

Leuven

Inrichting Martelarenlaan en Park Bellevue

INHOUD

VISIE	3
Het tangentieel	5
ONDERZOEK EN ONTWERP	9
De geul	11
Het stadspark	13
De voortuinen	15
TRACÉ	17
PROFIELEN	19
PLAN VAN AANPAK	23
Duurzaamheid	23
Participatie	23
Verkeer	23
Kosten en planning	25
SFEERBEELD	26

“Er zijn weinig plekken in de lage Landen waar een stationsgebouw op zo’n markante wijze de voor en achterkant van een stad aangeeft”

(Marijke Martin, Ed Taverne)

De inrichting van de Martelarenlaan en het Park Bellevue biedt niet alleen de mogelijkheid om verkeerskundige aspecten aan te pakken, maar vooral een kans om de identiteit van de achterkant van de stad te ontwikkelen. Een eerste blik op de kaart van Leuven maar ook in situ laat zien dat het wegenpatroon een sterk punt in het beeld van de stad is en hoe bepalend het is voor zijn identiteit.



CityRail

2

2

I 305

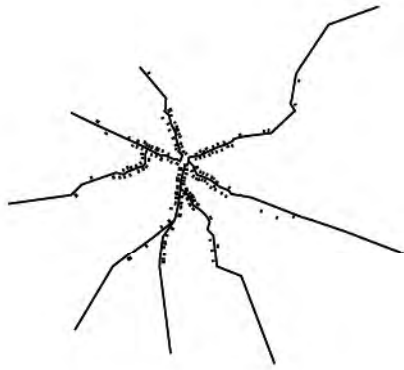


Fig 1 De steenwegen

Leuven heeft van oudsher een duidelijke wegenstructuur: steenwegen, vesten en een grote ring. Iedere wegenstructuur heeft een specifieke ruimtelijke ontwikkeling met zich meegebracht. De infrastructuur is op deze manier een vanzelfsprekend onderdeel van het historische stadweefsel geworden.

De steenweg (Fig. 1): De oorspronkelijke steenwegen naar Diest, Tienen, Namen, Mechelen en Brussel zijn net zo oud als de stad. Het tracé van de steenwegen zet zich voort binnen de stadsmuur en is dus van oudsher de structuur van de nederzetting. Langs de steenwegen ontstond lintbebouwing met woonhuizen en kleine winkels.



Fig 2 De vesten

De vesten (Fig. 2): Na het slechten van de bolwerken worden de vesten aan het zuidoosten van de stad als boulevard uitgebouwd. De ring was echter zeer groot en vooral bedacht voor de tram met een brede parkzone en wandelpad. De ring was een aanleiding om grote functies rondom te vestigen zoals gevangenis, velodroom en tramdepot.

De grote ring (Fig. 3): De A2 en E40 zijn in het jaar 1960-1970 aangelegd aan de westkant van de stad, bijna op de plek van de oude verdedigingslijn. Er ontstond natuurlijkerwijze een ring met een open deel aan de oostelijke kant. Binnen de grote ring zijn de meer extensief industriële functies geplaatst.

Nu ligt er een kans om de oostelijke verbinding van de stad te voltooien. De aanleg van het tangentieel biedt een kans om de logica van ruimtelijke functies gerelateerd aan infrastructuur voort te zetten. De steenweg heeft de winkelstrip gegenereerd, de vest met zijn tram heeft grootschalige ontwikkelingen (gevangenis, tramdepot, etc) tot stand gebracht, en de ring heeft het industriegebied afgebakend. Het tangentieel is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van recreatieve functies.

Het tangentieel is een recreatieve route met name voor fietsers, voor wandelaars (GR) en - ter hoogte van de Martelarenlaan - ook voor auto's.

Het verbindt twee bestaande recreatieve gebieden: de Abdij van het park en het provinciale domein. En het biedt de kans om een derde te ontwikkelen: het Park Bellevue (Fig. 4).

Het tangentieel (Fig. 5-9) is een scenische route die de diverse gebruikers de verschillende condities van de locatie laat ervaren. De fietsroute is niet alleen bedacht om de twee abdijen te ontsluiten maar ook om het landschap, de sferen en de topografie van de stad te beleven. Aan de zuidkant van het park ligt het fietspad langs het spoor. Te midden van het park, ter hoogte van de fietsbrug, buigt het fietspad af over de overkapping van de autoweg en loopt het door naar de noordkant, op het hogere deel van het park.

De autoweg maakt een tegenovergestelde beweging: vanaf het hogere deel van het park aan de zuidkant duikt de weg naar beneden, door de overkapping naar de geul toe. De autoweg is dus meer dan de snelste verbinding van A naar B, maar biedt de mogelijkheid om het landschap en de topografie van de spoorweggeul te ervaren.

De kruising van de hoofdweg en het fietspad op het punt van de overkapping bij de fietsbrug biedt niet alleen maximale veiligheid, maar maakt voor alle gebruikers de boven- en benedenwereld van het Park Bellevue beleefbaar.

De ventweg is voor het lokale auto- en fietsverkeer helemaal in het park geïntegreerd en gescheiden van het doorgaande verkeer.



Fig 3 De grote ring

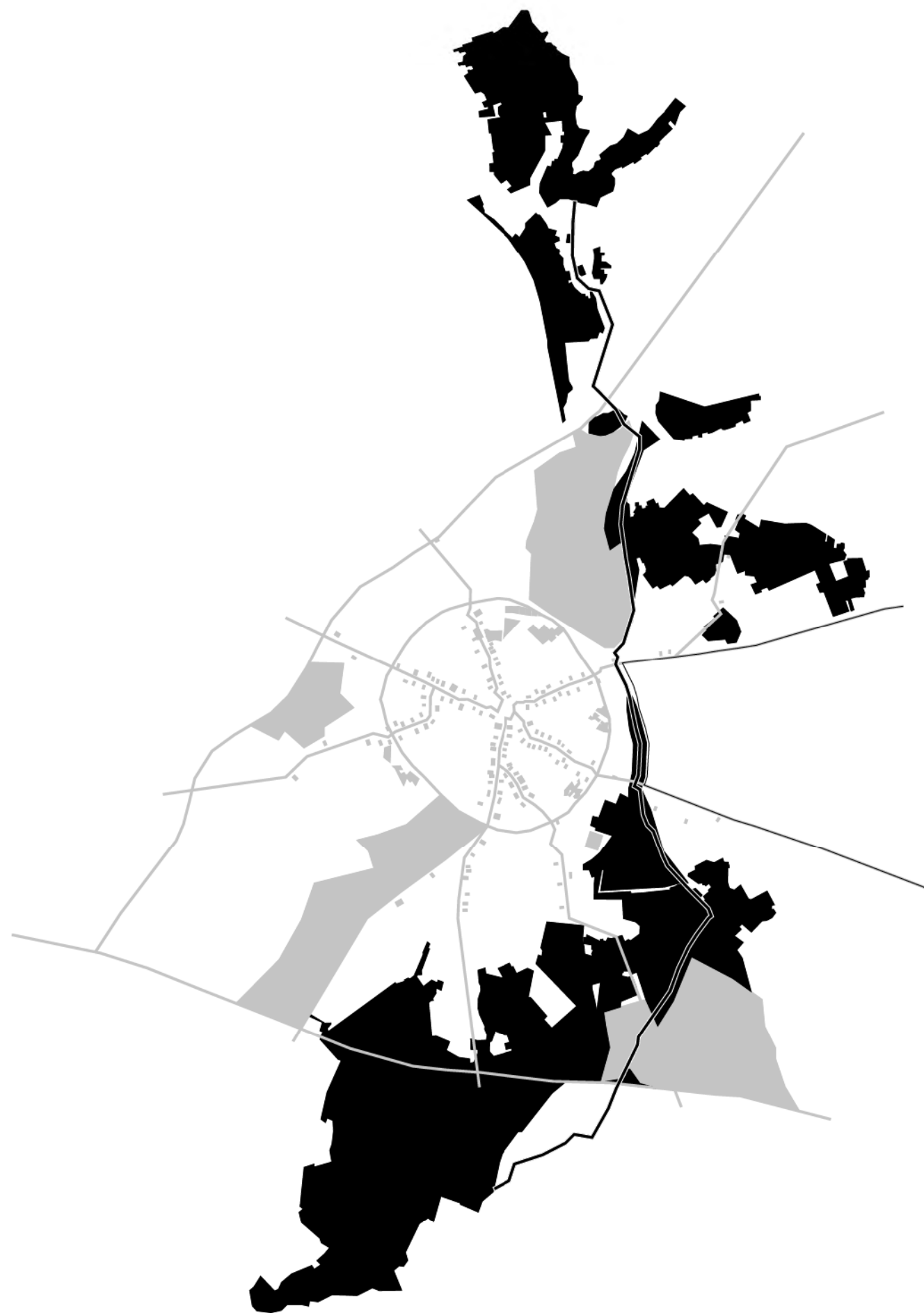


Fig 4 Het tangentieel





Fig 5 Pad



Fig 6 Park Torrent d'en farre



Fig 7 Parkway



Fig 8 B171 Oostenrijk



Fig 9 N 470 Nederland



Het voorgestelde ontwerp komt voort uit een onderzoek naar de ruimtelijke en cultuurhistorische conditie van het plangebied. Het sluit aan bij de logica van de spoorgeul, van de Abdijvallei-Bierbeekvallei en Kessel-Lo. Deze bepalende elementen zijn vertaald in het ontwerp in de Geul, het Stadspark en de Voortuinen.

De Geul

Leuven is ontstaan aan de rivierovergang en de aanlegplaatsen aan de Dijle (Fig.10). De geomorfologie van de stad heeft altijd een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van de stadsplattegrond.

Er zijn tal van voorbeelden: de verdedigingslinie van de eerste nederzetting was de bestaande natuurlijke Dijlearmenstructuur, het buitenterritorium van Leuven zijn de getuigenheuvels die de vallei omgeven.

Van de “culturele morfologische ingreep” zijn nog steeds sporen in het reliëf aanwezig, zoals het tracé van de spoorlijn. Om het tracé van de trein zo vlak mogelijk te krijgen is een grote sleuf gegraven voor de spoorlijn in de volksmond “de spoorweggeul” (Fig. 11). Een bijzondere zichtrelatie, die te wijten is aan de geul, bevindt zich op de Martelarenlaan. Omdat men beide oevers op gelijke hoogte ziet liggen, ontstaat het idee van een verbinding van de overdekking van de spoorweggeul als een herstel van een verloren gegaan continuïteit. Getuigen van het oorspronkelijke reliëf zijn op een subtiele wijze verwerkt in de nieuwe ontwerpen zoals bijvoorbeeld het dak van het station of de watergoot van het provinciehuis (Fig. 12).

In het ontwerp voor het park Bellevue is dan ook besloten om de ontwikkeling van het reliëf te versterken, echter nu op een landschappelijke manier. Er ontstaat een duidelijke lijn tussen het niveau van Kessel-Lo en de spoorgeul. Om het effect van deze lijn zichtbaar te maken heeft het talud een andere beplanting gekregen dan het oorspronkelijke niveau van het reliëf. Het talud hoort bij de IJzeren rivier, er is gekozen voor een menging van wilde bloemen, grassen, roodkleurige beplanting en lijnvormig meubilair vanaf waar het spoor een schouwtoneel kan worden (Fig. 13-17).

Het Stadspark

De Cuype van Leuven is het buitenterritorium van Leuven, het is genoemd

naar de komvorm die ontstaat door de heuvels die de Dijlevallei omgeven. Aan de twee beken die door de Cuype stromen werden twee abdijen gesticht (Abdij van Vlierbeek en van het park). De beken worden hierdoor “molen-beken” (Fig. 18). De Molenbeek-Bierbeekvallei en de Molenbeek-Abdijvallei hebben alle twee een hoge recreatieve en landschappelijke waarde. Door de ontwikkeling van de stad zijn nu de uiteinden van deze twee valleien; de provinciale domein en het park Abdij, omringd door bebouwing.

In het ontwerp ligt er een kans om een echt stadspark te maken van het perifere groen. Het Park Bellevue fungeert als schakel tussen de twee hoogwaardige recreatieve gebieden. Het Park Bellevue is een menging van de landschappelijk kwaliteit van de Abdij van het park (Fig. 19), het monumentale groen (Fig. 18-25) en de recreatieve functies van het provinciale domein, zoals horeca- en sportfuncties.

De Voortuinen

Van oudsher bestond Leuven uit een gebied intra muros en een tweede ring ook genoemd “de Cuype van Leuven” (Fig. 26). Om de machtspositie van Leuven te verminderen werd het grondgebied van de stad tijdens de Napoleontische periode min of meer beperkt tot een zone intra muros. Het gebied extra muros werd verdeeld over Heverlee, Kessel-Lo en Wilsele. De landelijke gemeenten bouwden, om te concurreren met de stad, wijken voor de groeiende arbeidersbevolking met een hele andere verkavelingsstructuur, gebaseerd op de agrarische achtergrond van de perifere gemeenten (Fig.27-28).

In het ontwerp wordt de verkavelingsstructuur van Kessel-Lo geïnterpreteerd als een landschappelijk element. De verkaveling is doorgetrokken om de huizen deel uit te laten maken van het park. De structuur van de bebouwing versmelt met het stadspark. De nieuwe “voortuinen” zijn geschikt voor verschillende vormen van gebruik. Voor de auto, maar dankzij hun oriëntatie en ligging ook voor een uitbreiding van de tuin met een extra collectieve dimensie (Fig. 29-30). De voortuinen aan het park ontwikkelen zich tot een letterlijk gemeenschappelijke ruimte. De gevels van de Martelarenlaan worden het gezicht van het Park Bellevue.





Fig 10 De Dijle

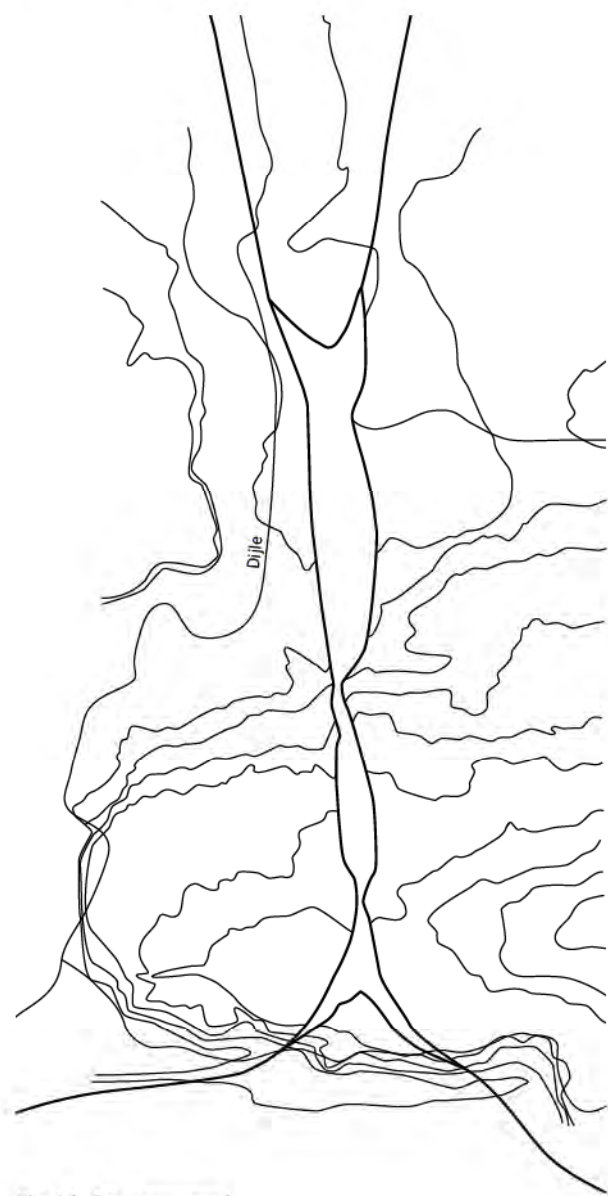
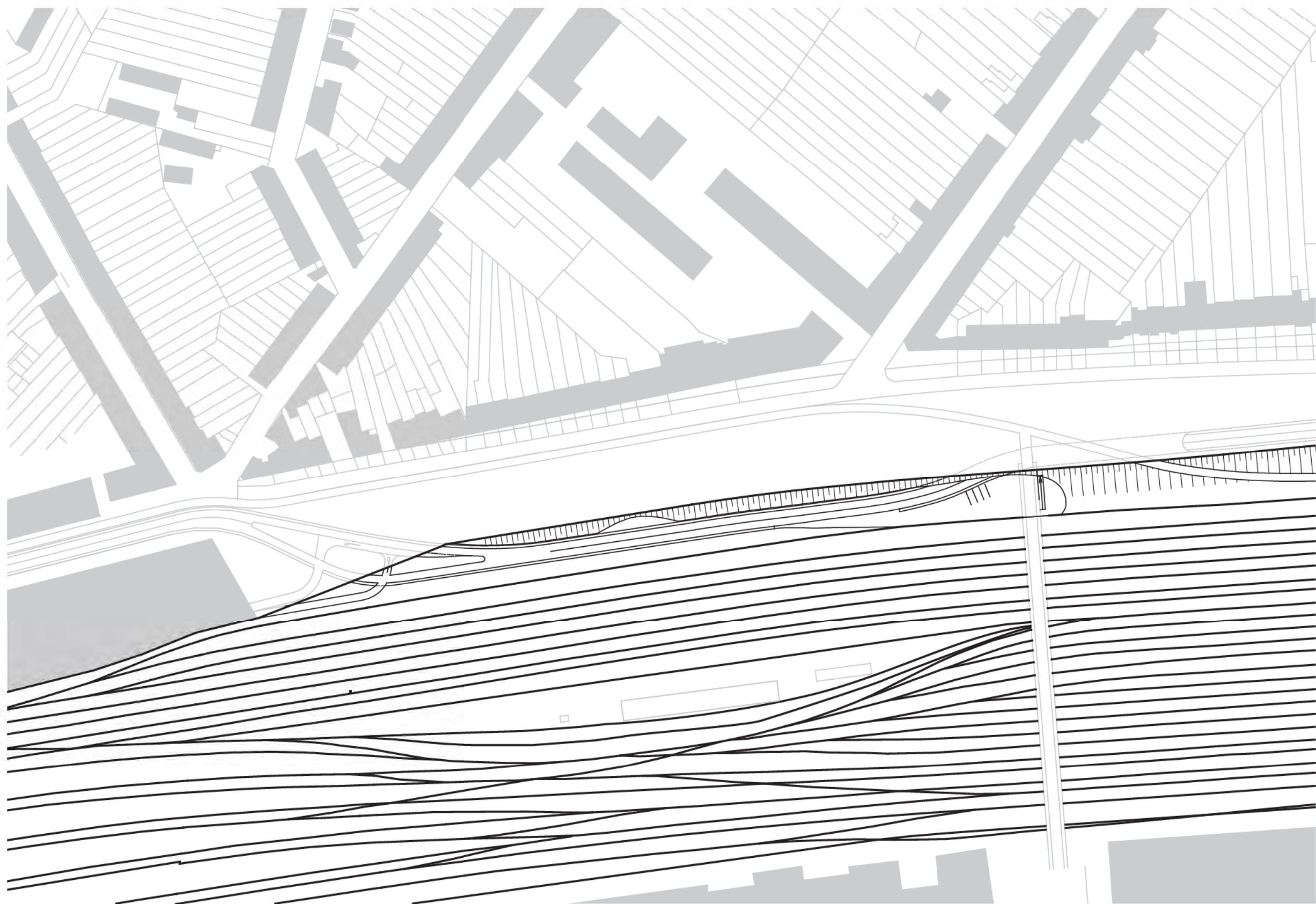


Fig 11 De spoorgeul



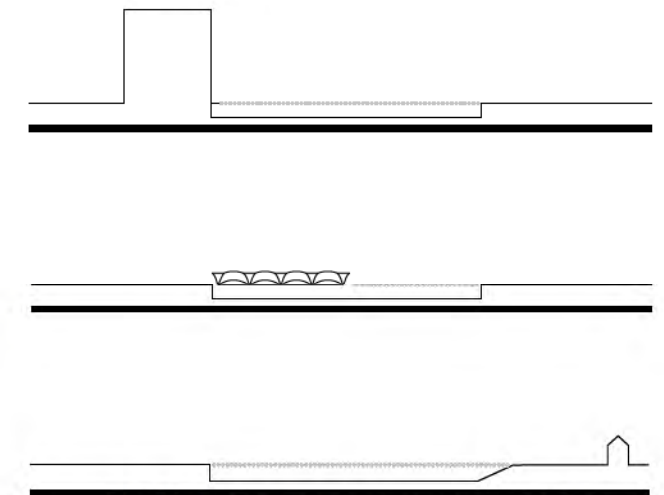


Fig 12 Provinciehuis, Stationsgebouw, Park Bellevue



Fig 13 Sorbus alnifolia



Fig 14 Acer campestre red shine



Fig 15 Papaver rhoeas



Fig 16 Banken



Fig 17 Verlichting



Fig 18 De Molenbeek-Bierbeekvallei en de Molenbeek-Abdijvallei



Fig 19 Abdij van het park



Fig 20 Populieren



Fig 21 Gras en weg



Fig 22 Carpinus haag

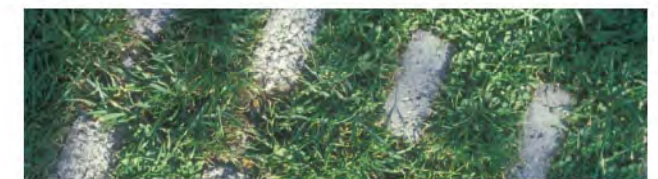


Fig 23 Gras en klinker



Fig 24 Banken



Fig 25 Verlichting



Fig 26 De tweede ring

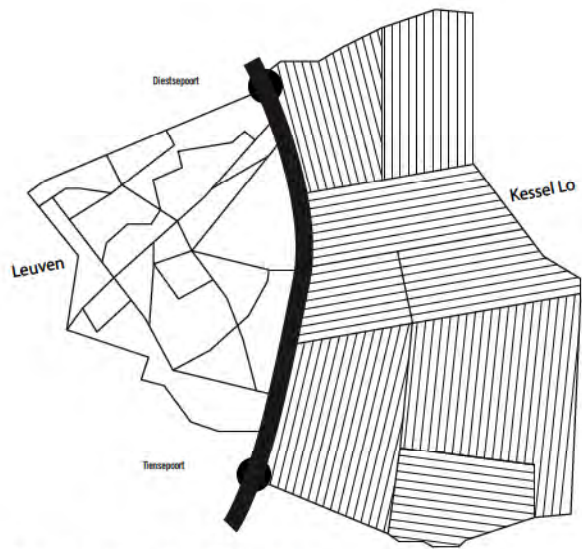


Fig 27 Verkaveling Kessel-Lo



Fig 28 Martelarenlaan





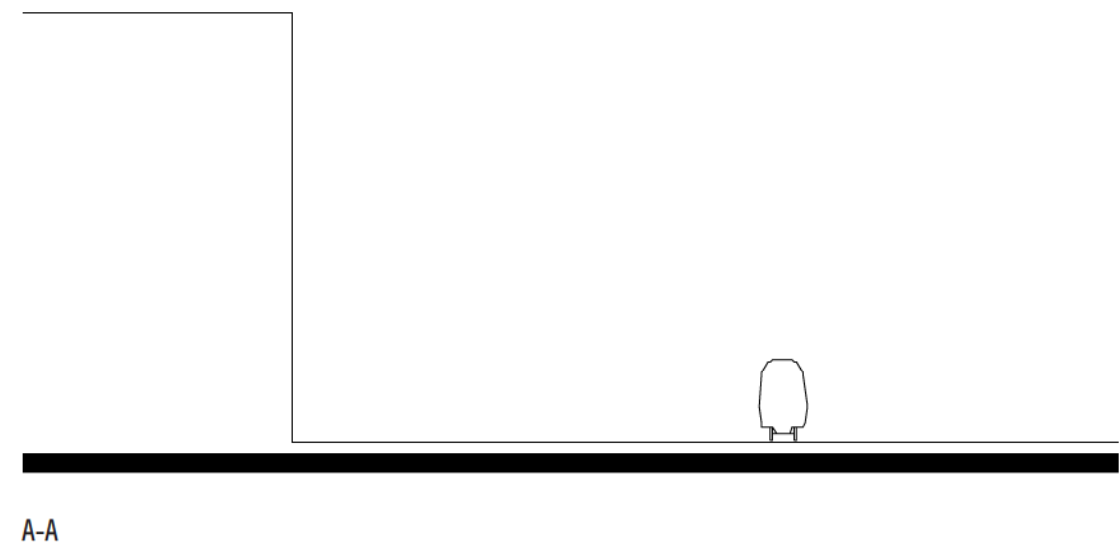
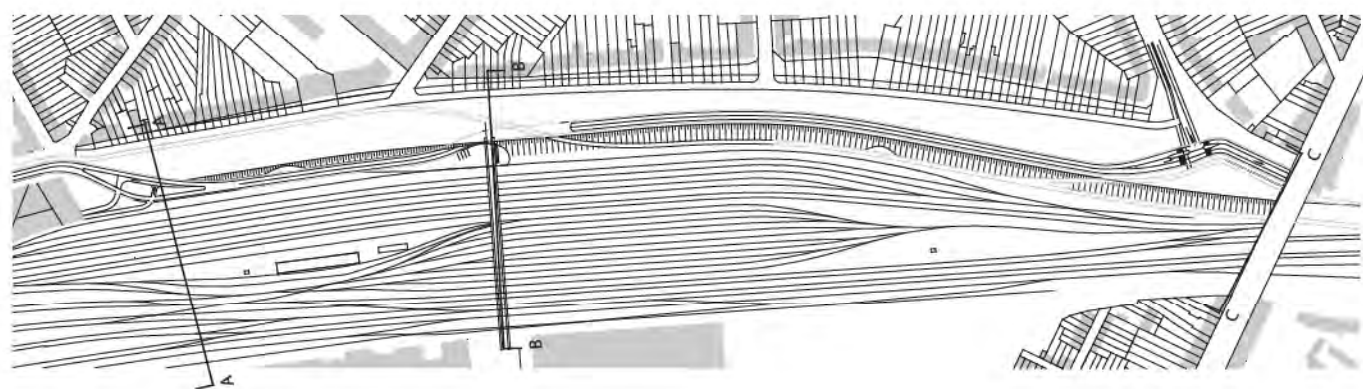
Fig 29 Voortuinen

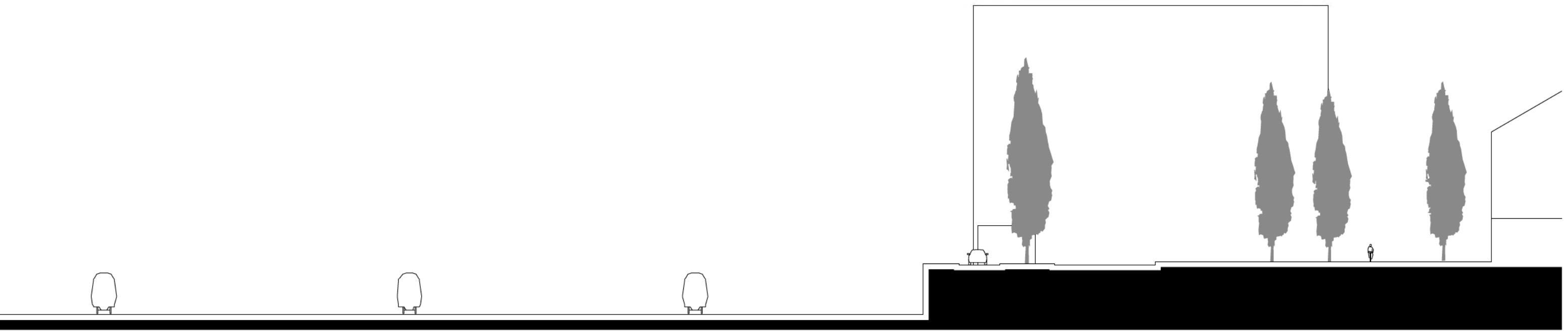


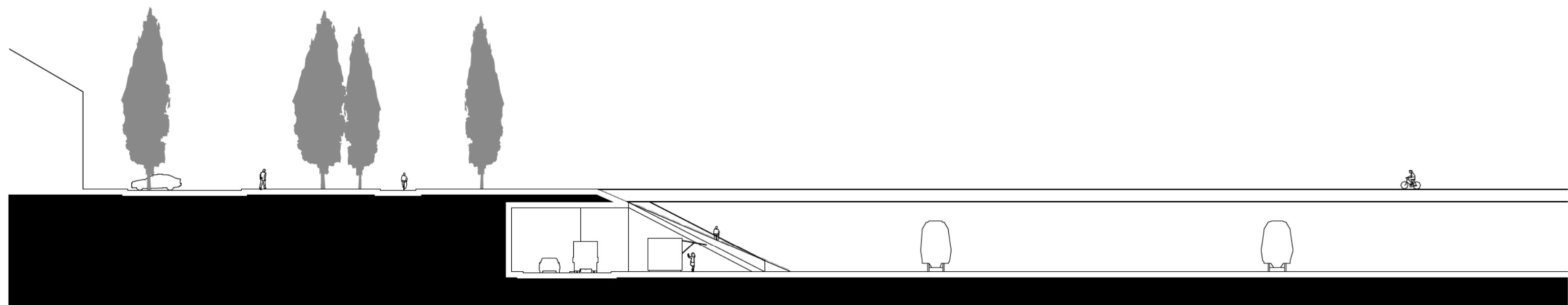
Fig 30 Voortuinen Ypenburg

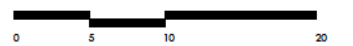
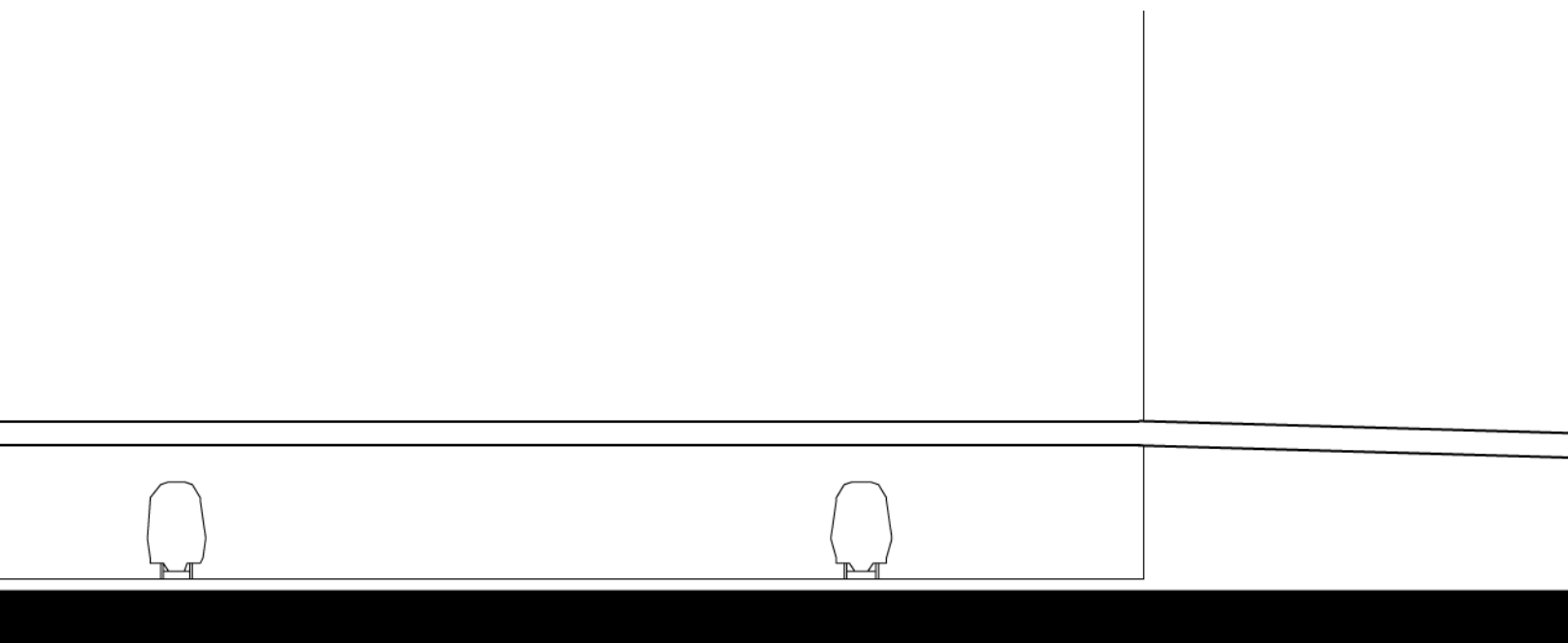
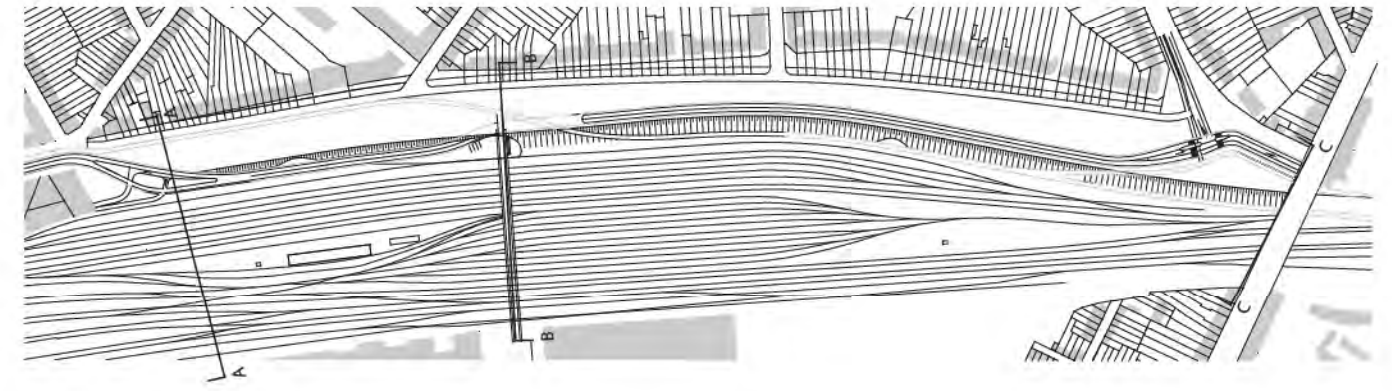












1:500



— autoweg — Buslijn 16 — Ventweg



eg

— Regionale fietsroute — Lokale fietsroute

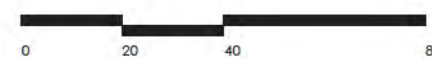


Fig 31 Voortuinfeest



Fig 33 Ecologie van het spoor

Fig 32 Verkeer



