

MOZAIEK

STADSVERNIEUWING LEUVEN

EDITIE NOVEMBER 2009 JAARGANG 5 NUMMER 3

DE CENTRALE WERKPLAATSEN EN ANDERE WOONPROJECTEN





1992



2006, © T. Oogenhils

COLOFON

Concept en realisatie
Infohuis stadsvernieuwing

Redactie
Geert Antonissen, Karlien Stroeykens, Erna Vanesch, Wendy Maes

Schepen van communicatie
Els Van Hoof

Directeur communicatie
Alfons Verdyck

Fotografie
Geert Antonissen, Karlien Stroeykens, Erna Vanesch, Wendy Maes

Met dank aan
Stad Leuven: AGSL, dienst ruimtelijke planning, technische dienst wugbeheer, persdienst, communicatiedienst, groendienst, milieudienst, technische dienst gebouwen, college van burgemeester en schepenen
De Familie De Belden-Robijns, Vectris, Nero architecten, Matexi, Lava architecten, Bogdan & Van Broeck Architects, Karel Vandenhende,
De Gregorio & Partners, Resiterra, BOB361 architecten, Acco, BUUR,
Hoek architecten, t Jonck-Nilis architecten, D+A Consult nv, Desmidt architecten,
DAS en WIT architecten, Swal (Sociaal wonen arrondissement Leuven), Dijledal

Verantwoordelijke uitgever
College van burgemeester en schepenen

Contactgegevens (NIEUW)
Communale stadsvernieuwing
Stadskantoor
Professor Van Overstraetenplein 1
B-3000 Leuven
infohuis@leuven.be, tel. 016 272 234
Meer info: www.leuven.be/stadsvernieuwing

Volgend nummer
februari 2005

INHOUDSTAFEL

- Blz. 03 Centrale Werkplaatsen (1)
- Blz. 14 Vlierbeekveld (2)
- Blz. 16 Wakkerzeelsebaan/
Ursulinenstraat (3)
- Blz. 18 Jansenius Hof (4)
- Blz. 20 Eikenbergstraat (5)
- Blz. 21 Wittebolsstraat (6)
- Blz. 22 Parkveld (7)
- Blz. 24 Voor & na (8)





CENTRALE WERKPLAATSEN EEN NIEUW HART VOOR KESSEL-LO

Het hart van de deelgemeente Kessel-Lo gaat weer slaan. De plek waarrond de deelgemeente gedurende bijna 150 jaar was gegroeid, komt weer tot leven. Verschillende nieuwe projecten pompen opnieuw vers bloed in een dichtbevolkte deelgemeente van de stad die haar ontstaan en groei grotendeels aan de Centrale Werkplaatsen heeft te danken.

Het was namelijk op die plek, achter het station, dat in de jaren '60 van de 19de eeuw stelselmatig grote spoorwegateliers werden opgebouwd die bevolkt werden met honderden arbeiders. Overal in de buurt vestigden zich handelaars en ambachtslui. Tegelijk bouwde men ook massaal arbeiderswoningen die tot vandaag het straatbeeld rond de Centrale Werkplaatsen bepalen. Al die activiteit zorgde ervoor dat het oorspronkelijk landelijke Kessel-Lo een enorm ingrijpende economische, sociale en stedenbouwkundige ontwikkeling kende en veranderde in een dichtbevolkte gemeente.

Maar sinds 1993 is de industriële functie van het gebied definitief geschiedenis. Het verdwijnen van iedere spoorwegactiviteit maakte van dit deel van Kessel-Lo een blinde, ommuurde plek, een vervuilde restruimte zonder veel betekenis voor de stad.

De hele herontwikkeling heeft dan ook de ambitie om een nieuw hart te maken voor Kessel-Lo: een bloeiende, hedendaagse woonwijk met tal van andere functies die aansluiten op de rest van de omgeving.

Toch wil de stad bij de heropbouw de geschiedenis van deze plek niet zomaar van tafel vegen. Daarom koos men bij het globale inrichtingsplan bewust om een aantal historische elementen als uitgangspunt te nemen. Zo wordt bijvoorbeeld een deel van de imposante industriële hallen gerestaureerd en hergebruikt.

Naast de Centrale Werkplaatsen staat er in deze Mozaiek nog een reeks van woonprojecten die samen met het Vaartkomproject, de woondruk in onze stad moeten verlichten.

WAT KOMT ER?

- in totaal ongeveer 325 woningen waarvan sociale huurwoningen voor specifieke doelgroepen, sociale koopwoningen, private koopwoningen en woningen voor midden-groepen (waar een inkomensgrens geldt)
- een centraal park op het terrein
- openbare pleinen
- voet- en fietspaden in alle richtingen
- gerestaureerde en beschermde industriële hallen die een publieke functie krijgen

1. Centraal park (zie blz. 6 en 7)
2. Centrale as (zie blz. 6 en 7)
3. Sociale koopwoningen (zie blz. 8 en 9)
4. Private woningen en woningen voor middengroepen van NV Matexi (zie blz. 10 en 11)
5. Hal 9 (zie blz. 12 en 13)
6. Hallen 4 en 5 en tussengebouw. Na de restauratie komen in en bij deze hallen:
 - het bibliotheekfiliaal van Kessel-Lo
 - een nieuw gemeenschapscentrum, ter vervanging van de gesloopte zaal 't Bad aan de Martelarenlaan met een grote multifunctionele zaal en ook kleinere ontmoetings- en vergaderruimten
 - een wijkgezondheidscentrum voor Kessel-Lo (www.wgdccentral.be)
 - een horecazaak
 - een overdekte ruimte met buitenklimaat voor de organisatie van beurzen en dergelijke
 - een groenzone naast hal 5
 - een stedelijk plein naast hal 4Timing: afhankelijk van de verhuis van o.a. Spit en Wisper (verhuis vermoedelijk tweede helft van 2009)
7. Nieuwbouw ter vervanging van het huidige administratiegebouw aan de Werkhuizenstraat. Het AGSL (Autonomo Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven) neemt samen met de sociale huisvestingsmaatschappij Dijledal het initiatief. In het gebouw komen:
 - op de gelijkvloerse verdieping handelsfuncties en diensten
 - op de andere verdiepingen sociale huurwoningen voor specifieke doelgroepen (ouderen en/of personen met een handicap)
 - ondergrondse parkeerplaatsenTiming: na de verhuus van de organisaties die er nu huizen (verhuis vermoedelijk de tweede helft van 2009).
8. Nieuwbouwappartementen op de huidige NMBS parking door een nog aan te stellen private ontwikkelaar.
Timing: parking kan pas in gebruik worden genomen wanneer de nieuwe parking op de Kop van Kessel-Lo af is.
9. Stedelijk plein
Timing: na bouw sociale huurwoningen (vermoedelijk 2011)
10. Plein aan hal 9
Timing: na restauratie hal 9 (vermoedelijk 2012-2013)



DIESTSESTEENWEG

SMIDSESTRAAT

KAREL SCHURMANSSTRAAT

CENTRALE WERKPLAATSEN

5



DE OPENBARE RUIMTE VERRIJKT DE STAD

Een nieuwe stadswijk heeft nood aan een goed openbaar domein. Zeker in stedelijk gebied vormen aangename straten, pleinen en parken een meerwaarde voor de huizen. Aangezien op de Centrale Werkplaatsen meer dan de helft van het terrein – ongeveer 4,5 hectare – publiek toegankelijk zal zijn, tekenden de ontwerpers een globaal en samenhangend plan dat zeer veel aandacht schenkt aan goede materialen en aangepaste bomen en planten. Tegelijk zal ook het verkeer zo gestructureerd worden dat de auto – net als bij andere stadsvernieuwingprojecten in Leuven – het straatbeeld niet zal bepalen.

Verkeersorganisatie

Het autoverkeer van en naar de Centrale Werkplaatsen zal gebeuren via de twee bestaande aantakpunten op de Diestsesteenweg: de Werkhuizenstraat en de verbrede Smidsestraat. Langs daar moeten de bewoners en bezoekers naar hun parkeerplaatsen die voornamelijk ondergronds zitten. Doorgaand autoverkeer op de site is niet mogelijk. Ook niet op de centrale as die de Werkhuizenstraat en de Smidsestraat met elkaar linkt.

Voetgangers en fietsers kunnen het terrein in de toekomst in alle richtingen doorkruisen. Voor hen komen er ook toegangen vanaf de Diestsesteenweg en de Karel Schurmansstraat. Tussen de Centrale Werkplaatsen en de Martelarenlaan wordt het zogenaamde Locomotievenpad – het pad langs de jeugdherberg – omgevormd tot een voet- en fietspad in het kader van het project 'Kop van Kessel-Lo'. Dankzij dit pad geraak je vanuit de Centrale Werkplaatsen gemakkelijk autovrij tot in de Bondgenotenlaan of tot aan het provinciehuis.

Concrete onderdelen

Smidsestraat

De Smidsestraat zal heraangelegd worden in drie delen:

- tussen de steenweg en de Richard Valvekensstraat wordt de Smidsestraat een tweerichtingsstraat en komt er een breder voetpad aan de bestaande woningen.
- tussen de Richard Valvekensstraat en de Opvoedingstraat komen er brede voetpaden aan beide zijden, parkeerstroken met boomvakken en een asverschuiving in de weg.
- tussen de Opvoedingstraat en de Karel Schurmansstraat vormt de Smidsestraat een in- en uitgang van de ontsluitingsweg van de sociale koopwoningen op de Centrale Werkplaatsen en verder blijft ze een éénrichtingsstraat aansluitend op de Karel Schurmansstraat.

De nieuwe centrale as op het terrein tussen de Werkhuizenstraat en de Smidsestraat (Locomotievenstraat)

- vormt de ruggengraat voor het fiets- en voetgangersverkeer
- zorgt voor de ontsluiting van het autoverkeer van en naar de private woningen maar laat geen doorgaand autoverkeer toe
- is voorzien van bezoekersparkings en zitbanken aan de huizenzijde (met zicht op het park)



Het centraal gelegen openbaar park (Treinpark)

- krijgt drie delen met elk een eigen sfeer
 - een polyvalente ruimte tegenover de beschermde hallen 4 en 5, uitermate geschikt voor sport en spel en occasioneel evenementen.
 - een meer intieme ruimte tussen de private en de sociale woningen waar men in rust van het park kan genieten (zonnen, luieren, lezen, knuffelen, ...)
 - een speeltuin voor peuters en kleuters
- omvat een open bufferbekken voor het regenwater met een zitrand aan het water en een zacht hellende kant met moeras- en waterplanten
- maakt de overgang met de sociale koopwoningen via grote hagen die zorgen voor enige afscherming tussen beide

De ontsluitingsweg voor de sociale koopwoningen (Stoomstraat):

- is ingericht als woonerf
- sluit via een speciaal aangelegde helling aan op de Smidsestraat
- geeft auto's toegang tot de sociale koopwoningen
- omvat parkeerplaatsen voor bezoekers en personen met een handicap
- is via trappen en hellende vlakken voor voetgangers en fietsers verbonden met de Karel Schurmansstraat

De woonstraten aan de woningen van NV Matexi (Paswerkerij, Ketelmakerij, Koperslagerij)

- worden aangelegd als woonerf (autovrij)
- krijgen op bredere plaatsen bomen en zitbanken

Bomen

Alle bomen in het park en de straten op en rond de site zijn van de familie van de esdoorns. De esdoorn is niet alleen onderhoudsarm en vandaalbestendig, maar verkleurt in de herfst ook mooi in combinatie met de baksteenarchitectuur van de bestaande hallen en de nieuwe gebouwen.

Opdrachtgever:

VMSW (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen) voor het openbaar domein horende bij de sociale koopwoningen
AGSL (Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven) voor de rest van het openbaar domein op het terrein van de Centrale Werkplaatsen

Ontwerper (na wedstrijd):

NV Groep Infrabo (voor VMSW)

THV NV Groep Infrabo – cvba Vectris (voor AGSL)



SOCIALE KOOPWONINGEN GEVEN VORM AAN HET GEBIED

De tijd dat sociale woningen levensloze, uniforme op elkaar gestapelde hokjes waren, is reeds lang voorbij. Vandaag slaan de architecten er niet zelden in om ondanks de afgemeten financiële ruimte, toch gebouwen neer te zetten die een opvallende meerwaarde betekenen voor de omgeving. Zo ook op de Centrale Werkplaatsen. Hier komen 74 sociale koopwoningen. Geen 74 kopieën, maar wel verschillende woningtypes (rijwoningen, gestapelde woningen, bel-etagewoningen en parkwoningen) die elk de structuur van de nieuwe Centrale Werkplaatsen mee vormgeven.

Rijwoningen (1)

Langsheen de Karel Schurmansstraat komen 21 rijwoningen. Door hun specifieke inplanting met de voordeur aan de nieuwe Stoomstraat op de Centrale Werkplaatsen zelf en hun tuin grenzend aan de Schurmansstraat, kan men deze laatste vrij smalle straat luchtiger maken. De huidige blinde bakstenen muur in deze straat wordt nog maar half zo hoog en zal dienst doen als afsluiting van de tuinen van de nieuwe huizen. Daarmee behouden de Centrale Werkplaatsen hun besloten karakter, maar krijgen de passanten en huidige bewoners van de Schurmansstraat toch een veel aangener en – door de bomen van de tuinen – groener zicht.

Niet alle rijwoningen zijn overigens hetzelfde. Zo zijn er rijwoningen met één verdieping en een autostaanplaats aan de woning, rijwoningen met twee verdiepingen en – op de kop aan de Smidsestraat – in elkaar geschakelde (verweven) woningen.

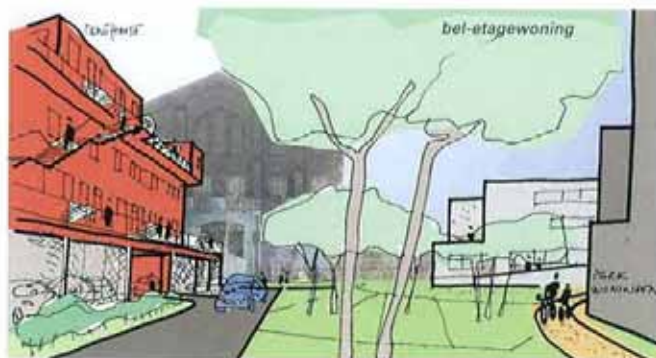
Bel-etagewoningen (2)

Verder door op het terrein – richting de grote beschermde hal 9 – komt er nog een hele reeks bel-etagewoningen die op eenzelfde manier ingeplant zal worden als de rijwoningen. Opvallend is wel dat deze gebouwd worden op een onderin doorlopende parkeergarage. Daarboven staan 10 gezinswoningen met verdieping. Helemaal bovenaan komen nog eens 7 appartementen.

De parkeergarage bestaat uit twee niveaus: één onder de grond en één op de gelijkvloerse verdieping. In deze garage zijn meer parkeerplaatsen voorzien dan nodig voor de 74 sociale koopwoningen. De extra parkeerplaatsen kunnen dienen voor buurtbewoners die niet over een parkeerplaats beschikken of voor de functies die in hal 9 komen.



plan en schetsen © Nero architecten



Parkwoningen (3)

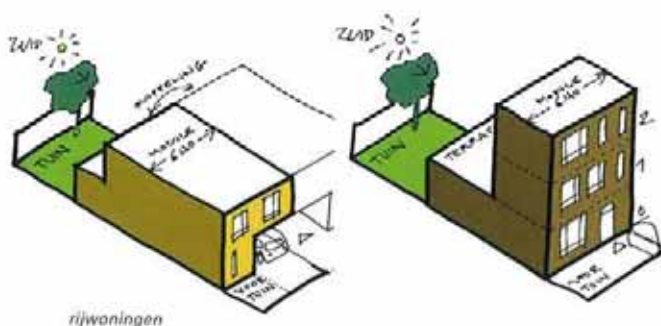
De meest opvallend geplaatste woningen zijn ongetwijfeld deze in het park. In plaats van een nieuwe straatwand op te bouwen op het terrein zelf, gaat men de woningen zo inplanten dat het groen van het centrale park doorheen de verschillende huizen waaiert tot aan de rijwoningen en de bel-etagewoningen. De bewoners zien zo op een groenere omgeving en de Centrale Werkplaatsen in het algemeen krijgen een groener karakter.

Om dit te kunnen bereiken, tekenden Nero architecten een specifiek ontwerp. In elke parkwoning komen er namelijk vier woongelegenheden: twee woongelegenheden op de gelijkvloerse verdieping met een tuin, en twee woningen op de verdiepingen met een groot terras.

Verbindingen en hoogteverschillen

De vrij grote hoogteverschillen tussen de Schurmansstraat en het terrein van de Centrale Werkplaatsen zijn vandaag niet zichtbaar door de muur. Toch was dit zeer determinerend voor het ontwerp. Zo zorgde het hoogteverschil ter hoogte van de bel-etagewoningen ervoor dat er daar een extra verdieping op kon, zonder dat dit de buurt zou storen.

Op verschillende plaatsen in de Schurmansstraat komen verbindingen voor voetgangers en fietsers, via trappen en hellingsbanen, tussen de straat en het terrein van de Centrale Werkplaatsen.



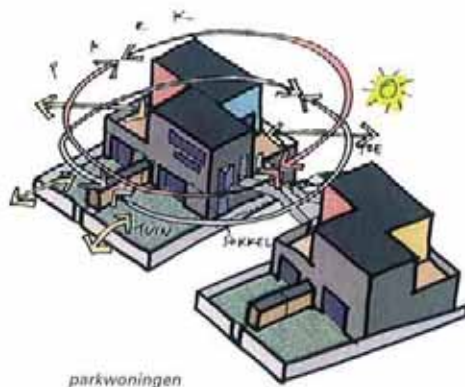
Daardoor komen er kortere en aangenaamere verbindingen doorheen het park. Zowel naar de publieksgerichte gebouwen op de Centrale Werkplaatsen zelf, als naar het Locomotievenpad en de Dietssesteenweg.

Conclusie

De vormgeving en inplanting van de sociale koopwoningen geven het hele gebied extra mogelijkheden. Ondanks de inplanting van 74 woningen gaat de omgeving opener en groener lijken.

De start van de bouw van de koopwoningen, voorafgegaan door de sloop van de nog bestaande ateliers tegen de muur aan de Schurmansstraat, is voorzien in het voorjaar 2009.

Ontwerpers sociale koopwoningen:
Multidisciplinaire Architectenvereniging Nero
Info over de aankoop van een sociale woning:
SWAL, info@swleuven.be, tel. 016 31 62 00





PRIVATE KOOPWONINGEN MAKEN INTIEME WOONSTRATEN

Wie regelmatig langs de Diestsesteenweg komt, ziet reeds sinds eind 2007 ongeveer ter hoogte van de Blauwputkerk een hele reeks nieuwe woningen uit de grond schieten. Op de hoek van de Smidsestraat en de Diestsesteenweg verrijzen namelijk de eerste woningen van de Centrale Werkplaatsen nieuwe stijl, geheel in de filosofie van het gebied dat veel mensen in een aangename, stedelijke context wil herbergen. Het is het eerste deel van de in totaal ca. 170 woningen die ontwikkelaar Matexi in dit gedeelte bouwt.

Verdicht bouwen

Door de bijzonder gunstige ligging – op wandelafstand van het station en de centra van Kessel-Lo en Leuven – konden er best heel wat woningen komen. Daarom zochten de Leuvense architecten in hun ontwerp naar een goed evenwicht tussen bebouwing en open ruimte. Bij het appartement langs de Smidsestraat en de langsbebouwing aan de Diestsesteenweg gebeurt dit op een eerder klassieke manier, maar bij de woonstraten gebeurt dit op een unieke wijze.

Woonstraten (1)

De truc om de nodige kwaliteit te brengen in dit dichtbebouwd gebied is de omdraaiing van het klassieke woonblok. Normaal gezien liggen de private tuinen ingesloten in bouwblokken en ligt het publieke gedeelte aan de buitenzijde. Vandaar dat klassieke tuinen in woonblokken weinig daglicht ontvangen.

Daarom draaide men het systeem hier om. De voordeuren van de huizen komen aan de binnengebieden van de bouwblokken te liggen, die uitgewerkt worden als woonerven, terwijl de tuinen aan de buitenkant komen en dus meer zonlicht krijgen. De koppen van het bouwblok worden overbouwd zodat de woonerven een meer intiem/omsloten karakter krijgen.

Onder twee van de woonerven zijn er ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. Zo blijven de woonerven zelf maximaal autovrij.

Opvallend zijn ook de achterzijden van de gebouwen die zeer on-Vlaams strak ontworpen zijn. De voorgevels daarentegen verspringen wel op verschillende plekken, waardoor iedere woning aan die kant wel een eigen identiteit krijgt. De combinatie van deze verspringende gevels en het woonerf, zullen de binnenstraat ongetwijfeld een specifiek karakter geven.

Het appartementsgebouw in de Smidsestraat (2)

Dit gebouw vormt de sluitsteen van het centrale park. Het bestaat uit twee volumes: een hoger volume dat zich op het park richt en een lager volume dat zich inpast in de kleinere schaal van de Smidsestraat. De 30 appartementen in het hoger volume zijn maximaal opengewerkt naar het park met ruime terrassen, terwijl het lager volume met 6 wooneenheden de meer gesloten vorm van de traditionele woningen aan de Smidsestraat aanneemt. Tussen beide volumes ligt een informele toegangsstraat en ondergronds zit de autoparking.

De langsbebouwing van de Diestsesteenweg (3)

Deze wand vervolledigt de gebouwenwand langsheen de Diestsesteenweg. Net als in het appartementsgebouw in de Smidsestraat is ook hier in de ondergrond een autoparking. Op de gelijkvloerse verdieping zijn winkelruimten terwijl er op de verdiepingen bovenaan 39 appartementen gerealiseerd worden.

De langsbebouwing is geen monolithisch blok langs de steenweg, maar is opgedeeld in verschillende aaneengesloten volu-

mes waarvan er een aantal iets verder van de steenweg staan. Op drie plaatsen is er een twee bouwlagen hoge overbouwning voorzien. Daar zitten de toegangen tot de appartementen en ontstaan er zichten en doorgangen van de Diestsesteenweg naar de woonstraten op de site zelf.

In één van de winkelruimten komt over twee verdiepingen de nieuwe vestiging van het integratiecentrum van de stad Leuven. Dit 'open huis' zal direct zichtbaar zijn vanaf de straat door de glazen wanden. In de polyvalente ruimte op de gelijkvloerse verdieping zullen allerlei inter-culturele evenementen voor de Leuvenaars (debatten, workshops, tentoonstellingen, ...) georganiseerd worden. Op de verdieping krijgen de basiswerkers van de stedelijke integratiedienst een nieuw onderkomen. Eind 2009 zal het integratiecentrum naar hier verhuizen.

Duurzaam bouwen

In dit project is er bijzondere aandacht besteed aan duurzaam bouwen. De woningen moeten op dit vlak beter scoren dan een doorsnee nieuwbouwwoning en de wettelijke norm. Heel concreet betekent dit dat er extra inspanningen gedaan zijn op het vlak van de isolatie en de luchtdichtheid van de woningen, het hergebruik van regenwater, het gebruik van hout afkomstig uit duurzaam bosbeheer, het gebruik van hoogrendementstechnieken bij de verwarming, enz.

Toekomstige bewoners

Ontwikkelaar NV Matexi verkoopt het leeuwendeel van zijn woningen op de vrije markt. Toch moet een deel van de woningen opengesteld worden voor zogenaamde midden-groepen. Met deze maatregel wil de stad de mensen ondersteunen die een belastbaar inkomen hebben dat te hoog is om in aanmerking te komen voor sociale koopwoningen, maar te laag om een woning te betalen op de klassieke vrije woonmarkt. Tegenover een lagere aankoopprijs voor die 'midden-groepwoningen' staat wel de verplichting dat de koper de woning 20 jaar lang zelf bewoont en in eigendom houdt.

Ontwikkelaar: NV Matexi

Ontwerpers: BVBA VBM Architecten (nu: Lava Architecten en Bogdan & Van Broeck Architects) en Architectenvennootschap BVBA WIT

Verkoopswaarsite: www.centralewerkplaatsenleuven.be