

STAD LEUVEN

BIJZONDER PLAN VAN AANLEG L23c

Station

Gedeeltelijke herziening van het BPA L23 STATION, goedgekeurd bij MB van 30/09/1997 en gewijzigd bij MB van 22/03/2001 (L23a) en bij MB van 11/09/2003 (L23b)

GOEDGEKEURD BIJ MB VAN 10/01/2003

TOELICHTINGSNOTA EN VOORSCHRIFTEN

1 INHOUDSOPGAVE.

1	INHOUDSOPGAVE.....	2
2	TOELICHTING BIJ DE WIJZIGING.....	4
	<i>Inleiding.....</i>	<i>4</i>
	<i>Aanleiding van de BPA-wijziging.....</i>	<i>4</i>
	<i>Krachtlijnen van de BPA-wijziging.....</i>	<i>6</i>
	<i>Overzicht van de aanpassingen per zone.....</i>	<i>7</i>
3	WIJZIGING VAN DE VOORSCHRIFTEN.....	9
3.1	<i>Zone met alternatieve bestemming: kantoren en openbaar nut (K/ON).....</i>	<i>9</i>
3.2	<i>Zone met gemengde bestemming A (G.A).....</i>	<i>9</i>
3.3	<i>Zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en spoorwegen (G/SP).....</i>	<i>9</i>
3.4	<i>Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen A (ON.A).....</i>	<i>9</i>
3.5	<i>Zone voor handel A (H.A).....</i>	<i>9</i>
	3.5.1 Afbakening.....	9
	3.5.2 Bestemming.....	9
	3.5.3 Bebouwingswijze.....	10
	3.5.4 Toegangen.....	10
	3.5.5 Parkeervoorzieningen.....	10
	3.5.6 Doorgangen.....	10
	3.5.7 Fasering.....	11
3.6	<i>Zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en openbaar nut (ON/G).....</i>	<i>11</i>
	3.6.1 Afbakening.....	11
	3.6.2 Bestemming.....	11
	3.6.3 Bebouwingswijze.....	11
	3.6.4 Toegangen.....	12
	3.6.5 Doorgangen.....	12
	3.6.6 Fasering.....	12
3.7	<i>Zone voor handel B (H.B).....</i>	<i>12</i>
3.7	<i>Zone voor gemengde bestemming B (G.B).....</i>	<i>12</i>
	3.7.1 Afbakening zone.....	12
	3.7.2 Bestemming.....	13
	3.7.3 Bebouwingswijze.....	13
	3.7.4 Toegangen en doorgangen.....	14
	3.7.5 Parkeervoorzieningen.....	14
	3.7.6 Verkaveling, verdeling en/of gefaseerde uitvoering.....	14
3.8	<i>Zone voor dienstweg 1 (D.1).....</i>	<i>15</i>
	3.8.1 Afbakening.....	15
	3.8.2 Bestemming.....	15
	3.8.3 Inrichting.....	15
	3.8.4 Doorgangen.....	15
3.9	<i>Zone voor Dienstweg 3 (D.3).....</i>	<i>15</i>
	3.9.1 Afbakening.....	15
	3.9.2 Bestemming.....	16
	3.9.3 Inrichting.....	16
	3.9.4 Doorgangen.....	16
3.10	<i>Spoorwegzone.....</i>	<i>16</i>

3.11	Zone voor voetpaden.....	16
3.12	Zone voor fiets- en voetpaden 1 (F/V 1).....	16
3.12.1	Afbakening.....	16
3.12.2	Bestemming.....	16
3.12.3	Inrichting.....	17
3.12.4	Gebruik en doorgangen.....	17
3.12.5	Fasering.....	17
3.13	Parkgebied (PA).....	17
3.13.1	Afbakening.....	17
3.13.2	Bestemming.....	17
3.13.3	Inrichting.....	17
3.13.4	Doorgangen.....	18
3.13.5	Fasering.....	18
3.14	Zone voor fiets- en voetpaden (F/V).....	18
3.15	Zone met absoluut bouwverbod B (A.B).....	18
3.16	Zone met absoluut bouwverbod C (A.C).....	18
3.17	Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen B (ON.B).....	19
3.18	Openbare wegen.....	19

2 TOELICHTING BIJ DE WIJZIGING.

Inleiding.

De wijziging van dit BPA verloopt parallel met de wijziging van het BPA Westelijke Spoorweggeul. Een aantal zones liggen in de twee BPA's, de voorschriften moeten concorderen. Daarnaast hangt de aansluiting van de parkzone met het Martelarenplein samen met het nieuwe project voor de complementaire bebouwing in het BPA Westelijke Spoorweggebied. Een aantal dingen in het BPA Station moeten gewijzigd worden.

De wijziging betreft enkel het gedeelte ten zuiden van het stationsgebouw, dat aansluit op het BPA Westelijke Spoorweggeul.

Het BPA Station is goedgekeurd op 30 september 1997. Momenteel is er een wijziging van het gedeelte ten noorden van het busstation in procedure. Het openbaar onderzoek is afgelopen op 9 mei 2002. Als het openbaar onderzoek niet moet worden overgedaan kan deze wijziging voorgelegd worden aan de gemeenteraad van 24.06.02.

Aanleiding van de BPA-wijziging.

Behoeftte aan marktconforme bouwvoorschriften voor de complementaire bebouwing.

Een aanpassing van de voorschriften voor de complementaire bebouwing langs de Tiensevest dringt zich op. De bestaande voorschriften bleken immers niet marktconform te zijn omwille van volgende redenen:

De realiseerbare vloeroppervlakte stond niet in verhouding tot de lasten die het BPA aan deze bouwzone heeft opgelegd. Met name de realisatie (en gratis overdracht aan de NMBS) van de fietsenparking voor 4.000 fietsen, en de aanleg (en gratis overdracht aan de stad) van het publiek park langs de Tiensevest makten het project economisch onrendabel.

De verlichting om een gestapelde multifunctionaliteit te voorzien (wonen boven kantoren) in elk van de negen torentjes, leidde per torentje tot een zeer grote oppervlakte voor stijestructuren t.o.v. de beperkte toegelaten vloeroppervlakte.

Door de voorschriften van het BPA niet te wijzigen, loopt de stad het risico om voor lange tijd met een bouwput te blijven zitten in de stationsomgeving. Behalve de geringe maatschappelijke aanvaarding, is het beleidsmatig weinig verkieslijk om de publieke investeringen in de stationsomgeving niet te zien renderen.

Naast deze louter bouweconomische argumenten, zijn ook een aantal macro-economische elementen dit tot een herziening van het BPA aanleiding geven:

Gesteund door de ontwikkelingsperspectieve uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, leeft vandaag het gevoel dat in het oorspronkelijk stadsontwerp het economisch en stedenbouwkundig potentieel van de stationsomgeving onvoldoende werd benut. De keuze om net naast één van de multimodaal best ontsloten plaatsen in Vlaanderen slechts 25.000m² programma toe te laten (met ongeveer 10.000m² kantoren) is een gemiste kans.

Bovendien is sinds enkele jaren ook in Leuven een schaalvergroting merkbaar m.b.t. kantoorruimte. Waar het BPA nog voorzag in bedrijfsruimten van enkele duizenden m², blijft vandaag de vraag naar kantoren van enkele tienduizend m² niet langer uitzonderlijk. Door deze onvoldoende in de

stationsomgeving toe te laten, moeten deze kantoren uitwijken naar de rand van de stad (Haasrode,...)

Tot slot moet opgemerkt worden dat de site langs de Tiensevest de enige is die onmiddellijk beschikbaar is in de Vaartkom en de Stationsomgeving. Dit creëert vandaag een vacuüm in het aanbod, dat pas zal verdwijnen wanneer de enclave Twee Waters door Interbrew wordt ontruimd en gesaneerd.

Opportunititeit: relocatisatie en verankering van KBC Verzekeringen, een concreet project voor de complementaire bebouwing.

De wijziging van deze BPA's is onmiskenbaar een aanpassing "op maat" van een project. Dit is om volgende redenen stedenbouwkundig en maatschappelijk te verantwoorden:

- het risico op onrealiseerbare voorschriften is onbestaand, omdat hun marktconformiteit wordt getoest aan het ontwerpproces van het gebouw
- de stad kan met de aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften de ontwikkeling van de stationsomgeving in een gewenste richting sturen: in plaats van gelijk wat toe te laten, wordt een voor de stad interessante opportuniteit afgewacht
- de stad heeft de quasi zekerheid dat de in het BPA beschreven ontwikkeling er ook werkelijk komt.

Deze strategie werd door de stad recent meermaals toegepast:

- De aanpassing van het BPA Westelijke Spoorweggeul i.f.v. het Provinciehuis
- De aanpassing van het BPA Station i.f.v. de ontwikkeling van de Interbrewsite
- De koppeling van het BPA Martelarenlaan aan een project voor de Kop van Kessel-lo.

In deze gaat het, behalve een aanpassing i.f.v. de plannen van de Provincie voor het Provincieplein, hoofdzakelijk om de inplanting van de hoofdzetel van de KBC Verzekeringen.

Deze ontwikkeling heeft voor de stad Leuven onmiskenbare voordelen:

- Een belangrijk bedrijf dat in Leuven werd opgericht, wordt in onze stad verankerd. De tewerkstelling van het bedrijf wordt uit andere steden naar Leuven overgebracht.
- De site langs de Mindergebroedersstraat komt vrij, en komt, gekoppeld aan de reconversie van de ziekenhuissite, in aanmerking voor een stedelijk woonproject. De parking St. Barbara hoeft niet te worden gebouwd.
- Door de keuze van de stationsomgeving, wordt een autogerichte ontwikkeling (Haasrode,..) voorkomen. Dit leidt tot een belangrijke modal shifte: het bedrijf laat het aantal autoverplaatsingen van haar personeel verminderen met de helft. Het autoverkeer rijdt niet langer tot het hart van de binnenstad, maar blijft op de ring.

Het bedrijf is, méér dan de meeste andere bedrijven, bereid om te investeren in hoogwaardige en duurzame architectuur. Dit komt de stedenbouwkundige kwaliteit van de stationsomgeving ten goede.

Krachtlijnen van de BPA-wijziging.

Aanpassing programma complementaire bebouwing.

Het realiseerbare programma langs de Tiensevest (de zogenaamde complementaire bebouwing) wordt op volgende punten aangepast:

- Het realiseerbare bouwprogramma wordt verhoogd van ca. 25.000m² tot ca. 48.000m² door volgende wijzigingen aan het opgelegde bouwvolume:
 - De verplichte opdeling in negen torentjes wordt opgegeven.
 - De toegelaten bouwdiepte wordt met 2 meter verhoogd (van 23 naar 25 meter)
 - De toegelaten kroonlijsthoogte wordt met 2 meter verhoogd (van 26 naar 28 meter t.o.v. het spoorwegniveau)
 - Overbouwingen over de aangrenzende dienstwegen zijn toegelaten.
- De verplichte multifunctionaliteit (commerciële functies, kantoren, wonen) wordt opgegeven: het gebouw mag voor 100% een kantoorgebouw zijn. De toegelaten monofunctionaliteit sluit evenwel niet uit dat andere functies alsnog mogelijk zijn.
- De overbouwing van het Seinhuis op het Martelarenplein wordt als een verplicht onderdeel van de bebouwing langs de Tiensevest beschouwd.

Aanpassing van de verkeerscirculatie en parking.

De verkeerscirculatie werd op volgende punten aangepast:

- In het oorspronkelijke BPA werden voor de totale parkinginfrastructuur langs de Tiensevest (Complementaire bebouwing + Provinciehuis) twee in- en uitritten voorzien, die hetzij onafhankelijk, hetzij gecombineerd in de ontsluiting voorzagen.
- De voorziene ontsluiting t.h.v. het provincieplein, loodrecht op de Tiensevest, bleek bij verdere uitwerking niet haalbaar. De stijstructuur bleek ook nodig voor hulpdiensten, leveringen en afvalophaling, wat tot een kleinere hellingshoek leidde. Daardoor werd de helling langer, wat t.h.v. de aansluiting op de Tiensevest tot een gevaarlijk conflict leidde met fietsers en voetgangers.
- De verhoging van het toegelaten programma in de bouwzone “complementaire bebouwing” leidt – met toepassing van dezelfde parkeerratio als elders in de stationsomgeving – uiteraard tot een verhoging van het toegelaten aantal parkeerplaatsen (in absolute aantallen). Dit leidt onvermijdelijk tot een verhoging van de intensiteit van in- en uitrijdend verkeer.
- Daarom wordt in het gewijzigde BPA met de mogelijkheid rekening gehouden dat in- en uitritten van de parkings de voetgangers- en fietsersroutes ongelijkvloers kruisen. Door de verhoging van het toegelaten programma en een feitelijke toename van de capaciteit van de fietsenparking moet immers ook met intensievere stromen van zacht vervoer worden rekening gehouden.
- De onderlinge verstandhouding tussen de bouwheren van het Provinciehuis en van de Complementaire bebouwing laten toe om het auto- en vrachtverkeer sterk te rationaliseren door één collectieve uitrit op te leggen.
- De positie van de fietsersbrug t.h.v. het Provincieplein werd licht gewijzigd om een betere aansluiting op het Martelarenplein te bekomen en om de problematische intergerentie met de bovenleidingen van de sporen te ontwijken.

De parkeerinfrastructuur werd op volgende punten aangepast:

- De parkeerratio voor autoparkings werd behouden maar leidt – i.f.v. het toegenomen programma – tot een hoger aantal parkeerplaatsen langs de Tiensevest. Dit heeft evenwel weinig of geen negatieve gevolgen voor de Tiensevest, omdat de feitelijke belasting van de ventwegen aanzienlijk lager is dan in de oorspronkelijke verkeerssimulaties was voorzien. In tegenstelling tot het oorspronkelijke model, is alle doorgaand autoverkeer over het Martelarenplein – vanuit de Tiensevest – immers onmogelijk gemaakt.
- De autoparkings moeten volledig onafhankelijk van de bovenbouw kunnen functioneren. Dit laat toe om buiten de kantooruren, de parking toch te gebruiken als randparking voor de stad. Dit meervoudig gebruik kan op andere plaatsen het aantal nodige parkeerplaatsen doen dalen.
- De minimale capaciteit van de fietsenparking wordt opgetrokken van 3.500 naar 4.000 plaatsen. Bovendien wordt ook een minimale oppervlakte voor de fietsenparking opgelegd, waardoor de fietsenparking “ruimer” wordt (dubbeldekrekken kunnen hiermee wellicht vermeden worden).
- De fietsenparking moet nu bovendien volledig boven het niveau van de sporen gelegen zijn, wat de daglichttoetreding en de sociale veiligheid sterk ten goede komt. De parking moet tenslotte ook toegankelijk worden gemaakt vanaf de parkzone langs de Tiensevest.

Aanpassing van de parkzone.

Het bovenstaande heeft onvermijdelijk een invloed op de parkzone. Daarom werd deze op volgende punten aangepast:

- Ten gevolge van de verbreding van de bouwzone voor de complementaire bebouwing (2 meter + zone voor dienstweg), versmalt de parkzone.
- Om de ongelijkvloers kruising tussen in- en uitritten voor de parkings enerzijds, en fietsers en voetgangers anderzijds, mogelijk te maken, mag het niveau van het park afwijken van het corresponderende niveau van de Tiensevest. Deze afwijking is gemiddeld (over de hele lengte van het park) niet meer dan 1 meter, en plaatselijk maximaal 4 meter, boven of onder het niveau van de Tiensevest. Het hoogteverschil met de Tiensevest moet met een talud (en niet met een keermuur) worden opgevangen.
- Om de continuïteit in lengterichting te verzekeren, is de hellingshoek in N/Z richting vastgelegd op maximaal 12%. Dit garandeert zowel de functionele continuïteit voor fietsers en voetgangers, als de zichtrelatie tussen het Martelarenplein en het Provinciehuis.
- De maximale verharding van het park wordt vastgelegd op 50%. T.h.v. de noordelijke aansluiting van het park op het Martelarenplein, is meer verharding toegelaten, om een aanleg van een zittribune mogelijk te maken (dit wordt in een nieuwe zone ondergebracht).
- Het paviljoen tussen Park en Tiensevest, t.h.v. de M. Theresiastraat, wordt beter geïntegreerd in het park.
- De aanleg van de verharding en de aanplantingen in het park worden gekoppeld aan de beëindiging van de ruwbouwwerken van de complementaire bebouwing. Zo wordt voorkomen dat de aanleg van het park uitblijft.

Overzicht van de aanpassingen per zone.

Zone voor Handel H.A.

Voor de handelsfunctie wordt een andere volumetrie gekozen dan in het oorspronkelijke BPA. Deze optie versterkt het ruimtelijk ontwerp van de circulatieknoop aan het stationsplein.

De nieuwe vorm overlapt met de BPA-grenzen van het BPA westelijke spoorweggeul.

Zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en openbaar nut (ON/G)

Om het seinhuis beter te kunnen integreren in een project voor de complementaire bebouwing uit het BPA westelijk spoorweggeul moeten de voorschriften aangepast worden. Bij de fasering worden garanties ingebouwd dat de realisatie van dit deel een onderdeel uitmaakt van een project voor de complementaire bebouwing.

De zone voor hanel B verdwijnt en wordt opgenomen in deze zone.

Zone voor gemengde bestemming B, zone voor dienstweg D.1 en zone voor dienstweg D.3.

De voorschriften worden in overeenstemming gebracht met de voorschriften uit het BPA Westelijke Spoorweggeul.

De zone voor dienstweg worden om die reden toegevoegd.

Zone fiets- en voetpaden (F/V 1), parkgebied.

Tussen park en Martelarenplein komt een zone die een iets nadere inrichting kan krijgen dan het parkgebied. Deze zone moet een verbinding realiseren tussen het Martelarenplein en de parkzone (zie ook "aanpassing van de parkzone" bij krachtlijnen van de BPA-wijziging). De voorschriften voor de parkzone worden in overeenstemming gebracht met de voorschriften van het BPA Westelijke Spoorweggeul.

3 WIJZIGING VAN DE VOORSCHRIFTEN.

3.1 Zone met alternatieve bestemming: kantoren en openbaar nut (K/ON).

Blijft behouden zoals gewijzigd op 6/12/2001, deze wijziging is op dit moment nog in procedure.
Voorlopige aanvaarding van deze BPA-wijziging door de gemeenteraad: 17-01-2002.
Sluiten openbaar onderzoek: 09-05-2002.
Behandeling bezwaarschriften door GECORO: 30-05-2002.
Als het openbaar onderzoek niet moet overgedaan worden kan deze BPA-wijziging op 27-08-2002 voor definitieve aanvaarding aan de gemeenteraad voorgelegd worden.

3.2 Zone met gemengde bestemming A (G.A).

Blijft behouden.

3.3 Zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en spoorwegen (G/SP).

Blijft behouden.

3.4 Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen A (ON.A).

Blijft behouden.

3.5 Zone voor handel A (H.A).

3.5.1 Afbakening:

Ten noorden: een evenwijdige op 5 meter van de bestaande zuidelijke gevel van het stationsgebouw.

Ten zuiden: een evenwijdige aan de noordelijke zonegrens op 20 meter (voor de eerste 14 meter vanaf de westelijke grens) en de begrenzing van dit BPA Station (voor het volgende gedeelte), zoals aangeduid op het bestemmingsplan.

Ten westen: een loodrechte op de noordelijke grens op 20 meter van de hoek Martelarenplein – Tiensevest (voor de eerste 20 meter vanaf de noordelijke zonegrens) en op 34 meter van de hoek Martelarenplein – Tiensevest (voor het volgende gedeelte) zoals aangeduid op het bestemmingsplan.

Ten oosten: een loodrechte op de noordelijke grens op 40 meter vanaf de hoek Martelarenplein – Tiensevest.

3.5.2 Bestemming:

Deze zone is bestemd voor publieksgerichte functies: diensten met loketfuncties, handel, horeca,...

In nevenbestemming is de uitbreiding en ontsluiting van eventuele functies onder zone F/V.1 toegelaten.

3.5.3 Bebouingswijze.

3.5.3.1 Algemeen:

De vroegere bepalingen zijn van toepassing.

3.5.3.2 Bebouwbare oppervlakte:

Deze zone is maximaal voor ~~75%~~ 100% bebouwbaar.

3.5.3.3 Bouwvolume:

De noordelijke zonegrens (Martelarenplein) geldt als uiterste bouwlijn. De gekozen bouwlijn moet ofwel gelijk genomen worden met de gekozen bouwlijn van zone ON/G ofwel met de rooilijn van de bestaande bebouwing aan het Martelarenplein. De andere grenzen gelden als uiterste bouwlijn.

De kroonlijsthoogte is maximaal 16.00 meter boven het maaiveld (30 meter). De doorgang van noord naar zuid waarmee de zone belast is (~~zie § 3.1.6.~~), deelt het volume op in minstens twee delen waarbij de vrije breedte tussen de twee 5 meter bedraagt moet een minimale breedte van 5 meter hebben en een minimale vrije hoogte van 3.5 meter.

3.5.3.4 Dakvorm:

Blijft behouden.

3.5.3.5 Gevelmaterialen:

Het oostelijke deel van de zone moet een transparant karakter hebben en daarom voor minstens 60% van beglaasde gevel voorzien worden. Spiegelglas is niet toegelaten.

Het westelijke deel mag ofwel transparant, ofwel gesloten met kleinschalige gevelmaterialen uitgewerkt worden.

3.5.3.6 Onbebouwde oppervlakte:

Blijft behouden.

3.5.4 Toegangen.

Blijft behouden.

3.5.5 Parkeervoorzieningen.

Blijft behouden.

3.5.6 Doorgangen.

Er moet een doorgang voor niet-gemotoriseerd verkeer voorzien worden die het Martelarenplein met de Tiensevest verbindt. (Zie ook § 3.5.3.)

Een doorgang voor gemotoriseerd verkeer die de Tiensevest, doorheen zone H.A, zone PA of zone F/V.1 en zone ON/G of zone G.B, met de zone voor dienstweg 1 (D.1, BPA westelijke spoorweggeul) verbindt is toegelaten.

3.5.7 Fasering.

Het publieke plein in de zone voor fietsers en voetgangers 1 (F/V.1) van het BPA Station en de doortocht voor fietsers en voetgangers van het Martelarenplein naar de zone PA.1 zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwerken in deze zone.

3.6 Zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en openbaar nut (ON/G).

Wijziging van de voorschriften ten opzichte van de wijziging van 22 maart 2001.

3.6.1 Afbakening.

Ten noorden: een evenwijdige op 5 meter van de bestaande zuidelijke gevel van het stationsgebouw.

Ten zuiden: een evenwijdige aan de noordelijke zonegrens op 42.5 meter.

Ten westen: een evenwijdige met de oostgevel van het station op 38 meter.

Ten oosten: de verlengde oostelijke gevel van het stationgebouw.

3.6.2 Bestemming.

Binnen deze zone wordt minstens 50% van de vloeroppervlakte voorzien voor openbaar nut, i.c. spoorwegactiviteiten.

De overige oppervlakte is te benutten als kantoor, ruimte voor diensten, horecafunctie, kiosk of verkooppunt van eetwaren, toegang tot de voetbrug in de vorm van een trap of een helling,...

3.6.3 Bebouwingswijze.

3.6.3.1 Bebouwbare oppervlakte:

Blijft behouden ten opzichte van wijziging 22.03.2001.

3.6.3.2 Bouwvolume:

De zonegrenzen gelden in principe als uiterste bouwlijnen. Kunnen buiten de zonegrenzen geplaatst worden: steunpunten luifels, dragende elementen in functie van een eventuele bovenstructuur bovenop het huidige bouwvolume of de constructie van een volledige nieuwe gevel voor de huidige, toegangshellingen en trappen tot de voetbrug.

De kroonlijsthoogte is maximaal 16 meter boven het maaiveld (30 meter).

3.6.3.3 Dakvorm:

De dakvorm is vrij.

3.6.3.4 Gevelmaterialen:

De gevels moeten naar materiaal en voorkomen in harmonie zijn met het geklasseerde stationsgebouw.

Dit betekent geenszins dat dezelfde materialen en dezelfde vormgeving dient gehanteerd te worden. Hedendaagse vormgeving en materiaalgebruik zijn toegestaan voor zover zij zich integreren in het globale stationsproject.

De gevels moeten naar materiaal en voorkomen in harmonie zijn met de bebouwing in zone G.AB van het langsliggende BPA Westelijke Spoorweggeul en met de bebouwing in zone H.A.

3.6.4 Toegangen.

Nieuwe functies die, bovenop en/of naast de bestaande stationsgebouwen functies in het gebouw, binnen deze zone gerealiseerd worden op ~~niveau +1 of +2~~, moeten via de ~~passerel, geïntegreerd in zone H.B.~~ stijstructuur tot de voetgangersbrug, via zone voor fietsers en voetgangers met bestemming onder het maaiveld (F/V.1) of via het Martelarenplein ontsloten worden.

3.6.5 Doorgangen.

Een doorgang voor gemotoriseerd verkeer die de Tiensevest, doorheen zone H.A, zone PA of zone F/V.1 en zone ON/G of zone G.B, met de zone voor dienstweg 1 (D.1, BPA Westelijke Spoorweggeul) verbindt is toegelaten.

3.6.6 Fasering.

De gebouwen in deze zone worden gelijktijd gerealiseerd met de gebouwen in de zone voor gemengde bestemming B (G.B, BPA – Station) en AB (G.AB, BPA – Westelijke Spoorweggeul).

Het publieke plein in de zone voor fietsers en voetgangers met bestemming onder het maaiveld 1 (F/V.1) van het BPA Station en de doortocht voor fietsers en voetgangers van het Martelarenplein naar de zone PA.1 zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwwerken in deze zone.

Zone voor handel B (H.B).

~~3.7. Zone voor handel B (H.B).~~

Vervalt volledig.

De voorschriften van zone voor gemengde bestemming B worden volledig vervangen door deze nieuwe voorschriften die conform zijn met de voorschriften van de aansluitende zone voor gemengde bestemming AB (G.AB) in het BPA Westelijke Spoorweggeul.

3.7 Zone voor gemengde bestemming B (G.B).

3.7.1 Afbakening zone.

Deze zone wordt begrensd door:

Ten noorden: de zuidelijke begrenzing van zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen ON/G.

Ten oosten: door een evenwijdige aan de sporenbundel, 7.5 meter ten westen van de zuidoostelijke hoek van het seinhuis.

Ten westen: een evenwijdige op de oostelijke grens op 25 meter.

Ten zuiden: door de grens van dit BPA-Station.

Het maaiveld wordt op 30 meter genomen, dit is ongeveer gelijk aan het niveau van de sporen.

Deze zone vormt één geheel met de aangrenzende zone G.AB uit het BPA Westelijke Spoorweggeul.

3.7.2 Bestemming.

In deze zone wordt een gemengde bestemming toegelaten. Het betreft wonen, kantoren (m.i.v. alle aanverwante functies zoals auditoria, opslag), recreatie, diensten, handel, horeca, pendelparking voor auto's en voor fietsen.

Opslag, parking voor auto's en voor fietsen en aanverwante functies mogen evenwel nooit méér dan een halve verdiepingshoogte boven het aangrenzende effectieve peil van het park in zone PA.1 uitsteken. De autoparking en opslag kan onder het maaiveld voorkomen.

3.7.3 Bebouwingswijze.

3.7.3.1 Algemene bepalingen:

De algemene bepalingen § 2.5 en § 2.7.4. zijn niet van toepassing.

3.7.3.2 Bebouwbare oppervlakte:

Deze zone is voor 100% bebouwbaar.

3.7.3.3 Bouwvolume:

De zonegrenzen gelden als uiterste bouwlijn, Delen van de zone die buiten de gekozen bouwlijn vallen, worden toegehecht aan de aangrenzende zone en als dusdanig behandeld.

Onder het maaiveld kunnen bouwlagen voor parkeren en opslagruimte gerealiseerd worden.

De bovenbouw moet een verticale geleding krijgen langs de Tiensevest en langs de spoorweggeul.

De bovenbouw moet zodanig uitgewerkt worden dat over minimaal 30% van de gevellengte langs Tiensevest en langs de spoorweggeul een sterke transparantie bestaat doorheen het gebouw. Deze doorzichten kunnen gerealiseerd worden door delen van de bovenbouw open te laten of door gedeelten van het gebouw transparant uit te werken.

De kroonlijsthoogte is maximaal 28 meter vanaf het maaiveld (niveau 30 meter). Hierbinnen worden maximaal 8 bouwlagen boven het maaiveld gerealiseerd. De dakvorm is vrij. Boven de kroonlijst zijn technische ruimten mogelijk met een maximale oppervlakte gelijk aan 10% van het grondvlak van het gebouw. Indien het gevelvlak van de technische verdieping in het corresponderende vlak van de bovenbouw ligt, mag – omwille van een coherente architecturale gevelbehandeling – de kroonlijsthoogte met de hoogte van de technische verdieping plaatselijk vermeerderd worden.

Het dak kan als terras worden uitgewerkt.

In het oosten kan de bovenbouw uitkragen boven zone D.1 mits er voldoende gabariet voor de doorgang van vrachtwagens bewaard blijft.

In het westen mag de bovenbouw uitkragen vanaf 10 meter boven het niveau van de parkzone PA.1 boven de zone D.3. Het gebouw mag met toegangs- en trappenpartijen aansluiten op zone PA.1.

Uitstekende terrassen en zonneweringen buiten het gevelvlak zijn toegelaten.

3.7.4 Toegangen en doorgangen.

Een doorgang voor gemotoriseerd verkeer die de Tiensevest, doorheen zone H.A, zone PA of zone F/V.1 en zone ON/G of zone G.B, met de zone voor dienstweg 1 (D.1, BPA Westelijke Spoorweggeul) verbindt is toegelaten.

3.7.5 Parkeervoorzieningen.

3.7.5.1 Aantal:

De parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's worden voor de ganse zone G.B en G.AB van het BPA Westelijke Spoorweggeul samen bekeken.

3.7.5.2 Inplanting:

De fietsenstalling is bovengronds gelegen ten opzichte van de sporen. Ze kan over meerdere bouwlagen gespreid worden.

De autoparkings worden op het effectieve niveau van de parkzone gerealiseerd. Ze worden ondergronds of bovengronds ten opzichte van het niveau van de sporen (+30 meter) ingeplant.

3.7.5.3 Ontsluiting:

De fietsenstalling en parking wordt voor fietsers en voetgangers ontsloten via zone D.1, zone PA en zone PA.1 van het BPA Westelijke Spoorweggeul.

De autoparking wordt ontsloten via één collectieve in- en één collectieve uitrit (de in- en uitrit worden gebruikt voor al de parkings in het gebied westelijke spoorweggeul) die uitgaat op zone D.1.

Doorheen de zone F/V.1 van het BPA Station of doorheen de Parkzone PA en PA.1 van het BPA Westelijke Spoorweggeul moet een noordelijke ontsluiting voor de parking georganiseerd worden. Doorheen de zone PA.1 of doorheen de zone PA/F/V van het BPA Westelijke Spoorweggeul moet een zuidelijke ontsluiting gerealiseerd worden.

3.7.6 Verkaveling, verdeling en/of gefaseerde uitvoering.

De verharding in de zone PA en D.1 voor de doorgangen voor fietsers en voetgangers en voor de ontsluiting van de parking zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwwerken in zone G.B.

De beplanting in zone PA zal gerealiseerd worden in het plantseizoen volgend op de beëindiging van de ruwbouwwerken.

Het publieke plein in de zone voor fietsers en voetgangers met bestemming onder het maaiveld 1 (F/V.1) en de doortocht voor fietsers en voetgangers van het Martelarenplein naar de zone PA zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwwerken in zone G.B.

De bebouwing, bijkomende aan het bestaande seinhuis, in zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen ON/G wordt gelijktijdig gerealiseerd met de gebouwen in de zone G.B.

Een nieuwe zone wordt toegevoegd:

3.8 Zone voor dienstweg 1 (D.1).

3.8.1 Afbakening.

De zone wordt afgebakend door:

- Ten noorden: de zuidelijke zonegrens van zone met alternatieve bestemming: gemengde bestemming en openbaar nut (ON/G).
- Ten oosten: de grens van de spoorwegzone SP.
- Ten zuiden: de BPA-begrenzing.
- Ten westen: de grens van de zone voor gemengde bestemming B (G.B).

3.8.2 Bestemming.

De zone voor Dienstweg D.1 vormt één functioneel geheel met de zone voor Dienstweg D.1 in het BPA Westelijke Spoorweggeul.

Deze zone voor Dienstweg 1 is bestemd voor de ontsluiting van de nieuwe ontwikkelingen langs de Tiensevest (buitenstadszijde): enerzijds de bediening van een autoparking en goedertransport, anderzijds de ontsluiting van een pendelparking voor fietsen.

3.8.3 Inrichting.

Deze zone mag volledig verhard worden.

Over de volledige breedte moet er voldoende gabariet voorzien worden om het vrachtverkeer, eigen aan de functies in zone G.B toe te laten.

Onder het maaiveld kunnen parkeervoorzieningen ingericht worden. Deze worden desgevallend ontsloten via zone G.B en niet via een eigen toegang.

Een afsluiting of eventueel grondkerende muur tussen deze zone en de spoorwegzone SP is noodzakelijk, behalve op die plaatsen waar voetgangers de perrons van het spoorweggebied moeten kunnen bereiken. Deze afsluiting zal op het terrein van de spoorwegzone voorzien worden.

3.8.4 Doorgangen.

Deze zone verleent conform haar bestemming doorgang voor gemotoriseerd verkeer aan de aangrenzende zone G.B in BPA-Station en aan de zone D.1 in het aansluitende BPA Westelijke Spoorweggeul.

Eveneens wordt doorgang verleend voor fietsers van en naar de fietsenbergplaatsen, alsook aan het daaruitvloegende voetgangersverkeer tussen de spoorwegzone en de fietsenbergplaatsen.

Een nieuwe zone wordt toegevoegd:

3.9 Zone voor Dienstweg 3 (D.3).

3.9.1 Afbakening.

De zone wordt afgebakend door:

- Ten noorden: de grens van de zone F/V.1;
- Ten oosten: de grens van de zone voor gemengde bebouwing G.B;
- Ten zuiden: de grens van het BPA;

- Ten westen: een evenwijdige op 5 meter van de oostelijke zonegrens.

3.9.2 Bestemming.

Deze zone is bestemd voor de interne circulatie van de functies onder het maaiveld in zone G.B enerzijds en voor toegangen voor fietsers en voetgangers vanuit zone PA naar zone G.B anderzijds.

In deze zone mogen ruimtes voor opslag en technieken voorkomen.

3.9.3 Inrichting.

Boven het maaiveld kan tot op 12 meter boven het gekozen niveau van het park een uitkraging van het gebouw in zone G.B voorkomen.

Op het niveau van het park kunnen toegangen voor de functies in de zone met gemengde bestemming G.B gerealiseerd worden. De zone mag dus volledig verhard worden.

De interne circulatie voor de parking in zone G.B kan enkel onder het gekozen niveau van het park gerealiseerd worden.

3.9.4 Doorgangen.

In deze zone zijn de doorgangen eigen aan zijn bestemming toegestaan.

3.10 Spoorwegzone.

Blijft behouden.

3.11 Zone voor voetpaden.

Blijft behouden.

Een nieuwe zone wordt toegevoegd.

3.12 Zone voor fiets- en voetpaden 1 (F/V 1).

3.12.1 Afbakening.

De zone wordt begrensd door:

- Ten noorden: een evenwijdige op 5 meter aan de zuidgevel van het stationsgebouw.
- Ten zuiden: een evenwijdige aan de noordelijke zonegrens op 42.5 meter.
- Ten westen: de zonegrens van zone voor handel A (H.A).
- Ten oosten: de zonegrens van zone met alternatieve bestemming, gemengde bestemming en openbaar nut (ON/G).

3.12.2 Bestemming.

Binnen deze zone worden twee bestemmingen onderscheiden:

Publiek plein voor fietsers en voetgangers dat de verbinding moet realiseren tussen het Martelarenplein en het parkgebied langs de vesten.

Onder het plein, indien dit hoger ligt dan het Martelarenplein, alle mogelijke functies, die geen rechtstreeks daglichttoetreding nodig hebben en geen bijkomende parkeerplaatsen vereisen.

3.12.3 Inrichting.

Het niveau van het plein moet aan noordzijde aansluiten op het niveau van het Martelarenplein en aan zuidzijde op het niveau van zone PA. De helling in noord-zuid richting mag nooit meer dan 12% bedragen.

Het plein mag volledig verhard worden.

3.12.4 Gebruik en doorgangen.

Het plein wordt in hoofdzaak gebruikt door voetgangers. Het sluit aan op tenminste de volgende voetgangerstrajecten:

1. ontsluiting van het gebouw in zone ON/G
2. ontsluiting van het gebouw in zone H.A
3. circulatie van het martelarenplein naar het perk langs de Tiensevest

3.12.5 Fasering.

Het publieke plein in deze zone en de doortocht voor fietsers en voetgangers van het Martelarenplein naar de zone PA zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwwerken in zone ON/G en G.B (BPA-Station), G.AB. (BPA-Westelijke Spoorweggeul) en zone H.A (BPA-Station).

3.13 Parkgebied (PA).

3.13.1 Afbakening.

Deze zone sluit aan op het publieke plein in zone F/V.1, tussen de zones ON/G en G.B enerzijds en H.A anderzijds.

Ze strekt zich uit tot de grens van het BPA-Station met het BPA Westelijke Spoorweggeul en sluit aan op de zone Parkgebied 1 in het BPA- Westelijke Spoorweggeul.

3.13.2 Bestemming.

Blijft behouden.

3.13.3 Inrichting.

Het niveau van deze zone moet aansluitend gekozen worden aan het niveau van het aanliggende park in het BPA-Westelijke Spoorweggeul.

Het niveau van het park mag gemiddeld (over de volledige lengte van de parkzone) niet meer dan 1 meter en mag plaatselijk nooit meer dan 4.0 meter afwijken van het corresponderende niveau van de Tiensevest. Niveauverschillen in noord zuidrichting mogen nooit meer dan 12% hellingshoek hebben. Het niveauverschil tussen het park en de Tiensevest wordt opgevangen met een talud met een maximale hellingshoek van 50% (een keermuur is dus niet toegelaten).

Deze zone mag voor maximaal ~~80%~~ 50% verhard worden, waarin de infrastructuur voor voet- en fietspad en de doorgang voor gemotoriseerd verkeer is begrepen.

3.13.4 Doorgangen.

Een doorgang voor gemotoriseerd verkeer die de Tiensevest, doorheen zone H.A, zone PA of zone F/V.1 en zone ON.G of zone G.B, met de zone voor dienstweg 1 (D.1, BPA Westelijke Spoorweggeul) verbindt is toegelaten.

Daarnaast moeten de doorgangen voor niet gemotoriseerd verkeer eigen aan de bestemming gerealiseerd worden.

Het park moet toegankelijk zijn voor hulpdiensten.

3.13.5 Fasering.

Deze zone zal noch verkaveling, noch verdeeld, noch gefaseerd uitgevoerd worden.

De verharding in de zone PA voor de doorgangen voor fietsers en voetgangers en voor de ontsluiting van de parking zal gerealiseerd worden voor de beëindiging van de ruwbouwwerken in zone ON/G en G.B (BPA-Station, G.AB (BPA-Westelijke Spoorweggeul) en zone H.A (BPA-Station).

De beplanting in zone PA zal gerealiseerd worden in het plantseizoen volgend op de beëindiging van de ruwbouwwerken in zone ON/G en G.B (BPA-Station), G.AB (BPA-Westelijke Spoorweggeul) en zone H.A (BPA-Station).

3.12 Zone met absoluut bouwverbod A

Valt volledig weg.

3.14 Zone voor fiets- en voetpaden (F/V).

Blijft behouden.

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

Blijft behouden zoals gewijzigd op 6/12/2001, deze wijziging is op dit moment nog in procedure.

Voorlopige aanvaarding van deze BPA-wijziging door de gemeenteraad: 17-01-2002.

Sluiten openbaar onderzoek: 09-05-2002.

Behandeling bezwaarschriften door GECORO: 30-05-2002.

Als het openbaar onderzoek niet moet overgedaan worden kan deze BPA-wijziging op 24-06-2002 voor definitieve aanvaarding aan de gemeenteraad voorgelegd worden.

3.16 Zone met absoluut bouwverbod C (A.C).

Blijft behouden.

3.17 Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen B (ON.B).

Blijft behouden.

3.18 Openbare wegen.

Blijft behouden.