

STAD LEUVEN

BIJZONDER PLAN VAN AANLEG L23B

Station

Gedeeltelijke herziening van het BPA L23 STATION, goedgekeurd bij MB van 30/09/1997, en gewijzigd bij MB van 22/03/2001 en bij MB van 10/01/2003 (L23C)

GOEDGEKEURD BIJ MB VAN 11/09/2003

TOELICHTINGSNOTA EN VOORSCHRIFTEN

WIJZIGINGEN

DEEL A: toelichtingsnota – stedenbouwkundig concept.

2. Zone voor kantoren en openbaar nut tussen het spoordomein en de Diestsepoort

- Voorwaarden voor de toren, p. 16: 2 van de 4 geponeerde voorwaarden leggen de architecturale vormgeving te zeer aan banden en worden daarom geschrapt. De eerste voorwaarde, die betrekking heeft op het zicht dat men heeft op de toren vanaf de perrons blijft behouden. De laatste voorwaarde die betrekking heeft op de hoogte van de toren blijft eveneens behouden omwille van de inijk in de omliggende gebouwen en tuinen en omwille van de signaalfunctie van de toren.

Voor het torenvolume tenslotte moet aan ~~vier~~ twee belangrijke voorwaarden worden voldaan:

1. De afstand t.o.v. het spoorweggebied moet zo groot mogelijk zijn, om de toren vanuit de perrons een achterliggende positie te bezorgen. Indien hij teveel op de voorgrond komt, treedt een schaalbreuk op.
- ~~2. Het torenvolume moet t.a.v. de sokkel over de nodige diepte worden teruggetrokken, om te vermijden dat het vanop de Diestsepoort of de Vuurkruisenlaan over zijn volledige hoogte vanop het straatniveau wordt waargenomen.~~
- ~~3. Een dwarse opstelling van het torenvolume t.o.v. de Diestsepoort moet vermeden worden, indien men de waarneming van een te breedvormige massa vanuit het Martolarenplein, de Diestsepoort en de spoorwegperrons wil beletten.~~
4. De globale hoogte van de toren moet enerzijds in verhouding zijn met het sokkelvolume, en mag anderzijds niet al te veel domineren over zijn onmiddellijke en ruimere omgeving. Perspectivische simulaties wijzen uit dat een optimale hoogte ligt tussen 50 en 60m (vanaf het niveau van de Vuurkruisenlaan).

DEEL B: stedenbouwkundige voorschriften.

Algemene bepalingen

2.8.2. Gevels

- De passage die de beglaasde oppervlakte vastlegt en de verdeling van de glasvlakken over de gevels wordt geschrapt omdat ze de architecturale vormgeving te zeer aan banden legt.

~~*Beglazing van de gevel dient minstens 30% van de geveloppervlakte, palend aan en/of zichtbaar vanop het openbaar domein, te bedragen en moet evenwichtig verdeeld zijn over de totale ontwikkeling van de geveloppervlakte.*~~

Bepalingen per zone

Zone 1: Sokkel Vuurkruisenlaan

3.1.3.1.3. Bouwvolume.

- Het begrip "bebouwd" kan hier mogelijkwijze voor verwarring zorgen. Daarom wordt een verduidelijking toegevoegd aan de alinia. De bedoeling is dat men voldoende architecturale vrijheid behoudt voor de vormgeving van de hoofdtoegang tot de parkeergarage, die mogelijkwijze aan de kant van de Vuurkruisenlaan gelegd wordt i.p.v. aan de kant van de Diestsepoort (zie verder).

De verplichte bouwlijn langs de Diestsepoort en de – eventueel teruggetrokken – bouwlijn langs de Vuurkruisenlaan, moeten over hun volledige lengte bebouwd worden (dit betekent dat er zich aan de kant van de Diestsepoort en aan de kant van de Vuurkruisenlaan een doorlopend gevelvlak moet bevinden).

- Om deze eventuele toegang tot de parkeergarage vrijer vorm te kunnen geven, wordt volgende passage toegevoegd:

De gelijkvloerse bouwlaag dient uitgewerkt te worden als een representatief niveau met een vrije hoogte die minstens 0.50 meter hoger is dan die van de bovenste bouwlaag.

Het afgewerkt vloerpeil van de gelijkvloerse ruimte langs de Diestsepoort mag nergens meer dan 0.50 meter verschillen (naar boven of naar onder) van het niveau van het afgewerkte, aangrenzende voetpad.

Zogenaamde dode ruimten zijn verboden. Deze beide voorgaande bepalingen gaan niet op indien de hoofdtoegang tot de parkeergarage aan de zijde van de Vuurkruisenlaan gelegen is.

3.1.3.1.5. Gevelmaterialen.

- Om de toegang tot de parkeergarage vrijer vorm te kunnen geven, wordt de volgende passage geschrappt...

~~*De beglazing van het gelijkvloerse gevelvlak dient minstens 40% te bedragen, teneinde de doelstellingen geformuleerd (...)*~~

... en vervangen door een nieuw voorschrift:

De gesloten oppervlakte van het gelijkvloerse gevelvlak mag maximaal 60% bedragen, teneinde de doelstellingen geformuleerd (...).

3.1.3.1.6. Onbebouwde oppervlakken.

- Toevoegen aan passage om dubbelzinnigheid te vermijden.

De onbebouwde oppervlakte, met uitzondering van hellingsbanen voor parkeergarages, binnen het omhullende van het volume van deze zone, zoals beschreven in § 3.1.3.1.2., ligt ten laagste op niveau Vuurkruisenlaan (2.50 meter) en ten hoogste op spoorwegniveau (28.50 meter)

Zone 2: Torenvolume

3.1.3.2.1. Afbakening.

- De stedenbouwkundige krachtlijnen m.b.t. de inplanting van de toren op de sokkel van het gebouw blijven behouden. De toren moet m.a.w. zijn signaalfunctie behouden. De exacte positie van de toren op de sokkel en de vorm zijn meer een kwestie van interne organisatie en architecturale vormgeving. Daarom wordt de volgende passage geschrapt...

~~Zone 2 is gedefinieerd als de omhullende van twee rechthoekige oppervlakten van 22.50 op 35.00 meter, die gelegen zijn:~~

~~– Eén parallel aan de Diestsepoort.~~

~~– Eén 20° in tegenwijzerzin hierop gedraaid.~~

~~Beide zijn binnen Zone 1 gesitueerd zoals in het bestemmingsplan vastgelegd.~~

~~Dit deel moet een kantoortoren bevatten.~~

... en vervangen door nieuw voorschrift:

De grenzen van zone 2 vallen samen met de grenzen van zone 1. Dit deel moet een kantoortoren bevatten.

3.1.3.2.2. Bebouwbare oppervlakte.

- Om dezelfde reden als in 3.1.3.2.1. wordt de volgende passage geschrapt...

~~Deze zone mag volledig bebouwd worden, voor zover de voorschriften in artikel 3.1.2.3. gerespecteerd blijven.~~

... en vervangen door nieuw voorschrift:

Maximaal 30% van zone 2 mag door het grondvlak van de toren in beslag genomen worden. De oppervlakte binnen deze zone die niet tot het grondvlak van de toren behoort, wordt integraal tot Zone 1, i.c. het sokkelvolume (zie § 3.1.3.1.), gerekend en ook als zodanig aan de betreffende regels onderworpen.

3.1.3.2.3. Bouwvolume.

- Om dezelfde reden als in 3.1.3.2.1. wordt de volgende passage geschrapt...

~~Het grondvlak van de toren bedraagt maximaal 480 vierkante meter en schrijft zich volledig in in de aangeduide zone.~~

~~Het voldoet bovendien aan volgende bijkomende eisen:~~

~~– De verhouding langste as op kortste as is niet groter dan 2.5;~~

~~– De richting van de langste as volgt de richting van Diestsepoort (met een afwijkingmarge van 20° in tegenwijzerzin);~~

~~– Minstens 60% van het grondvlak moet gelegen zijn ten westen van de symmetrie – as loodrecht op het gevelvlak van Zone 1 aan de Vuurkruisenlaan (zie toelichtende tekening).~~

... en vervangen door nieuw voorschrift:

Het grondvlak van de toren schrijft zich volledig in in zone 2. Het zwaartepunt van het grondvlak van de toren dient gelegen te zijn in de noordelijke helft van zone 2 (aangeduid op bestemmingsplan door de middelloodlijn op de westelijke zijde van zone 2).

- Omdat ze niet langer relevant is, wordt de toelichtende tekening op p.46 geschrapt.

3.1.3.2.5. Gevelmaterialen.

- De passage die de beglaasde oppervlakte vastlegt en de verdeling van de glasvlakken over de gevels wordt geschrapt omdat ze de architecturale vormgeving te zeer aan banden legt.

~~Naast de gelijkmatige spreiding van de beglazing over de verschillende gevelvlakken dient eveneens een gelijkmatige verdeling van de beglaasde oppervlakten over het gevelvlak zelf nagestreefd.~~

Zone 5: Voorplein stationszijde

3.1.3.5.3. Bouwvolume.

- Teneinde op niveau 29.70 meer ruimte te kunnen reserveren voor publieke circulatie en teneinde de signaalfunctie richting Diestsestraat te kunnen versterken, kan er een bijkomende bouwlaag voorzien worden in deze zone. De desbetreffende passage wordt als volgt gewijzigd:

*Het op te richten bouwvolume moet in kroonlijsthoogte gesitueerd zijn tussen 7.00 en ~~16.00~~ **20.00** meter, te meten vanaf niveau 25.90 meter in de Diestsepoort. Het bevat respectievelijk 2 tot ~~4~~ **5** bouwlagen langs de Diestsepoort.*

- Om de toegang tot het "voorplein" vrijer vormte kunnen geven, wordt de volgende passage geschrapt..

~~*De bouwlijnen op de rooilijnen langs de Diestsepoort en het busstation zijn verplichte bouwlijnen. Het gebouw vormt daarmee de visuele aanzet van de Diestsestraat.*~~

... en vervangen door een nieuw voorschrift:

De hoek gevormd door de rooilijnen aan de Diestsepoort en aan het busstation dient in de volumetrie van het gebouw zichtbaar gemaakt te worden. Het gebouw vormt zodoende de visuele aanzet tot de Diestsestraat.

Parkeervoorzieningen

3.1.5.3. Toegangen.

- De startnota voor het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan én het mobiliteitsplan geven aan de westelijke singels de taak van snelle verbindingsroute voor gemotoriseerd verkeer tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van de binnenstad. Een belangrijke stroom voertuigen zal dan ook vanuit de Vuurkruisenlaan komen. Het is echter niet duidelijk of het kruispunt van de Vuurkruisenlaan en de Diestsepoort kan aangepast worden teneinde hier een volwaardige hoofdtoegang mogelijk te maken.
Daarom wordt de volgende passage gewijzigd:

De toegangen zijn gesitueerd in de zoneranden, aangeduid op het bestemmingsplan.

(...)

Op voorwaarde dat het kruispunt Vuurkruisenlaan en Diestsepoort zodanig wordt ingericht dat de vlotte en veilige afhandeling van in- en uitgaand auto-, fiets en voetgangersverkeer mogelijk is, moet de hoofdtoegang tot de parkeergarage (in- en uitrit) langs de Vuurkruisenlaan gelegen zijn. In voorkomend geval is een secundaire toegang (in- en uitrit) langs de Diestsepoort toegestaan.

Zone met absoluut bouwverbod B (A.B.²)

3.14.4. Doorgangen.

- De eventuele toegang aan de Vuurkruisenlaan zla nieuwe dimensies krijgen, gezien zijn toegenomen belang.
Vandaar dat een deel van de volgende passage geschrapt zal worden.

~~Over deze zone moet een doorgang voor gemotoriseerd verkeer ingericht worden , die als in- en uitrit fungeert voor de parking van de zone K/ON. Deze doorgang mag een nuttige breedte van maximaal 5.50 meter hebben en volledig gelegen zijn in het derde deel van de zone, dat aansluit op het spoorweggebied.~~