

STAD LEUVEN

BIJZONDER PLAN VAN AANLEG L28

Stationsoverkapping

GOEDKEURING BIJ MB VAN 22/03/2001

TOELICHTINGSNOTA EN VOORSCHRIFTEN

INHOUD.

| | |
|--|----------|
| TOELICHTINGSNOTA | 3 |
| DOELSTELLING VAN HET BIJZONDER PLAN VAN AANLEG | 4 |
| RUIMTELIJKE SITUERING | 5 |
| JURIDISCH-PLANOLOGISCHE CONTEXT | 6 |
| BEGRENTING VAN HET PLANGEBIED | 7 |
| STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN | 8 |
| VOORAFGAANDE BEPALINGEN | 9 |
| BEPALINGEN PER ZONE | 10 |

TOELICHTINGSNOTA

DOELSTELLING VAN HET BIJZONDER PLAN VAN AANLEG

Aanleiding van de opmaak van dit bijzonder plan van aanleg 'Stationoverkapping' is de wens van de NMBS om de bestaande individuele perronluifels te vervangen door één grote aaneengesloten perronoverkapping die zich uitstrekt over het centrale gedeelte van de perrons van spoor 1 tot spoor 9 over een lengte van minimum 180 m en die het voetgangersbrugje mee overdekt. Tegelijkertijd wordt de bestaande voetgangersbrug volledig vernieuwd. Een en ander kadert binnen een operatie waarbij de NMBS het uitrustingsniveau van de bestaande stations wenst te optimaliseren. Het station van Leuven behoort, volgens de indeling van de NMBS, tot de categorie A. Het huidig station van Leuven beantwoordt momenteel niet aan de vooropgestelde normen inzake uitrustingsniveau.

Het doel van de bouw van een perronoverkapping is dan ook in de eerste plaats het verhogen van het comfort van de reizigers. De overkapping symboliseert bovendien de band tussen twee stadshelften, namelijk de Leuvense binnenstad en de voorstad Kessel-Lo, evenals de verbinding tussen de verschillende delen van het stationsproject. Anderzijds levert de overkapping een accent in de lengterichting van de spoorweggeul.

Er werd een architectuurwedstrijd uitgeschreven met als programma de bouw van een perronoverkapping, een voetbrug met liften én de herinrichting van de perrons. Het doel van dit bijzonder plan van aanleg is de effectieve realisatie van het bekroonde wedstrijdontwerp.

RUIMTELIJKE SITUERING

De overkapping van het Station van Leuven maakt deel uit van een globaal ontwikkelingsproject voor de stationsomgeving dat enerzijds de heraanleg van wegeninfrastructuur omvat en anderzijds de stedenbouwkundige richtlijnen voor de bebouwing en de verdichting van de beschikbare spoorwegterreinen.

De eerste fase van uitvoering van infrastructuurwerken betreft een nieuw verkeersknooppunt tussen Twee Waters, de herinrichting van de Vesten als stedelijke boulevards en de heraanleg en ondertunneling van het Martelarenplein. Deze werken zijn momenteel volop aan de gang.

De tweede fase van het project van de stationsomgeving houdt onder meer de herinrichting van het gebied langs de kant van Kessel-Lo in : de hertracering van de Martelarenlaan en de spoorweggeul en de aanleg van de Martelarenlaan als parkway (tegenover de complementaire bebouwing langs de Tiensevest).

Doelstelling van deze operatie is naast het optimaliseren van de beschikbare ruimte in een stedelijk gebied en het creëren van een meer comfortabele toegang tot het station, het bewerkstelligen van een verbeterde voetgangersverbinding tussen de Leuvense binnenstad en Kessel-Lo.

JURIDISCH-PLANOLOGISCHE CONTEXT

Het globaal stedenbouwkundig plan dat de volledige heraanleg van de stationsomgeving omvat, werd systematisch in bijzonder plannen van aanleg gegoten. Voor het plangebied werden reeds verschillende bijzondere plannen van aanleg goedgekeurd : het bpa Vaartkom, het bpa Diestsevest-Vuurkruisenlaan, het bpa Station, het bpa Westelijke Spoorweggeul en het bpa Tiensevest. Aldus werd quasi de volledige zone tussen Tivolibrug (Tiensesteenweg) en Vaartkom omschreven.

Als gevolg van de gewestplanherziening van 23.06.1998 dient ook voor het ontbrekende plangebied een bijzonder plan van aanleg opgemaakt en goedgekeurd te worden. Het volledige spoorwegplateau werd immers herbestemd van 'gemeenschapsvoorziening en openbaar nut' naar 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. De aanvullende stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan Leuven bepalen dat de stedenbouwkundige aanleg van een gebied voor stedelijke ontwikkeling, dient te worden vastgesteld in een bijzonder plan van aanleg vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden. In haar brief van 21 oktober 1999 bevestigt de afdeling Rohm-Vlaams-Brabant dit standpunt.

BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Omwille van pragmatische redenen werd er bij de afbakening van het plangebied, geopteerd het volledige spoorwegemplacement - van aan Blauwputbrug tot aan de Tivolibrug - in beschouwing te nemen. Op deze wijze kunnen alle vergunningsplichtige bouwwerken die in het kader van het comfort van de reizigers en van de optimalisatie van het spoorverkeer dienen gerealiseerd te worden, hier vergund worden. De westzijde van het plangebied wordt begrensd door het bijzonder plan van aanleg Station en het bijzonder plan van aanleg Westelijke Spoorweggeul. Aan de oostzijde werd de grens gelegd ter hoogte van de kruin van het talud en plaatselijk op 3,50 meter van de as van het laatste spoor zodat een zekere marge wordt ingebouwd.

Het spoorwegdomein langs de Martelarenlaan wordt bewust buiten beschouwing gelaten. De ontwikkelingen binnen deze zone vergen immers bijkomend onderzoek. Dergelijk onderzoek zou de opmaak van het voorliggend bijzonder plan van aanleg aanzienlijk belasten en schiet voorbij aan de doelstelling van de huidige opmaak.

Uitzondering hierop vormt een beperkt gedeelte ter hoogte van de voetgangerspasserel. Deze zone wordt binnen dit bijzonder plan van aanleg opgenomen aangezien hier een bpa noodzakelijk is om een reglementaire bouwvergunning voor de totaliteit van dit brugje te kunnen afleveren.

Tenslotte wordt voor de realisatie van de globale stationsvernieuwing, een gedeelte van het huidige bijzonder plan van aanleg 'Station' mee in herziening gesteld. De herziening heeft uitsluitend betrekking op de stedenbouwkundige voorschriften. Het bestemmingsplan en de bestemmingszones blijven ongewijzigd.

De ontwerper van het winnend wedstrijdontwerp heeft een eigen interpretatie gegeven aan de toegang tot de passerel. Deze wordt geflankeerd door een smal gebouwtje waarin ondermeer fietsen kunnen gestald worden. Hierdoor wordt het plein aan zuidelijke zijde afgewerkt met een (plein)wand. De bestaande stedenbouwkundige voorschriften verhinderen de concrete uitvoering van de hierboven beschreven ontwerpoptie. Hier dringen zich bijgevolg aanpassingen op. Een tweede wijziging betreft de stedenbouwkundige voorschriften van het seinhuis – vervat in de 'zone met alternatieve bestemming : gemengde bestemming/openbaar nut'. De voorschriften die hier momenteel van toepassing zijn, zijn geschreven vanuit de idee van strikt behoud van het huidige seinhuis. Bij de concrete uitwerking van de uitvoeringsplannen van het stationsproject zijn echter nieuwe constructiemethoden opgedoken die een meer esthetische integratie van het seinhuis in het stationsproject mogelijk maken. Het stedenbouwkundig voorschrift dat een strikte bouwlijn vastlegt, is echter te rigide en dient bijgevolg aangepast te worden.

STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

VOORAFGAANDE BEPALINGEN

1. Het bijzonder plan van aanleg Stationoverkapping wordt aan de westzijde van het plangebied begrensd door het bijzonder plan van aanleg Station en het bijzonder plan van aanleg Westelijke Spoorweggeul. Aan de oostzijde werd de grens of gelegd ter hoogte van de bovenkant van het talud, of op 3,50 meter voorbij de as van het laatste, zoals aangeduid op de bijhorende plannen. Tevens is de volledige zone voor de voetgangersbrug – kant Martelarenlaan – in de planzone begrepen.
2. Het plan bestaande toestand, het bestemmingsplan en de planvoorschriften maken deel uit van het bindend en verordenend gedeelte van dit bpa.
3. Binnen de grenzen van dit bijzonder plan van aanleg blijven de gemeentelijke bouwverordeningen, de klasseringsbesluiten en de speciale wettelijke bepalingen van toepassing.
4. Het college van burgemeester en schepenen van de stad Leuven behoudt zich het recht voor alle ontwerpen te onderwerpen aan het advies van een stedelijke commissie voor stedenschoon, die voorstellen of bezwaren kan uitbrengen.

BEPALINGEN PER ZONE

SPOORWEGZONE (SP)

Afbakening

De grens van de spoorwegzone valt volledig samen met het volledige plangebied van dit bijzonder plan van aanleg.

Bestemming

Deze zone is bestemd voor spoorwegactiviteiten en alle handelingen die daarmee verband houden : ondermeer alle werkzaamheden die het comfort van en de dienstverlening aan de reizigers ten goede komen.

Inrichting

De inrichting van deze zone zal door de vergunningverlenende overheid worden geëvalueerd vanuit het goed functioneren van het spoorverkeer en het comfort van de reizigers. De bebouwingswijze van nieuwe constructies zal, qua vorm en volume, steeds afgestemd zijn op de schaal van de bestaande bebouwing en meer bepaald op het bestaande stationsgebouw.

Doorgangen

Volgende bestaande/nieuwe verbindingen dienen in de spoorwegzone bestendig en/of uitgebreid te worden :

Spoorwegonderdoorgang – noordelijke ontsluiting van de perrons :

Deze onderdoorgang heeft een nuttige breedte van minstens 8 meter. Deze ruimte is uitsluitend voorbehouden voor doorgang. Het is toegelaten deze gang te verbreden om commerciële voorzieningen mogelijk te maken. Via de onderdoorgang worden de voor het publiek toegankelijke perrons ontsloten. Er worden telkens één of meer trap(pen) én een roltrap en/of lift voorzien. De tunnel heeft behalve een ontsluiting van de perrons, ook nog een doorgangsfunctie voor voetgangersverkeer tussen Leuven en Kessel-Lo en moet ook als dusdanig een aangepaste inrichting krijgen aan beide uiteindes.

Passerel – verbinding Martelarenplein en Martelarenlaan :

De passerel laat een minimum vrije hoogte van 5,50 meter boven de sporen en is bij voorkeur afgeschermd van neerslag door een luifel. Verticale verbinding met de perrons wordt voorzien d.m.v. een lift.

Spoorwegonderdoorgang – zuidelijke ontsluiting van de perrons :

Deze onderdoorgang heeft als functie een ontsluiting van de perrons, aanvullend op de noordelijke onderdoorgang en dient minimum zijn huidige vrije breedte te behouden tenzij de geëigende techniek bij instandhoudingswerken dat onmogelijk maakt. In dat geval zal de reductie van de vrije breedte tot een absoluut minimum beperkt moeten worden.

Passerel – verbinding Tiensevest en Martelarenlaan t.h.v. Provinciehuis :

De voetgangersbrug over de spoorbundel heeft een minimum vrije breedte van 4 meter.