperkte) maatregelen kan het verkeersnetwerk rondom de Vaartkom worden geoptimaliseerd, waardoor de capaciteit verhoogt. Dit laat toe om de beschikbare infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

e Verbetering van de verkeersleefbaarheid

De verbetering van de verkeersleefbaarheid is bepalend voor een aantal belangrijke keuzes inzake het mobiliteitsbeleid in de Vaartkom. Doorgaand verkeer wordt best ook zoveel mogelijk uit de Vaartkom geweerd. De interne circulatie van het bestemmingsverkeer kan worden herzien, zodat in elk deel van de Vaartkom samenhangende, verkeersluwe gebieden ontstaan.

f Sensibilisering

Een multimodaal aanbod zal pas succesvol zijn als het verplaatsingsgedrag van bedrijven, bewoners en bezoekers kan worden bijgestuurd. Sensibilisering en ondersteuning zijn nodig. Al deze maatregelen vereisen een belangrijke inspanning, zowel van de betrokken overheden, als van de projectontwikkelaars en de eindgebruikers.

4.7.2 Verkeerssimulatie

De Stad Leuven heeft door Libost Groep NV een verkeersstudie laten uitvoeren m.b.t. de impact van de voorgestelde infrastructurele maatregelen op de afwikkeling van het wegverkeer (busverkeer en privaat wegverkeer) rond de Vaartkom en het J.M.Artoisplein.

De aanpak van de studie bestond uit de bouw van een computermodel waarin de afwikkeling van de toekomstige verkeersstromen werd gesimuleerd. Volgende stappen werden doorlopen:

- Eerst werd de bestaande toestand van de verkeersafwikkeling in de Vaartkom en op het J.M. Artoisplein nauwkeurig in kaart gebracht. Hiervoor werden gedeeltelijk gegevens van AWV gebruikt, aangevuld met eigen tellingen. Het model werd "gecalibreerd", d.w.z. dat het zodanig werd aangepast dat de simulatie van de bestaande toestand in het model overeenstemt met de werkelijkheid. Het computermodel in de studie is een micromodel of real time-model d.w.z. dat voor een beperkt gebied de reële verkeersafwikkeling wordt gesimuleerd (inclusief cyclus verkeerslichten, congestie, ...).
- Daarna werd de toekomstige verkeersproductie en – attractie gekwantificeerd. Als basis hiervoor werd het bouwprogramma van het stadsontwerp (BUUR – BEEL – XGDA) gehanteerd. De studie bekijkt met andere woorden een mogelijke 'eindtoestand' van de Vaartkom. Een toestand die wellicht pas binnen een 15 tal jaar reëel zal zijn. Belangrijk is dat de studie uitgaat van een modal split waarbij 75% van de werknemers in de Vaartkom met de auto zal komen, ermee rekening houdend dat een performant openbaar vervoer wordt aangeboden. Dit alles in acht nemend genereert het project Vaartkom een bijkomende verkeersvraag van circa 1500 voertuigen per uur in de ochtendspits en 1150 voertuigen per uur tijdens de avondspits.
- Vervolgens werd het 'extra' verkeer n.a.v. de toekomstige ontwikkeling van de Vaartkom in het model toegevoegd aan het verkeer in de bestaande toestand. Het model wees uit dat de bestaande infrastructuur zonder aanpassingen vastloopt. Vooral het J.M.Artoisplein en de rotonde rond het entrepot bleken knelpunten te zijn. Bijkomende maatregelen zijn dus nodig.
- Een volgende stap was het aanpassen van de infrastructuur. Mits de nodige infrastructurele aanpassingen kan een bijkomende vraag van 1300 voertuigen per uur in de ochtendspits en 1350 voertuigen per uur in de avondspits verwerkt worden. Daarnaast kan voor het openbaar vervoer een quasi vrije busroute gerealiseerd worden tussen het station en het Engels Plein.

De mogelijke infrastructurele maatregelen die in het model werden geanalyseerd zijn de volgende:

- De aanleg van twee bruggen voor eenrichtingsverkeer over de Vaartkom tegenover de Zoutstraat en Rederstraat met aansluitende ovonde onder het viaduct met het oog op een vlotte doorstroming van busverkeer en een vlotte ontruiming van het Artoisplein;
- De aanpassing van de verkeerslichtenregeling op het Artoisplein met als bedoeling de afwikkeling op het kruispunt vlot te houden;
- De aanleg van vrije busbanen langs Vuurkruisenlaan en Rederstraat met het oog op een quasi vrije busbaan van station over Vaartkom tot station;
- De verplaatsing van het verkeer van de noordelijke Vaartkomoever naar het Engels Plein via Wolvengang en Achter de Latten naar Burchtstraat.
- Invoegen van een rechtstreekse afslagmogelijkheid van Artoisplein naar Twee Waters voor autoverkeer met het oog op de beperking van de U-bewegingen op het Artoisplein
- Invoegen van een rechtstreekse verbinding Twee Waters – Artoisplein voor busverkeer met het oog op een quasi vrije busbaan van station over Vaartkom tot station;

Enkele beperkte aanpassingen aan de bestaande lokale infrastructuur: aanpassen rotonde rond Entrepot, aanpassen kruispunt Vaartkom-Vaartstraat.

De simulatie heeft haar nut bewezen. De mogelijke effecten van enkele belangrijke infrastructurele maatregelen werden in kaart gebracht. Toch moeten de resultaten met voorzichtigheid gehanteerd worden. Het model heeft zijn beperkingen. Zo is het bijvoorbeeld een unimodaal model en kan een eventuele overschakeling tussen auto - openbaar vervoer – fiets niet berekend worden. Hiervoor worden aannames gedaan. Ook werd geen rekening gehouden met wijzigingen in routekeuze.

4.7.3 Openbaar vervoer

4.7.3.1 AMBITIE

a Algemene doelstelling

Een drastische toename in het gebruik van het openbaar vervoer is nodig om de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid van de Vaartkom te garanderen. Hiervoor is een gevoelige verbetering van het aanbod noodzakelijk. De verbetering van het openbaar vervoer naar en in de Vaartkom is zonder meer één van de belangrijkste maatregelen m.b.t. de bereikbaarheid van het gebied.

De verkeerssimulatie wijst uit dat congestie in de spitsuren slechts kan voorkomen worden door een autogebruik voor maximaal 75% van de verplaatsingen.

De verbetering van het openbaar vervoer vereist zowel een uitbreiding van het aanbod (vooral op de verbinding met het station) als de verbetering van de doorstroming (vooral rond het J.M. Artoisplein, ook rond Vaartkom). Daarom is in de planvorming uitgegaan van een lusvormige verbinding tussen Vaartkom en station Leuven die in geval van ernstige congestie kan omgevormd worden tot een quasi vrije busbaan. Ook de mogelijkheid om de omgeving van het Engels Plein om te vormen tot busstation dat de overloop van het Martelarenplein kan opvangen, stimuleert de vlotte en frequente OV-verbindingen van de Vaartkom met station en ruimere omgeving.

De Lijn heeft een studie lopend naar naar de optimalisering van het busnetwerk in en rond Leuven. Deze studie zal klaar zijn begin 2009. Het resultaat van deze studie zullen concrete voorstellen zijn voor het huidig en toekomstig openbaar vervoernetwerk van Leuven. Voor het toekomstig openbaar vervoernetwerk wordt als referentiescenario de situatie in 2012 genomen. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen aan de Vaartkom worden meegenomen in de studie. De stad heeft er bij de Lijn op aangedrongen dat wordt onderzocht hoe het aanbod aan openbaar vervoer aan de ontwikkelingen zou kunnen voorafgaan.

b De Vaartkom verbinden met het station

Het trein- en busstation van Leuven bieden vandaag reeds een bijzonder hoogwaardig openbaar vervoer aan. Er worden frequente treinverbindingen naar het hele land en busverbindingen naar de hele regio aangeboden. Dit aanbod wordt de komende jaren verder versterkt. Door de uitbouw van het Gewestelijk Express Net rond Brussel wordt de verbinding tussen Leuven en Brussel verder uitgebouwd. Leuven heeft intussen een rechtstreekse verbinding met de luchthaven van Zaventem gekregen. Met de realisatie van een regionaal snelnet rond Leuven wil De Lijn op haar beurt het busaanbod vanuit de regio verder uitbouwen.

Het is onmogelijk om in de Vaartkom een vervoeraanbod te creëren van een vergelijkbare kwaliteit. Het komt er dus op aan om de verbinding van de Vaartkom met het Martelarenplein te optimaliseren. De gemiddelde loopafstand tussen het station en de Vaartkom bedraagt 1100 meter. Ondanks de kwaliteit van deze route is dit voor veel potentiële reizigers wellicht te ver. Een goede busverbinding biedt een oplossing. De bestaande bediening is echter ontoereikend. Via verschillende complementaire maatregelen kan een hoge frequentie (minimaal elke 5 minuten) tussen de Vaartkom en het station worden gerealiseerd.

4.7.3.2 VERBETERING VAN DE DOORSTROMING

Afhankelijk van het type lijn zullen de bussen een rondrit rond de vaartkom maken of enkel het busstation op het Engels Plein aandoen. Daartoe volgen de bussen het traject Diestsepoort (reeds quasi vrije busbaan) – Vuurkruisenlaan – Artoisplein – Redersstraat – nieuwe brug over de Vaartkom – Engels Plein – dan ofwel Wolvengang, Achter de Latten en Vaartkom zuidoever ofwel de nieuwe brug over de Vaartkom en Aarschotsesteenweg – nieuwe weg doorheen Enclave Twee Waters – Artoisplein – Diestsevest – station. De uitbouw van dit traject als quasi vrije busroute is mogelijk mits enkele belangrijke maatregelen. De simulaties wezen uit dat de bus duidelijk tijdswinst uit de doorstromingsmaatregelen haalt. De noodzakelijke maatregelen voor de quasi vrije busbaan zijn de volgende. Waar nodig werden deze maatregelen in het RUP ingeschreven. Ook de maatregelen buiten het plangebied werden geëvalueerd; hiervoor zijn echter geen planningsinitiatieven binnen de ruimtelijke ordening noodzakelijk.

a Vrije busbanen in de Redersstraat en de Vuurkruisenlaan

Vanaf het Martelarenplein gebruiken de bussen bij voorkeur de Diestsepoort, die de facto als vrije busbaan werkt. Op de Vuurkruisenlaan kan op termijn congestie ontstaan, zeker wanneer de lichtenregeling op het J.M. Artoisplein geoptimaliseerd

wordt. De Vuurkruisenlaan is breed genoeg om een extra rijbaan voor de bus te creëren. Deze busbaan in combinatie met een voorstart op het J.M. Artoisplein heeft een groot effect op de doorstroming. Ook in de Redersstraat kan een vrije busbaan worden voorzien en is de noodzakelijke ruimte aanwezig. Deze ingrepen zijn mogelijk binnen de bestemmingsvoorschriften van het huidige BPA Diestsevest-Vuurkruisenlaan.

Op deze wijze is reeds een obstakelvrije verbinding van station tot aan de Vaart gerealiseerd.

b Rechtstreekse verbinding tussen Redersstraat - Zoutstraat en Engels Plein

De rechtstreekse verbinding tussen de Redersstraat-Zoutstraat met het Engels Plein via de bruggen over de Vaart heeft voor de bussen een belangrijke tijdwinst tot gevolg, aangezien de omrijfactor rond de Vaartkom wegvalt.

Door de bus aan het kruispunt Redersstraat – Aarschotsesteenweg een voorstart te geven kan de bus het Engels Plein via de brug snel bereiken. Op het Engels Plein wordt een belangrijke halte uitgebouwd die de functies ten noorden van de Vaartkom bedient. Na halteren op het Engels Plein kan de bus via de nieuwe brug over de Vaart de Aarschotsesteenweg bereiken.

c Maatregelen voor de vlotte doorstroming naar Twee Waters

De snellere bussen die enkel het busstation Engels Plein aandoen kunnen vlot via de nieuwe brug over de Vaart weer de Aarschotsesteenweg oprijden om de Aarschotsesteenweg te bereiken. De inrichting van het nieuwe kruispunt (vermoedelijk ovonde) onder het viaduct kan de vlotte doorstroming van het busverkeer hier garanderen. Via de Aarschotsesteenweg – Vaartkom wordt dan de nieuwe wegenis doorheen Twee Waters bereikt.

De bussen die ook de rondrit rond de Vaartkom verzorgen volgen vanaf het Engels Plein de Wolvengang naar de Zuidelijke Vaartkomoever. Een voorrangsregeling ten opzichte van de Burchtstraat – die als route voor wegverkeer wordt ontmoedigd – kan ook hier de vlotte doorstroming garanderen.

d Bussluis in de verkeerslus doorheen Twee Waters

Via de verkeerslus door Twee Waters kunnen de bussen vanaf de Vaartkom het J.M. Artoisplein bereiken zonder de Zoutstraat te moeten gebruiken. Deze nieuwe weg is voorzien als eenrichtingsverkeer voor auto's van Artoisplein naar Vaartkom, zodat de bussen in de omgekeerde richting van een vrije busbaan kunnen genieten. Autoverkeer kan immers niet uitrijden ter hoogte van het J.M. Artoisplein. De ontruimingstijd van de huidige verkeerslichtenregeling volstaat om de bussen zonder bijkomende groenfase het J.M. Artoisplein te laten oprijden. Deze maatregel heeft dus waarschijnlijk geen negatieve gevolgen op de capaciteit van het J.M. Artoisplein.

Aangezien het fileprobleem op de Diestsevest in de rijrichting naar het Martelarenplein zeer beperkt is, kan dus de vlotte link Vaartkom-station ook worden gegarandeerd.

4.7.3.3 VERBETERING VAN DE FREQUENTIE

Figuur 4.58: geplande buslijnen door de Vaartkom (RSL)

Figuur 4. 59: mogelijke nieuwe lijnvoering openbaar vervoer in de Vaartkom en doorstromingsmaatregelen

Een hoogfrequente verbinding tussen de Vaartkom en het Martelarenplein kan worden gecreëerd door de cumulatie van verschillende maatregelen op vlak van lijnvoering en bediening.

het doortrekken tot de Vaartkom van bestaande buslijnen met eindhalte op het Martelarenplein;

de bediening met joblijnen, regionale snelbuslijnen en de centrumlijn;

de uitbouw van een shuttledienst tussen station en Vaartkom.

Welke buslijnen effectief worden gerealiseerd, zal bepaald worden in de studie die De Lijn momenteel (2008) laat uitvoeren naar de optimalisering van het busnetwerk in en rond Leuven. Voor de inplanting van een busstation is het uiteinde van het Engels Plein (t.h.v. de bruggen over de Vaart) de aangewezen plek.

a Verlengen van bestaande buslijnen

Door verlenging van de bestaande buslijnen met eindhalte op het Martelarenplein tot de Vaartkom, kan reeds een bijkomend aanbod worden gerealiseerd zonder grote extra kosten. De maatregel betekent voor de betreffende herkomststrichtingen meteen een rechtstreekse bediening van de Vaartkom.

De keuze van de te verlengen buslijnen is maatwerk. Verschillende parameters, zoals verplichte rusttijden van chauffeurs, spelen hierin mee. Behalve een betere bediening van de Vaartkom vergroot deze maatregel de capaciteit van het saturerende busstation op het Martelarenplein. De Lijn past deze maatregel vandaag reeds toe op de bediening van de Philipssite. In het geplande busstation op het Engels Plein is ruim voldoende plaats beschikbaar om de bussen met eindhalte in de Vaartkom te laten bufferen tot het moment van vertrek.

b Joblijnen en regionale snelbuslijnen

De invoering van twee stedelijke snelbuslijnen of "joblijnen" is vastgelegd in het tienjarenplan van De Lijn en in het Structuurplan Leuven. Dit zijn buslijnen die grote herkomst- en bestemmingslocaties met elkaar en met het trein- en busstation verbinden.

Een lineair traject leidt van campus Remy, over de Vaartkom en het Martelarenplein, via de Parkpoort (Philipssite) naar het researchpark Haasrode. Het lineair traject is vandaag reeds geïmplementeerd tussen Remy en de Parkpoort. Een lusvormig traject bedient de grote attractoren rond de binnenstad. In afwachting van de nodige infrastructuurwerken, zou het gedeelte Vaartkom – station – Philips – Naamsepoort – Arenberg – Gasthuisberg snel kunnen worden opgestart. De ringbus rijdt vandaag reeds in één richting rond het stadscentrum.

Zowel in het tienjarenplan van De Lijn als in het structuurplan van Leuven wordt gepleit voor de uitbouw van een netwerk van regionale snelbuslijnen rond Leuven. Deze lijnen verbinden de belangrijke woonkernen van de regio met de stad. Twee snelbuslijnen kunnen op hun route naar het station van Leuven de Vaartkom bedienen.

De regionale snelbuslijn vanuit Aarschot zal voor haar traject de Aarschotsesteenweg, het J.M. Artoisplein en de Diestsevest ontleneren. In het structuurplan wordt voorgesteld om de regionale snelbuslijn vanuit Mechelen vanaf de Omleiding in Herent over de Wilsesesteenweg, de Herentsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan naar het station te leiden. Er wordt aangenomen dat deze route sneller is dan de congestiegevoelige Nieuwe Mechelsesteenweg.

In het mobiliteitsplan van de stad Leuven werd gepleit voor de invoering van cirkelvormige randstadlijnen. Deze ontsluitende buslijnen verbinden woonkernen en tewerkstellingscentra die buiten de binnenstad gelegen zijn. Eén van de in het mobiliteitsplan voorgestelde lijnen bereikt vanaf Gasthuisberg, via het St.-Jacobsplein, Fonteinstraat, Ridderstraat en Burchtstraat, de Vaartkom. Van daaruit leidt het via de Kolonel Begaultlaan naar Wilsle-Dorp en verder naar Wilsle-Hoek.

In het structuurplan wordt tenslotte voorgesteld om in de binnenstad een centrumlijn te ontwikkelen. Deze centrumlijn bedient de wijken die door het bestaande busnet niet of weinig bediend worden. De centrumlijn mikt zowel op pendelaars (voor- en natransport tot aan het station) als op bewoners van de binnenstad. De centrumlijn vertrekt op het Martelarenplein en rijdt via de Bondgenotenlaan en de J.P.Minckelersstraat naar de Vaartkom. Van daaruit leidt het via de Burchtstraat, Ridderstraat en Fonteinstraat naar de ziekenhuissite. Via Redingenhof, het H.Hartziekenhuis en de Maria Theresiastraat wordt opnieuw het station bereikt. Omdat met de centrumlijn korte afstanden worden afgelegd, heeft deze lijn baat bij een hoge frequentie en een eenvoudige tarifiering.

c Shuttledienst station – Vaartkom

Tenslotte kan ook overwogen worden om het voor- en natransport van de Vaartkom naar het trein- en busstation op het Martelarenplein te organiseren als shuttledienst.

Vanuit het standpunt van de kandidaat-gebruiker heeft de shuttledienst het interessantste perspectief. Dergelijke shuttledienst heeft een eenvoudige en dus gebruiksvriendelijke structuur. Aangezien de route van deze bus zeer beperkt is, kan met een tweetal rijdende bussen toch een frequentie van 5 à 7 minuten worden gehaald. Omwille van de korte reistijd is een heldere en eenvoudige tarifiering essentieel.

Omdat de shuttledienst enkel ten dienste staat van de Vaartkom, kan deze busdienst op een zeer specifieke manier worden gepromoot en vormgegeven. Dat betekent echter ook dat de bezettingsgraad volledig afhankelijk is van de reizigersstroom van en naar de Vaartkom. Zeker in de beginfase van de ontwikkeling van de Vaartkom zal het gebruik van deze shuttledienst aan de lage kant liggen. Nochtans wordt deze shuttledienst beter zo vroeg mogelijk in de ontwikkeling opgestart, om haar noodzakelijke marktpositie te verwerven.

4.7.4 Zacht verkeer

Figuur 4.60: verkeersluwe verblijfsruimten en fietsroutes naar en in de Vaartkom

Door de ligging aan de rand van de binnenstad en door de voorziene functiemenging in de Vaartkom zelf zouden de verplaatsingen van bewoners en gebruikers van de Vaartkom natuurlijk maximaal te voet en per fiets kunnen gebeuren. De creatie van optimale routes voor langzaam verkeer vormde dan ook één van de basisprincipes die de geplande herontwikkelingen in de Vaartkom hebben gestuurd. Enerzijds worden zo veel mogelijk aaneengesloten gebieden autoluwe gemaakt zodat veilige doortocht mogelijk is. Anderzijds worden de verschillende gebieden zo goed mogelijk aangesloten voor langzaam verkeer op de omliggende wegen. Daartoe worden verschillende infrastructuurmaatregelen vastgelegd in het plan. Tenslotte wordt de ontwikkeling van de Vaartkom aangegrepen om missing links van een hoger schaalniveau op te lossen; vooral de verbinding Wilsele-Dorp en Vaart met de binnenstad en de omgeving wordt verbeterd.

4.7.4.1 VERKEERSLUWE VERBLIJFSRUIMTEN

Door de bundeling van het bestemmingsverkeer in de Vaartkom, ontstaan een aantal grote, verkeersluwe verblijfsruimten. Deze verblijfsruimten versterken niet alleen de woonkwaliteit en de belevingswaarde van het gebied, ze faciliteren ook de verplaatsingen te voet en per fiets.

Het plan voorziet vier belangrijke verblijfsruimten:

1. de noordelijke oever van de Vaartkom, met inbegrip van het plein voor het Entrepot, die quasi autovrij wordt gemaakt
2. de Keizersberg die publiek toegankelijk wordt gesteld en fungeert als groene long voor Vaartkom, Wilsele-Dorp en omgeving Ridderstraat;
3. het aaneengesloten gebied van de Enclave Twee Waters en overzijde van Dijle en Leibeek;
4. de omgeving van de Sluisstraat, van de Vaartkom tot St. Geertrui en van de Mechelsestraat tot de Vaartstraat.

Deze verblijfsruimten zijn onderling met elkaar verbonden door assen voor zacht verkeer (zie figuur).

4.7.4.2 ROUTES VOOR ZACHT VERKEER

a Ingrepen in Vaartkom Noord

De ontwikkelingen rond Vaartkom Noord beogen een goede verbinding voor langzaam verkeer van het Engels Plein en de noordelijke Vaartkomoever vanuit verschillende richtingen. Via het verkeersluw plein en de verkeersvrij gemaakte Sluisstraat is de verbinding met de binnenstad verzekerd. Langsheen de autoluwe noordelijke oever kunnen fietsers de verbinding maken tussen het plein voor het entrepot en het fietspad langs de Kolonel Begaulaan.

De Keizersberg wordt op verschillende manieren toegankelijk gemaakt vanuit de omgeving van het Engels Plein. Drie routes worden opgelegd aan de ontwikkelaar van het parkeergebouw: een via trappen vanaf het Engels Plein, een via de lift, een onder de viaduct. Ook vanuit de zijde Mechelsestraat en Burchtstraat wordt de Keizersberg bereikbaar gemaakt met een toegang bovenaan en via de historische toegang aan de onderzijde. De Keizersberg wordt op haar beurt rechtstreeks verbonden met Wilsele-Dorp via een fietsbrug. Deze verbindingen worden in principe op overheidsinitiatief aangelegd.

Ook in het noordoostelijke Vaartkomgebied ontstaat belangrijke verkeersluwe verblijfsruimte: de Vaartkomoever enerzijds en delen van het Engels Plein anderzijds. De detaillering van de type verbinding met de omgeving gebeurt nog in latere stadia. In ieder geval vormt de veilige afwikkeling van het fietsverkeer en een goede aansluiting op bestaande vrijliggende fiets- en voetpaden (Aarschotsesteenweg, K. Begaultlaan, Zoutstraat, Redersstraat) een belangrijk aandachtspunt.

b Ingrepen in Vaartkom West

Ook in de omgeving van de Sluisstraat structureren nieuwe routes voor langzaam verkeer de ontwikkelingen. Uitgangspunt is een veranderde functie voor de Sluisstraat. Deze wordt geknipt voor autoverkeer en omgevormd tot route voor langzaam verkeer doorheen een nieuw Dijlepark. Deze route vormt op termijn de verbinding tussen de historische binnenstad en de autoluwe verblijfsruimte rond de Vaartkom (plein entrepot, noordelijke Vaartkomoever en Engels Plein). Dit via de Sluisstraat, het Dijlepad ter hoogte van Sint-Geertrui en K. Van Lotharingenstraat naar de Vismarkt. In oost-westelijke richting vormt het Dijlepad langsheen de opengewerkte Dijle-armen en door het Dijlepark de drager voor volledig nieuwe verbindingen. Eén loopt van Mechelesestraat naar de Sluisstraat en verder tot aan de Vaartstraat. Eén van Glasblazerijstraat naar Sluisstraat en verder tot aan Vaartstraat. Hierop wordt een bijkomende verbinding aangetakt die onder de watertoren doorloopt van het Dijlepark tot het plein voor het Entrepotgebouw. Parallel aan de Sluisstraat wordt tenslotte het Klein Begijnhof met het nieuwe Dijlepad en Dijlepark verbonden.

Al deze verbindingen en het Dijlepark worden in de stedenbouwkundige voorschriften bindend opgelegd aan de initiatiefnemers voor de herontwikkelingslocaties, zodat hun realisatie is gegarandeerd naarmate het RUP wordt uitgevoerd.

Ten noorden van de bebouwbare zones in Vaartkom West vallen de fietsroutes samen met de routes voor het gemotoriseerd verkeer. Op de zuidelijke Vaartkomoever is de nodige ruimte voor fietspaden voorzien.

c Ingrepen in Enclave Twee Waters en aansluitend gebied tot J.B. Van Monsstraat

De zone tussen Vaartkom, Vaartstraat, J.B. Van Monsstraat en Vesten vormt momenteel een ondoorwaadbaar gebied zonder doorgaande verbindingen. Het is daardoor een sterke barrière in verschillende richtingen. Het sluit de omgeving van Wilsele-Dorp en de K. Begaultlaan af van het oostelijk kernwinkelgebied. Ook wordt een vlotte rechtstreekse verbinding tussen de noordelijkste wijken van de binnenstad en de omgeving van Diestsesteenweg en station verhinderd. Het stadsontwerp voorziet dus niet enkel een veilige en vlotte aansluiting van de volledig nieuwe wijken naar de omgeving, maar ook een verbeterde fijnmazige doorwaadbaarheid van het gebied voor de omliggende stadswijken. Daartoe worden er verschillende bijkomende verbindingen gemaakt die veelal ook bijkomende bruggen over waterlopen vereisen.

Het Dijlepad dat nu al bestaat van Artoisplein tot Tweewatersstraat wordt doorgetrokken over de hele lengte tot aan de Vaartstraat. Ook hier vormt het de drager voor een nieuw park op beide oevers.

De bestaande doodlopende wegen worden voor zachte weggebruikers doorgetrokken over de waterlopen tot in en door het Dijlepark of Dijlepad. Dit geldt voor de Strijdersstraat, de Tweewatersstraat en ook tegenover de Kardinaalstraat wordt een verbinding tot op het Dijlepad verzorgd. Ook dwars doorheen het binnengebied Van Monsstraat komt een publieke verbinding tot op de noordelijke Dijle-oever.

Loodrecht op de Vaartkom wordt in het verlengde van de Aarschotsesteenweg en K. Begaultlaan een verbinding gemaakt tot aan het Dijlepad en de Tweewatersstraat via een zeer brede zone voor fietsers en voetgangers. Zo kan de omgeving van Sint-Maartensdal en Diestsestraat vlotter worden bereikt vanuit de noordwestelijke stadsdelen zonder langs de Vaartkom of de Vesten te moeten rondgaan. Ook loodrecht op de Vaartkom wordt een een dergelijk autovrij plein gecreëerd tussen Silo's en bestaande brandweerkazerne en verbonden met de Minckelersstraat tegenover de Kardinaalstraat: deze verbinding is eerder van belang voor het gebruik van de voorzieningen die gepland worden rond de Silo's en Molens Van Orshoven door de directe omgeving en voor de daar geplande school. Voor de vlotte ontsluiting van de meer publieksgerichte functies worden binnen de Enclave Twee Waters bovendien nog talloze verbindingen voorzien.

Op dezelfde wijze worden ook in het binnengebied tussen Minckelers- en Strijdersstraat verschillende verbindingen opgelegd die het binnengebied moeten aansluiten op de omringende wegen en de geplande groenzones, en die tevens voor de bredere omgeving het aanbod aan routes in de verschillende richtingen versterkt.

Al deze verbindingen garanderen een zeer fijnmazig netwerk van routes voor fietsers en voetgangers dat aansluit op het bestaande netwerk en dit vervolledigt. Ook hier worden alle nodige infrastructuurwerken, alsook de aanleg van het Dijlepark, opgelegd aan de initiatiefnemers voor de ontwikkeling van de verschillende herontwikkelingszones, zodat de realisatie is gegarandeerd naarmate het RUP wordt uitgevoerd.

Ten noorden van de Enclave Twee Waters vallen de fietsroutes samen met de routes voor het gemotoriseerd verkeer. Op de zuidelijke Vaartkomoever is de nodige ruimte voor fietspaden voorzien.

4.7.5 Privaat wegverkeer

4.7.5.1 BEREIKBAARHEID VAN DE VAARTKOM

Figuur 4.61: bereikbaarheid van de Vaartkom voor wegverkeer

a Vanaf de Singels en de Vesten

Voor de bereikbaarheid voor wegverkeer is de Vaartkom in hoofdzaak aangewezen op de Singels en de Vesten. Op deze manier wordt de Vaartkom ook verbonden met de E314 (via afritten 15 (Boudewijnlaan), 17 (Brusselsesteenweg) en 18 (Nieuwe Mechelsesteenweg) en met de diverse radiale steenwegen rondom Leuven. Het J.M.Artoisplein fungeert als hoofdtoegang tot de Vaartkom. De beschikbare capaciteit van dit kruispunt is bepalend voor de auto-toegankelijkheid van de Vaartkom.

b Via de Aarschotsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan

De Aarschotsesteenweg wordt, zeker na heraanleg van het Vuntcomplex (afrit 20 van E314) een belangrijke toegangsweg tot de Vaartkom. Het voordeel van deze toevoeroute t.o.v. de Singels is de beperkte bijkomende belasting van het J.M.

Artoisplein. Met de realisatie van de Schuiteniërsbrug net ten zuiden van de E314 is ook de Kolonel Begaultlaan volwaardig aangesloten op het Vuntcomplex. Zeker voor het noordelijk deel van de Vaartkom wordt deze route, die veel minder met congestie te maken heeft dan de Aarschotsesteenweg, de preferentiële ontsluiting.

Het intensiever gebruik van de Kolonel Begaultlaan als invalsweg naar het noordelijk gedeelte van de Vaartkom verhoogt de capaciteit van het verkeersnetwerk. Een goede bewegwijzering vanaf de E314, het nieuwe Vuntcomplex én de Aarschotsesteenweg is een nodige voorwaarde.

c Via de Oude Mechelsesteenweg

De verbinding Oude Mechelsesteenweg – Burchtstraat – Vaartkom blijkt in de verkeerssimulatie een beperkte, maar noodzakelijke aanvulling op de bediening via de Lüdenscheidsingel en het J.M. Artoisplein. Zonder deze aanvullende toegangsweg zou het J.M. Artoisplein vastlopen. Door het gebruik van de Oude Mechelsesteenweg verminderen immers de U-keerbewegingen op het J.M. Artoisplein, die de achilleshiel van de verkeersafwikkeling vormen.

Om de verblijfskwaliteit van deze straten niet te hypothekeren, zijn een aantal flankerende maatregelen wenselijk. De heraanleg van de Oude Mechelsesteenweg was een eerste belangrijke stap. Daarnaast moet verhinderd worden dat het vrachtverkeer deze route gebruikt. Ook de naleving van het snelheidsregime moet worden afgedwongen.

Door een verminderde doorstroming doorheen de Vaartkom zelf, zal een deel van het bestaande sluipverkeer op deze route worden geëlimineerd. Verschillende maatregelen zijn mogelijk:

- invoeren zone 30 in de Vaartkom;
- ter hoogte van Entrepot verkeer uit de Burchtstraat laten voorrang verlenen aan verkeer vanaf het Engels Plein;
- aanpassing van het kruispunt aan de Vaartstraat, eventueel heringebruikname van de verkeerslichten;

De verkeersmodellering wijst uit dat het resultaat in de Oude Mechelsesteenweg en de Burchtstraat per saldo niet veel afwijkt van de bestaande verkeersdrukke op deze route.

d Effecten op het wegennetwerk in de ruimere omgeving

De verkeerssimulatie heeft, uitgaande van enkele maatregelen die hieronder worden besproken, uitgewezen dat de bijkomende verkeerproductie- en attractie door de ontwikkeling van de Vaartkom tot voelbare maar niet onoverkomelijke effecten leidt op de afwikkeling van het wegverkeer op het hoger wegennet. Bij de simulatie werd als uitgangspunt gehanteerd dat het Artoisplein draaiende moet worden gehouden en dat het wachtend verkeer door een aangepaste lichtenregeling wordt opgesteld op de toevoerwegen. Bij de keuze hierin ging de voorkeur naar langere wachtrijen op de wegenis van een hoger niveau en eerder beperkte files op de lokale wegenis, om de hinder voor de bewoners te beperken. In deze simulatie werden de files op de Lüdenscheidsingel, de Diestsevest, de Vuurkruisenlaan en op Aarschotsesteenweg-Begaultlaan dus eerder gemaximaliseerd en de files in het Vaartkomgebied zelf beperkt gehouden. De resultaten wijzen uit dat op momenten van de meest ernstige congestie, de files op de hogere wegenis zelf weliswaar lang zijn, maar niet (soms net niet) reiken tot aan de volgende belangrijke kruispunten. De afwikkeling op de aanpalende kruispunten Diestsesteenweg-Martelarenlaan, Tiensepoort en Lüdenscheidsingel-Donkerstraat worden dus niet beïnvloed door de ontwikkelingen van de Vaartkom. Wel wordt natuurlijk de doorstromingstijden op de Ring, Vuurkruisenlaan en Aarschotsesteenweg verhoogd.

Ook het risico op sluipverkeer werd in kaart gebracht. Vooral mogelijk sluipverkeer ten gevolge van de files op de Lüdenscheidsingel en de Diestsevest vraagt hierbij aandacht. Verschillende maatregelen zijn hier mogelijk, zoals het bemoeilijken van het gebruik van de Oude Mechelsesteenweg, het eenrichtingsverkeer maken van de Ridderstraat van de Vaartkom weg,... De selectie van deze maatregelen wordt later pas definitief gemaakt.

4.7.5.2 INTERNE VERKEERSAFWIKKELING VAARTKOM EN J.M. ARTOISPLEIN

Figuur 4.62: mogelijke verkeersorganisatie in de Vaartkom

Voor een aanvaardbare verkeersafwikkeling in de Vaartkom zijn een aantal aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk gebleken. Waar dit relevant is voor het vergunningenbeleid werden deze ook in het RUP mee opgenomen.

a Aanpassing verkeerslichtenregeling J.M. Artoisplein

Deze aanpassing voorkomt dat het kruispunt zelf vastloopt, door de wachtende auto's op de toevoerwegen op te houden en de ontruiming van het kruispunt te garanderen. Tegelijk kan een aanpassing van de verkeerslichtenregeling de verdeling van de files over de verschillende toevoerwegen (Aarschotsesteenweg, Vuurkruisenlaan, Diestsevest, Vaartkom, Lüdenscheid-singel)

beïnvloeden. Uit de verkeerssimulatie blijkt dat de aanpassing van de verkeerslichtenregeling op het J.M. Artoisplein een belangrijk capaciteitsverhogend effect heeft.

b rechtstreekse inrit tot het gebied "Twee Waters"

De verkeerssimulatie toont - zoals verwacht - aan dat een rechtstreekse inrit vanaf het J.M. Artoisplein tot het gebied "Twee Waters", de verkeersafwikkeling op het J.M. Artoisplein ten goede te komen (als alternatief voor de U-beweging voor het verkeer naar het zuidelijk deel van de Vaartkom, komende van de Lüdenschheidsingel). De omgekeerde beweging, verkeer vanaf Twee Waters naar het J.M. Artoisplein, is niet wenselijk voor regulier verkeer. Dit verkeer vereist immers een bijkomend verkeerslicht op het J.M. Artoisplein en verlaagt daarmee de capaciteit van het netwerk. Voor bussen kan deze tegengestelde beweging wel worden ingevoerd (zie verder).

c Rechtstreekse verbinding tussen Engels Plein en J.M. Artoisplein

De in het BPA voorziene rechtstreekse aansluiting van de parking aan het Engels Plein op de Lüdenschheidsingel wordt best niet gerealiseerd. Deze ontsluiting heeft een te beperkt effect op de globale verkeersafwikkeling van de Vaartkom, aangezien het een groot deel van de herkomst-bestemmingsrelaties niet kan bedienen.

Een rechtstreekse aansluiting van het Engels Plein op het J.M. Artoisplein verbetert de bereikbaarheid van de noordelijke oever van de Vaartkom en van de Kolonel Begaultlaan. Voor de rijrichting Engels Plein kan eventueel de bestaande spoorbrug worden gebruikt, mits het brugdek wordt vervangen en mits de brug langs de noordzijde, via een uitkragende constructie, verbreed wordt om de bestaande, conflictvrije fietsverbinding tussen de Kolonel Begaultlaan en de Aarschotsesteenweg / Rederstraat te behouden. Is dit niet mogelijk, of ligt de kostprijs te hoog, dan wordt de bestaande brug beter vervangen door een nieuwe op dezelfde plaats. Voor de andere rijrichting is een nieuwe brug nodig in het verlengde van de Zoutstraat. Door deze rechtstreekse aansluiting vermindert het omrijdend verkeer rondom de Vaartkom en kan het beoogde verkeerssluw karakter gerealiseerd worden.

Voorwaarde voor elke oplossing voor de nieuwe brugverbinding is de veilige afwikkeling van fietsverkeer in de verschillende richtingen.

d Verplaatsing van het noordelijk verkeer naar het Engels Plein

Door het resterende verkeer op de noordelijke oever om te leiden via het Engels Plein en de Wolvengang, kan de volledige oever als verkeersvrije verblijfsruimte worden ingericht. Een verbetering van de Wolvengang en van Achter de Latten (o.a. door grotere bochtstralen aan de achterzijde van Blok 1 en aan de voet van de Keizersberg) is hiervoor nodig.

Op de zuidelijke oever wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk afgebouwd. Wat overblijft is het bestemmingsverkeer voor de Vaartkom en voor de binnenstad (via de primaire verkeerslus Vaartstraat – Rijschoolstraat – J.P. Minckelersstraat). Het resterende verkeersvolume is echter te groot om de publieke ruimte als erf in te richten. Ook aanliggende fiets- en voetpaden blijven aangewezen.

e Enkele ingrepen in de omgeving Vaartstraat - Burchtstraat

De rotonde rond het Entrepot en de afschaffing van de linksafbewegingen op het kruispunt Vaartkom – Vaartstraat werden ingevoerd als tijdelijke maatregel n.a.v. de werken op de Aarschotsesteenweg. Deze maatregelen hadden binnen de huidige ruimtelijke constellatie van de Vaartkom immers een capaciteitsverhogend effect. Om die reden is de tijdelijke maatregel na het einde van de werken dan ook niet ongedaan gemaakt. Beide maatregelen hebben evenwel sterk negatieve effecten op de veiligheid van de fietsers en hypothekeren de verblijfskwaliteit van het openbaar domein.

De verkeerssimulatie heeft intussen aangetoond dat de rotonde rond het Entrepot later een vlotte verkeersafwikkeling zal bemoeilijken, eens de ontwikkeling van de zes blokken en het Engels Plein goed op gang is gekomen. In combinatie met de verplaatsing van het noordelijk verkeer, kan de rotonde beter worden vervangen door een voorrangskruispunt achter het Entrepot.

De voorrang van het verkeer vanaf het noorden van de Vaartkom, werkt eveneens ontradend voor het sluipverkeer dat vanaf de Oude Mechelsesteenweg via de Vaartkom het J.M. Artoisplein probeert te bereiken.

Omdat deze maatregel ook de verblijfskwaliteit in de Vaartkom verbetert, is een uitvoering op korte termijn aangewezen. De aanpassing van de rotonde hoeft niet te wachten tot de definitieve heraanleg van de straten rondom het Entrepot.

Deze maatregel is ook gekoppeld aan de aanpassing van het kruispunt met de Vaartstraat. Bij afschaffing van de rotonde moeten immers de linksafbewegingen opnieuw mogelijk worden gemaakt.

De afschaffing van de rotonde rond het Entrepot verbetert niet alleen de verkeersafwikkeling, maar draagt ook bij tot de verblijfskwaliteit van de Vaartkom. Deze maatregel maakt de aanleg van een verkeersluw stedelijk plein mogelijk tussen het Entrepot en de waterkant.

De bestaande inrichting van het kruispunt Vaartstraat – Vaartkom is een overblijfsel van de tijdelijke omleiding tijdens de werken aan de Aarschotsesteenweg. De maatregel bevordert de doorstroming voor wagens rondom de Vaartkom, maar hypothekeert de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Het behoud van de middenberm vereist bovendien het behoud van de rotonde rond het Entrepot.

De bestaande inrichting kan worden vervangen door een gewoon kruispunt. Bij realisatie van de tweede brug over de Vaartkom is wellicht zelfs geen lichtenregeling nodig. Deze maatregel kan onmiddellijk worden uitgevoerd.

De aanpassing van het kruispunt kan gecombineerd worden met de verbreding van de wegsectie in de Vaartstraat, tussen de Vaartkom en de J.P. Minckelersstraat. Door de brug over de Dijle te verbreden en de rooilijn terug te trekken, ontstaat ruimte voor aanliggende fietspaden en voor een volwaardige linksafslagstrook. Het RUP houdt rekening met deze maatregel.

4.7.5.3 PARKEREN

Figuur 4.63: toekomstige parkeercapaciteit in de Vaartkom

Voor de berekening van het aantal parkings in de Vaartkom wordt verwezen naar de ruimtebalans.

a Gehaanteerde parkeernormen

Het gebrek aan bewonersparkeerplaatsen is een vaak geciteerd motief voor de (selectieve) stadsvlucht uit Leuven, en uit de binnenstad in het bijzonder. Zeker de actieve bevolking en de gezinnen met kinderen vinden de beschikbaarheid van een auto essentieel. Het zijn net deze groepen die weer naar de stad moeten gehaald worden.

De stad gaat ervan uit dat vooral het autogebruik moet teruggedrongen worden. Dat is mogelijk door voldoende alternatieven te bieden, door inkorting van de verplaatsingsafstanden, fietsvoorzieningen en bediening met openbaar vervoer. Daarom zijn alternatieven zeker wenselijk voor bewoners die niet over een auto beschikken, zoals autodeelsystemen. Zo kent bij voorbeeld Cambio in Leuven een sterk groeiend succes. Dergelijke maatregelen vallen echter buiten het bestek van het RUP.

Een lager aandeel autogebruik op deze binnenstedelijke locatie dan gemiddeld valt dus te verwachten en wordt door de stad volop ondersteund. Toch wil de stad niet het risico nemen om ook uit te gaan van een lager autobezit bij de bewoners. Indien het autobezit bij het gemiddelde blijft en hiervoor niet de nodige (ondergrondse) ruimte wordt voorzien, wordt het parkeren afgewenteld op het openbaar domein. Gezien de beperkte mogelijkheden binnen het plangebied, zouden vooral de aanpalende wijken hiervan het slachtoffer zijn of zou dit leiden tot wildparkeren op de nieuwe pleinen en langzaamverkeerverbindingen.

Daarom acht de stad het wenselijk dat per nieuwe woongelegenheden gemiddeld 1,3 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zoals in de parkeernorm voor heel Leuven vereist wordt.

Ook voor kantoren en commerciële ruimten hanteert de stad de bestaande norm van 1 parkeerplaats per 75 m² vloeroppervlakte.

b Rotatieparkings en andere bezoekersparkeerplaatsen

Aan het **Engels Plein** wordt een parkeergebouw gepland dat verschillende behoeften moet opvangen. Zo worden de parkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties in het noordelijk deel van de Vaartkom in de mate van het mogelijke gecentraliseerd in de parking Engels Plein. Deze parking is ook nodig om het openbaar domein parkeervrij te maken. Het concentreren van de parkeerplaatsen maakt een betere (complementaire) benutting van de parkeerplaatsen mogelijk. De parking zal minstens voor 1/3e als rotatieparking worden geëxploiteerd. Dit wil zeggen dat bezoekers, klanten, werknemers, .. er tegen betaling tijdelijk hun wagen zullen kunnen stallen. Eenzelfde parkeerplaats kan in dergelijk systeem optimaal benut worden. Deze rotatieparking is interessant voor de Vaartkom, maar ook voor de binnenstad. In het RSL werd de parking aan het Engels Plein immers geselecteerd als randparking, in combinatie met bestemmingsparking voor de Vaartkom. Voorlopig gaat de stad ervan uit dat de parking Engels Plein enkel de binnenstad zal bedienen wanneer op piekmomenten bijkomende parkeercapaciteit moet kunnen aangeboden worden. Het natransport richting binnenstad kan te voet of met de fiets via de Sluisstraat en de Mechelsestraat richting Vismarkt of met het openbaar vervoer.

De bestaande **parking Minckelers** is een goede aanvulling op de bediening van het kernwinkelgebied door de parkings Ladeuze en de Bond. In het RSL wordt parking Minckelers geselecteerd als één van de centrumparkings. De parking Minckelers heeft echter een overcapaciteit en is slecht geïntegreerd in zijn omgeving.

Het RUP voor vaartkom Zuid voorziet de mogelijkheid tot herontwikkeling van de site van Parking Minckelers, waarbij 400 rotatieparkeerplaatsen (de helft van de bestaande 800) ondergronds worden gebracht, weliswaar op een groter terrein, in combinatie met bestemmingsparkings voor het bestaande en het bijkomende programma.

c Bezoekersparkeerplaatsen

Tenslotte is het aangewezen om, aanvullend op de rotatieparkings, verspreid over de Vaartkom de nodige bezoekersparkeerplaatsen te voorzien. Dit gaat steeds over een beperkt aantal parkeerplaatsen die ofwel op het openbaar domein of in een rotatieparking kunnen gerealiseerd worden.

4.8 Werken van publiek belang

De stad heeft waar mogelijk en verantwoord, de werken die bijdragen aan het publiek domein als voorwaarde opgelegd aan de initiatiefnemers voor de aanpalende bebouwbare zones. De werken die het schaalniveau van de site overstijgen zoals de aanleg van het Engels Plein met busstelplaats en de verbinding Engels Plein – Artoisplein over de Vaart, worden in principe door de overheid gefinancierd en worden niet als voorwaarde aan de private initiatiefnemers voor de ontwikkelingen binnen het RUP opgelegd. De voorschriften leggen volgende voorwaarden op. Een deel van deze “lasten” wordt maar opgelegd onder bepaalde voorwaarden: hiervoor verwijzen we naar de stedenbouwkundige voorschriften.

a RUP Vaartkom Noord

Werk van publiek belang	aanleg OW tussen parkeergebouw en blokken 1-3	aanleg Engels Plein boven blokken 4-6	verbinding VK-Keizersberg via lift en trappen	Voetgangers-verbinding onder viaduct
Initiatiefnemer voor zone ...				
MF parkeergebouw	X	X (deel)	X	X

b RUP Vaartkom West

Werk van publiek belang	Aanleg F/V1	Aanleg F/V2a	Aanleg F/V2b	Aanleg P4	Aanleg P/G2	verbreding OW Vaartstr.
Initiatiefnemer voor zone ...						
W1 Burchtstr.-Glasblazerijstr.	X (deel)			X (deel)		
WTR2	X (deel)					
W2 feestzaalsite			X	X (deel)		
W3 Bottelarijsite scenario 1				X (deel)	X	
W3 Bottelarijsite scenario 2				X (deel)	X (deel onbebouwd)	
G4 De Hoorn	X (deel)					
G5 Zuidelijke schil VK		X (voor G5a/b en G5d)	X (voor G5f)			

W4 Vaartstr.94							X
----------------	--	--	--	--	--	--	---

Werk van publiek belang	Aanleg Dijlepad Mechelse- tot Sluisstraat	openmaken Dijle Sluisstr. tot F/V2b	openmaken Dijle Mechelse- tot Sluisstr.	renovatie watertoren	renovatie stokerij	renovatie brouwerij De Dijle
Initiatiefnemer voor zone ...						
WTR2		X				
W2 feestzaalsite	X		X			
W3 Bottelarijsite scenario 1	X (evt. op noordoever)		X			
G5 Zuidelijke schil VK				X (voor G5a/b en G5d/f)	X (voor G5b)	X (voor G5f)

c RUP Vaartkom Oost

Werk van publiek belang	brug t.o. Kardinaalstraat	brug t.o. Tweewaterstraat	bruggen t.o. Strijdersstr.	bruggen t.o. W9	Aanleg F/V3	Aanleg F/V4	Aanleg F/V5	Aanleg P2
Initiatiefnemer voor zone ...								
W5 Vaartstr-Minckelerstr	X							
W6 brandweerkazerne	X				X			
G10 silo's					X			
G7 Achter Silo's	X				X			
W7 Balk van Beel		X				X		
W/PG1 Parkgebouw Tweewaters		X	X			X		
W/PG2 randgebouw park Montfortanen klooster			X	X				
W9 binnengebied Van Monsstraat								

Werk van publiek belang	Aanleg P3	Aanleg PG3a	Aanleg PG3b	Aanleg PG3d	Aanleg OW naast W7	Aanleg OW boven W8	Aanleg OW boven G8	Realisatie doorsteek door W5
Initiatiefnemer voor								

zone ...								
W5 Vaartstr- Minckelerstr								X
W6 brandweerkazerne		X						X
G7 Achter Silo's			X					X
G/PG Achter Molens			X					
W7 Balk van Beel			X (deel)		X			
G8 sokkel Brouwerijplein					X	X	X	
K kantoorzone Inbev						X (voor K3)	X	
W8 Parkrand Tweewaters						X		
W/PG2 randgebouw park Montfortanen klooster	X							
W9 binnengebied Van Monsstraat	X							

d RUP Vaartkom Zuid

Werk van publiek belang	ondergronds brengen Parking Minck.	autoverbinding W10 met Tweewaters- straat	ondergronds brengen parkeerplaatsen WPG3	groen inrichten parkdeel WPG3	ondergronds brengen parkeerplaatsen Dijlepad en Lidl	groen inrichten Dijlepad
Initiatiefnemer voor zone ...						
W10 binnengebied Minckelers	X		X	X (deel)		
W/PG3 woonblok Leibeek			X	X		
W11 hoek Minckelers- Tweewaters		X			X	X

4.9 Stand van zaken

Figuur 4.64: stand van zaken herontwikkeling Vaartkom Leuven (zomer 2008)

De herontwikkeling van de Vaartkom is geconcipieerd als een stedenbouwkundig samenhangend project. Het project is samengesteld uit een groot aantal sites die een eigen ontwikkelingslogica kennen. De concrete realisaties op het terrein zijn afhankelijk van de specifieke randvoorwaarden voor elke site.

Onderstaande lijst geeft een overzicht in functie van de status van elk project op het ogenblik van de opmaak van dit RUP (zomer 2008).

4.9.1 Projecten in realisatie

Volgende projecten in de Vaartkom zijn op het ogenblik van opmaak van dit RUP in realisatie. Ze werden vergund op basis van het bestaande RUP Vaartkom.

a Ontwikkeling Blok 2

Figuur 4.65: bouwaanvraag blok 2 iov Ghelamco (Jaspers-Eyers) + blok 3 iov BCS - Willemen (Avonts/Desmedt/Jaspers-Eyers)

Projectontwikkelaar Ghelamco realiseert op de site van blok 2 een gemengd nieuwbouwproject met ca. 90 woningen en 5.500 m² bijkomend programma. Onder het gebouw voorziet een eigen parking volledig in de eigen behoefte. De oorspronkelijke bebouwing bleek moeilijk te herbruiken omwille van de onaangepaste structuur (verdiepingshoogte, raamhoogte, buitenschil gebouwen).

b Ontwikkeling Blok 3

Projectontwikkelaar BCS / Willemen realiseert op de aangrenzende site van blok 3 eveneens een gemengd nieuwbouwproject. Het gebouw zal ca. 95 woningen en 7.200 m² bijkomend programma omvatten. Het gebouw heeft een ondergrondse parking voor de bewoners. Op het gelijkvloers wordt een tijdelijke parking voor de handelsfuncties voorzien. Die parking kan tot handelsruimte getransformeerd worden, zodra de nieuwe parking op het Engels Plein in de parkeerbehoefte kan voorzien. De oorspronkelijke silo's "Hungaria" konden niet worden behouden omdat de structuur zich niet leende tot herbestemming, omwille van de zeer kleine oppervlakte van de silo's (ca. 1,50x1,50 m).

c Afbraak mouterij

Inbev heeft een stedenbouwkundige vergunning gekregen voor de afbraak van de mouterijgebouwen. Dit zal in de nabije toekomst worden uitgevoerd.

4.9.2 Projecten in voorbereiding

Daarnaast zijn reeds een heel aantal projecten in voorbereiding.

a Ontwikkeling Twee Waters

Figuur 4.66: masterplan Twee Waters i.o.v. Ertzberg (Beel / De Geyter)

Projectontwikkelaar Ertzberg heeft de rechten op de meeste nog ontwikkelbare terreinen in het gebied Vaartkom Oost verworven. Voor dit samenhangend gebied werd een masterplan opgesteld door de architectenbureaus Stéphane Beel en Xaveer De Geyter. Dit masterplan werd goedgekeurd door het stadsbestuur. Een samenwerkingsovereenkomst tussen de Stad en Ertzberg is in opmaak (zomer 2008). Binnen het project moeten 20% sociale en goedkope woningen worden gerealiseerd. De aanleg van het publiek domein binnen het gebied is een voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied.

Volgende projecten zijn in voorbereiding:

- de herbestemming van de Silo's, gekoppeld aan de realisatie van het Siloplein en de Dijebrug naar de J.P. Minckelersstraat;
- de restauratie van de Molens van Orshoven in functie van de consolidatie en de uitbreiding van het Cultuureducatiecentrum, gekoppeld aan de ontwikkeling van het achterliggend terrein;

- de realisatie van de “Balk van Beel”, gekoppeld aan de noord-zuid as doorheen het gebied en de Dijlebrug naar de Tweewatersstraat;
- de realisatie van het Park Twee Waters, gekoppeld aan de randbebouwing en het parkgebouw;
- de realisatie van het accoladegebouw langs de Leibeek, gekoppeld aan de heraanleg van de tuin van het Montfortanenklooster en de realisatie van een brug over de Dijle t.h.v. de Strijdersstraat;
- de herontwikkeling met patiowoningen in het binnengebied van de J.B. Van Monsstraat, gekoppeld aan de vervanging van de bestaande parkeergarages;
- de bebouwing van de hoek Vaartstraat – J.P. Minckelersstraat.

b Zandvang

De NV Waterwegen en Zeeschelde, beheerder van het Kanaal Leuven-Dijle, plant op korte de realisatie van een zandvang op het voedingskanaal “De Hond”. Deze zandvang moet de dichtslibbing van de Vaartkom in de toekomst voorkomen of vertragen, waardoor de uitbaggering van de Vaartkom in de toekomst minder frequent moet gebeuren.

c Brouwerij De Hoorn

Figuur 4.67: ontwerp “huis van de creativiteit” in en rond brouwerij De Hoorn (Office 360)

De NV Den Hoorn, eigenaar van de site van de voormalige brouwerij De Hoorn (hoek Burchtstraat – Sluisstraat), plant de herbesteding en de uitbreiding van het monument tot een “huis van de creativiteit”. Dit project moet plaats bieden aan een bedrijvencentrum voor bedrijven in creatieve sectoren, congresinfrastructuur, horeca en cultuurinfrastructuur. Office 360 maakt het ontwerp voor dit project.

d Renovatie Park Keizersberg

De Stad heeft het grootste deel van het Park van de Keizersberg in erfpacht genomen en bereidt de renovatie voor. De stedelijke groendienst stelt een Masterplan op. De werken omvatten onder meer de renovatie van de muur en de grondkerende constructies, de vernieuwing van de wandelpaden, de realisatie van een toegang langs de oostzijde, het groot onderhoud aan het bestaande groen en de aanplanting van een boomgaard. Na de renovatie wordt het park opengesteld voor het publiek.

e Voormalige brandweerkazerne

Het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven (AGSL) plant de herontwikkeling van de site van de voormalige brandweerkazerne in functie van sociale en marktconforme huisvesting. De kazerne wordt momenteel nog gebruikt door Wonen en Werken, die naar het nieuwe sociaal bedrijvencentrum op de Veilingsite verhuizen (in aanbouw). De herontwikkeling vormt een onderdeel van het Masterplan voor het gebied Twee Waters, opgemaakt i.o.v. projectontwikkelaar Ertzberg.

f Parkeergebouw Engels Plein

Projectontwikkelaar Ghelamco en het AGSL zijn eigenaar van de terreinen die bestemd zijn voor het multifunctioneel parkeergebouw op het Engels Plein. Een ontwerp voor dit project is in voorbereiding (architectenbureau Jaspers-Eyers). De heraanleg van het Engels Plein en de realisatie van de nieuwe brug over de Vaartkom zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van het parkeergebouw.

g Ontwikkeling van blok 1 i.f.v. sociale huisvesting

Het AGSL, eigenaar van blok 1 (vroeger Dava), bereidt een ontwikkeling van de site voor in functie van sociale huisvesting. Het project omvat, naast de nieuwe hoofdzetel voor de sociale huisvestingsmaatschappij Dijledal, sociale huur- en koopwoningen, marktconforme woningen en handelsruimten.

h Verplaatsing energiecentrale Inbev

Inbev Belgium NV plant de verplaatsing van de energiecentrale voor haar productie-eenheid langs de Vuurkruisenlaan, momenteel nog ingepland op het gebied “Twee Waters”. De relocatie naar een nieuwe site langs de Aarschotsesteenweg is nodig om het gebied Twee Waters te kunnen herontwikkelen.

i Park Sluisstraat

De Stad bereidt de realisatie van het park Sluisstraat (gedeelte ten westen van de Sluisstraat) voor. Hiertoe werden reeds enkele particuliere eigendommen aangekocht. De verdeling van de investeringslast over de betrokken publieke en private actoren is nog niet vastgelegd. Het park moet op korte termijn de woonkwaliteit van de bewoners van de Valkerijbuurt verbeteren en als katalysator functioneren voor de omringende woningbouwprojecten.

j Realisatie nieuwe bruggen over de Vaartkom en heraanleg Engels Plein

De stad onderzoekt momenteel de diverse randvoorwaarden (verkeerskundig, bouwkundig, financieel, exploitatie) van de nieuwe bruggen over de Vaartkom. Tegelijk bereidt zij de heraanleg van het Engels Plein voor (gekoppeld aan de hertracering van het verkeer via de route Wolvengang – Achter De Latten).

4.9.3 Opportuniteiten in de nabije toekomst

Voor volgende sites bestaat op het ogenblik van het opmaak van het RUP (zomer 2008) nog geen concreet project. De specifieke omstandigheden maken een ontwikkeling in de nabije toekomst mogelijk.

a Bouwblok Burchtstraat – Glasblazerijstraat

Op het braakliggend terrein tussen de Burchtstraat en de Glasblazerijstraat is de realisatie van een woningbouwproject mogelijk, na verplaatsing van de bestaande waterputten op het terrein. De participatie in de aanleg van het park Sluisstraat is een voorwaarde voor de ontwikkeling van dit gebied.

b Vaarhoek

Tabacofina maakte recent bekend dat zij haar vestiging in Leuven zal overbrengen naar Lummen. Daardoor komen de opslagruimten op de hoek van de Vaartvest en de Kolonel Begaultlaan vrij en komen deze in aanmerking voor herontwikkeling.

c Vaartstraat 94

Het kantoorgebouw Vaartstraat 94, de vroegere hoofdzetel van Inbev, staat sinds de verhuis naar het nieuwe HQ aan het Brouwerijplein nagenoeg volledig leeg. Tot op heden heeft Inbev nog niet beslist of zij dit gebouw zelf opnieuw zal betrekken, dan wel de site op de markt zal brengen.

d Entrepot

Het Entrepot, aan de kop van de Vaartkom, is eigenom van de Stad Leuven en beschermd als monument. Momenteel wordt het gelijkvloers nog als douanegebouw gebruikt, en de verdiepingen als tijdelijk museumdepot. Vanaf 2010 kan dit gebouw worden vrijgemaakt en komt het voor herbestemming in aanmerking.

e Bottelarijsite, Feestzaalsite

Inbev huisvest tijdelijk nog enkele logistieke functies op de Feestzaal- en de Bottelarijsite, in afwachting van een definitief onderkomen buiten de Vaartkom. Zodra deze gebouwen helemaal vrijkomen, kunnen ze herontwikkeld worden.

f Zuidelijke schil Vaartkom

De gebouwen in het gebied "Zuidelijke Schil" staan grotendeels leeg. In de voormalige stookzaal (hoek Vaartkom – Sluisstraat) zijn momenteel de installaties voor de waterbehandeling ondergebracht. Inbev plant de realisatie van een nieuwe installatie op de site van de Vuurkruisenlaan, waarna de gebouwen langs de Vaartkom helemaal vrijkomen.

g Benzinstation hoek Stapelhuisstraat

De milieuvergunning van het benzinstation op de hoek van de Stapelhuisstraat met de Vaartkom loopt nog tot 2011. De Stad heeft de eigenaar en de exploitant laten weten dat een verlenging niet mogelijk is, gezien de transformatie van de Vaartkom tot een gemengd stedelijk gebied.

h Uitbreiding HQ Inbev

Inbev reserveert het onbebouwd terrein langs het J.M. Artoisplein als toekomstige uitbreiding van haar hoofdkwartier op de hoek van de Zoutstraat en de Vaartkom. De bestaande parking in open lucht moet eerst ondergronds gebracht worden.

i Binnengebied J.P. Minckelersstraat

De ontwikkeling van het binnengebied van de J.P. Minckelersstraat vereist de incorporatie van een aantal eigendommen.

Het voornaamste eigendom is de bestaande parking Minckelers. Deze parking is nog in exploitatie. De bestemming op lange termijn is niet evident, gezien de overcapaciteit, de slechte integratie in zijn omgeving en de configuratie van de in- en uitritten. De stad wenst geen stedenbouwkundige vergunningen af te leveren voor bebouwing van het braakliggend terrein ten noorden van het parkeergebouw, als dit niet wordt gekoppeld aan de herontwikkeling van de parking Minckelers, gezien de geringe diepte van dit terrein.

Centraal liggen de bedrijfgebouwen met daarin o.a. de supermarkt. Deze biedt programmatorisch een meerwaarde voor de omgeving, maar is slecht geïntegreerd in zijn omgeving. De gebouwen op het meest zuidelijke perceel, eigendom van het Ministerie van Financiën, staan leeg.

j Brug over de Singels

De geplande brug over de Singels, bestemd voor voetgangers en fietsers, kan op verkeerstechnisch vlak gebouwd worden zodra de nodige paden en verbindingen gerealiseerd zijn via het talud van de Keizerberg, het park van de Keizersberg toegankelijk is en het parkeergebouw op het Engels Plein gerealiseerd is. In afwachting van de realisatie van de brug, kan de bestaande voetgangersverbinding onderdoor het viaduct in gebruik blijven.

4.9.4 Beleidsinitiatieven Stad Leuven

Volgende beleidsinitiatieven heeft de Stad op het ogenblik van de opmaak van dit RUP (zomer 2008) reeds ondernomen.

a Opmaak RUP

Voorliggend RUP vormt, na de goedkeuringsprocedure en de definitieve vaststelling, het noodzakelijk juridisch kader voor de herontwikkeling van de Vaartkom, in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Leuven. Aan de opmaak van het RUP is een lange periode van visievorming en ontwerpend onderzoek voorafgegaan.

b Opmaak verkeersstudie

De stad heeft een verkeersstudie laten uitvoeren om de verkeersproductie en –attractie in kaart te brengen die door de ontwikkeling van de Vaartkom gegenereerd wordt.

c Opmaak Plan-MER

De stad heeft een plan-MER laten opstellen dat de milieu-effecten van deze ontwikkeling onderzoekt.

d Subsidie-aanvraag Stadsvernieuwingsfonds

De stad heeft in 2007 een kandidatuur ingediend om de Vaartkom te laten betoelagen uit het stadsvernieuwingsfonds. De Vlaamse Regering heeft deze subsidies in juli 2007 principieel toegezegd.

e Stadscontract met de Vlaamse Overheid

De ontwikkeling van de Vaartkom vormt het voorwerp van het stadscontract dat de Stad Leuven met de Vlaamse Overheid heeft afgesloten, met als doel de verschillende Vlaamse acties en procedures m.b.t. dit gebied zo goed mogelijk te coördineren.

f Subsidie-aanvraag CONCERTO

De stad bereidt een subsidie-aanvraag voor om, in het kader van het Concerto-programma, van de Europese Unie subsidies te verkrijgen voor de uitbouw van de Vaartkom als hoogwaardige stedelijke ontwikkeling m.b.t. energieprestaties.

g Subsidie-aanvraag EFRO

De stad bekijkt of de Vaartkom kan ingediend worden voor de aanvraag van een Europese subsidie in het kader van EFRO, doelstelling 2, prioriteit 4.

h Subsidie-aanvragen INTERREGIVa

De stad heeft in het kader van het InterregIvA-programma een subsidie aangevraagd en verkregen voor de renovatie van het park van de Keizersberg binnen het project “Revitalisering Oude Industriehavens”.

De stad heeft in het kader van datzelfde InterregIvA-programma een subsidie-aanvraag ingediend voor de realisatie van het Dijlepark aan de Sluisstraat binnen het project “STERK door Water”.

i Subsidie-aanvraag cultuurinfrastructuur

De stad onderzoekt via welke kanalen zij subsidies kan verkrijgen voor de restauratie van de Molens van Orshoven als cultuureductiecentrum.

***j* Valorisatie stadseigendommen door het AGSL**

Het AGSL heeft van de Stad de opdracht gekregen om de stadseigendommen in de Vaartkom te valoriseren: de voormalige brandweerkazerne, blok 1, het Entrepot en een eigendom op het Engels Plein.

***k* Heraanleg openbaar domein**

De stad zal diverse investeringen doen in de heraanleg van het openbaar domein in de Vaartkom.

***l* Sociale huisvesting**

De Stad Leuven wil in de Vaartkom een belangrijke hoeveelheid sociale woningen laten realiseren.

Zij doet dit enerzijds door aan de grote private ontwikkelingen een vast aandeel sociale woningen op te leggen. Anderzijds wil de stad haar eigendommen inzetten voor de realisatie van een extra aanbod sociale woningen (o.a. op de brandweerkazerne en blok 1), in samenwerking met een sociale huisvestingsmaatschappij.

***m* Projectmanagement**

De Stad heeft het AGSL aangesteld als projectmanager voor de herontwikkeling van de Vaartkom. Het AGSL heeft een openbare aanbesteding gepubliceerd voor de externe bijstandsverlening bij de invulling van dit projectmanagement.

4.9.5 Beleidsinitiatieven andere actoren

De Stad Leuven rekent op volgende beleidsinitiatieven (niet-limitatieve opsomming) van diverse andere publieke actoren.

***a* De Lijn**

De Lijn laat de toekomstige busbediening van de Vaartkom onderzoeken in het kader van een recent opgestarte opdracht voor de aanpassing van het busnetwerk in heel Leuven.

***b* AWV**

De stad zal AWV verzoeken om te participeren in de noodzakelijke aanpassingen van de gewestwegen om de ontsluiting van de Vaartkom te optimaliseren.

***c* VMSW**

De VMSW kan mee de infrastructuur financieren ten behoeve van de ontsluiting van sociale woningbouwprojecten.

***d* WenZ**

WenZ heeft met de inrichting van de jachthaven in de Vaartkom en de realisatie van de Schuiteniersbrug reeds belangrijke inspanningen geleverd. WenZ plant in de nabije toekomst de aanleg van een zandvang en is tenslotte een essentiële partner in de realisatie van de nieuwe beweegbare brug(gen) over de Vaartkom.

***e* Provincie Vlaams-Brabant**

De Provincie Vlaams-Brabant kan gevraagd worden om de realisatie van de fietsroutes doorheen de Vaartkom die deel uitmaken van het provinciaal Fietsroutenetwerk, te betoelagen.

***f* RWO**

RWO zal advies en subsidies verlenen aan de restauratie van de beschermde monumenten in de Vaartkom.

***g* LNE**

LNE kan financieel participeren in de herwaardering van de Dijle.