



vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw
regionale milieu - en natuurvereniging

Waversebaan 66
3001 Heverlee
☎: 016 23 05 58
E-mail : infocentrum@vhm.be
Website : www.vhm.be

Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening
p/a Dienst ruimtelijk beleid
Stadskantoor Leuven
Professor Van Overstraetenplein1
3000 Leuven

Heverlee, 14 december 2015

Betreft: Ruimtelijk structuurplan Leuven

U/ref.: *Bezwaarschrift tegen ruimtelijk structuurplan Leuven*

Geachte heer Burgemeester,
Geachte dames en heren Schepenen,

I. Ontvankelijkheid.

Gelet op de aanvang van het openbaar onderzoek op 18 september 2015 en het einde van dit onderzoek op 17 december 2015 is huidig bezwaarschrift tijdig en aldus ontvankelijk.

II. SITUERING.

Nieuwe ruimtelijk structuurplan voor de Stad Leuven zoals goedgekeurd op de gemeenteraden van 23 maart 2015 en 31 augustus 2015.

III. BEZWAREN.

Ik kan niet akkoord gaan met het kwestieuze project, en wel om volgende redenen:

1. Gebrek aan geïntegreerde visie van het ruimtelijk structuurplan.

Ik verwijs naar de toelichtingsnota zoals aangenomen door de gemeenteraad van Leuven dd. 31 augustus 2015, waarin de beleidskeuze's aangaande de wijzigingen in het ruimtelijk structuurplan worden toegelicht.

In de toelichtingsnota wordt er gebruik gemaakt van een puntsgewijze aanpak van de invulling van de ruimtelijke structuur. Er worden slechts specifieke deelaspecten van de ruimtelijke ordening gewijzigd die zich bovendien beperken tot de Leuvense binnenstad.

Ondermeer de bouw van een nieuwe centrumparking onder het Bruulpark, de aanpassing van de busverbindingen in de binnenstad, het autoluw maken van de binnenstad op termijn.

Dit staat haaks op het uitgangspunt van de aanpassing van het ruimtelijk structuurplan dat spreekt van een geïntegreerde visie op de ruimtelijke ontwikkeling (p. 15 toelichtingsnota).

Er is hoegenaamd geen homogene laat staan een geïntegreerde visie. De verschillende speerpunten: autoluwe binnenstad, parkeerbeleid, kwaliteitsvol wonen, fietsbeleid worden niet gewijzigd met als doel de leefbaarheid van de stad en hun bewoners te verbeteren.

Het betreffen louter politieke keuze's die getuigen van een korte termijnvisie.

2. Rotatieparking versus randparkings.

Het parkeerbeleid van de Stad getuigt niet van een eenduidige visie, staat vol contradicties en is niet gunstig voor de leefbaarheid van de bewoners binnen de Leuvense ring.

In de toelichtingsnota wordt enerzijds gesproken dat Leuven inzet op het gebruik van de randparkings. Deze randparkings zijn er op verschillende plaatsen: Bodart, Philips, station- en Martelarenlaan, Vaartkom (Engels Plein).

Op p. 12 en 13 van toelichtingsnota wordt gesteld dat de randparkings heden nog onvoldoende succesvol zijn en wordt daaruit besloten om dan maar een extra parking te bouwen in het stadscentrum.

Hiermee wordt natuurlijk een omgekeerde redenering gemaakt door te vertrekken vanuit de gewenste oplossing (een centrumparking) en deze te verantwoorden door te stellen dat de randparkings geen succes.

De Stad dient echter een objectieve analyse te laten verrichten, hetgeen tot op heden ten onrechte niet gebeurde, naar het parkeren waarin zeker volgende vragen aan bod dienen te komen:

- Is er sprake van een ondercapaciteit voor parkeren?
- Wat is de verdeling tussen bezoekers- en bewonersparkeren?
- Hoe kan men tot een maximale bezetting komen van de huidige parkinginfrastructuur?

De Leuvense randparkings blijken immers nooit hun maximale bezetting te bereiken. Integendeel ze zijn onderbezet. Er is dus plaats te over voor bezoekers van Leuven om hun wagen in één van de randparkings te parkeren.

In de toelichtingsnota wordt echter onterecht niet naar een antwoord gezocht voor de bestaande randparkings.

Dit in tegenstelling tot de oplossing in andere steden waar randparkings als oplossing worden aangeboden bij een autoluwe binnenstad: Brugge, Mechelen... en waar er gebruik wordt gemaakt van de randparkings, zelfs indien er geen gratis openbaar vervoer is voorzien.

Er stelt zich dus vooreerst geen probleem in Leuven van ondercapaciteit van parkeerplaatsen.

En de aanwezige randparkings kunnen beter benut worden - indien nodig - dan vandaag de dag.

Toch verdedigt de Stad de bouw van extra centroparkings, die echter dezelfde bestemming krijgen toegewezen in de toelichtingsnota als de randparkings. Ze zouden dienen voor bezoekers die naar de Stad wensen te komen.

De afstand tussen een centroparking als deze die gepland wordt in de Bruul in vergelijking met een randparking tot het stadscentrum is echter verwaarloosbaar. Het betreft amper een verschil in afstand van 500 meter. Zeker rekening houdend met de zeer hoge frequentie van het busaanbod te Leuven.

Indien de bestemming van een rand- en een centroparking identiek is, heeft de Stad een schadebeperkingsplicht en dient zij gebruik te maken van de reeds aanwezige infrastructuur (de randparkings) en geen extra parkings te creëren in dicht stedelijk woongebied.

Te meer daar buurtbewoners hinder zullen ondervinden van de bouwwerken voor een nieuwe parking, er ondermeer een bestaand park (de Bruul) deels zal verdwijnen en heraangelegd dient te worden, er extra autoverkeer in woonbuurten zal worden aangetrokken wat gevolgen heeft voor veiligheid, kwaliteit van wonen en gezondheid (fijn stof).

De keuze voor de bouw van extra centroparkings is aldus onvoldoende onderzocht. Er zijn geen objectieve studies dienaangaande voorhanden.

Ik vraag dan ook dat er eerst een objectieve studie zou komen over het parkeren te Leuven en de reeds aanwezige infrastructuur en/of dat de beleidskeuze dienaangaande worden herzien, rekening houdend met de bovenstaande argumentatie en dus geen nieuwe centroparkings te voorzien.

4. Verlegging busverkeer van winkelbuurt naar woonbuurt

Op p. 9 van de toelichtingsnota verklaart de Stad haar keuze om één van de belangrijkste busroute's van Leuven te verplaatsen van de Brusselsestraat naar de Brouwersstraat/Tessenstraat/Fonteinstraat.

Op die manier zou de Brusselsestraat maximaal worden vrijgemaakt van gemotoriseerd verkeer en zou zij haar aantrekkingspool als kernwinkelgebied kunnen ontwikkelen.

De Brusselsestraat is heden te Leuven een straat waar voornamelijk winkels en horeca zijn gevestigd en die in veel mindere mate een woonfunctie heeft.

Dit in tegenstelling tot de Brouwersstraat, Tessenstraat en Fonteinstraat, wat voornamelijk een woonbuurt is.

De bussen, die heel frequent rijden te Leuven, zouden dus niet langer in een winkel- maar in een woonbuurt rijden.

Uiteraard heeft dit directe gevolgen voor de veiligheid, leefbaarheid en gezondheid van de buurtbewoners. Hieraan wordt ten onrechte volledig voorbijgegaan door de Stad.

Het betreft ook een onlogisch keuze omdat de bussen ook worden gebruikt door bezoekers om zich naar winkels te begeven en afstapplaatsen in woonbuurten zonder winkels voor hen volledig oninteressant zijn. Ook hieraan wordt voorbijgegaan.

Ook hier ontbreekt een studie en analyse van het busverkeer en de gekozen of vooropgestelde trajecten. In de toelichtingsnota is bijvoorbeeld geen enkel cijfer terug te vinden naar het aantal bussen dat per dag gebruik maakt van het traject.

Bij gebrek aan een objectieve studie op dit punt is er onvoldoende reden om de bestaande bustrajecten van een winkelstraat naar een woongebied te verplaatsen.

5. Geen beleid voor fietsers en andere zwakke weggebruikers.

Buiten het invoeren van een autoluwe binnenstad, waarvan de afgrenzing arbitrair gebeurde, is er op heden geen enkel concreet beleid voorzien voor fietsers en zwakke weggebruikers in de binnenstad.

In de toelichtingsnota's wordt dienaangaande gesteld dat er nog geen beslissingen op straatniveau zijn genomen over ondermeer bijkomend groen, fietsenstallingen ed. Dit is nochtans wel wat te verwachten indien men een geïntegreerde visie heeft op een beperkt gebied - de binnenstad van Leuven.

Leuven heeft een zeer groot aantal fietsgebruikers, zodat het beleid hierover zich zeker opdringt.

De fietsinfrastructuur in de binnenstad is echter zo goed als onbestaande en dit zal blijkbaar onveranderd blijven, want er wordt niets voorzien in de wijziging van het ruimtelijk structuurplan.

Enkel een concreet beleidsplan en aangepaste infrastructuur voor fietsers zal ervoor zorgen dat zij zich op een veilige manier kunnen verplaatsen in Leuven.

Ook hier zorgt de bouw van centrumparkings voor een beleidskeuze die haaks staat tegen een fietsbeleid.

Er kan immers niet ontkend worden dat buurtbewoners die in de buurt van een nieuwe centrumparking wonen zullen geconfronteerd worden met extra autoverkeer. Ook het verleggen van bustrajecten van winkel- naar woonbuurten (met gezinnen en jonge kinderen) is nefast voor het gebruik van de fiets als vervoermiddel.

Ik vraag dan ook om een concreet fietsbeleid en plan voor de binnenstad te voorzien die passen in de geïntegreerde ruimtelijke ordening die vooropgesteld wordt.

IV. BESLUIT.

De vooropgestelde wijziging van het ruimtelijk structuurplan zijn voor een bewoner van de Leuvense binnenstad uiterst nadelig en dienen dan ook vooreerst grondig en via een objectieve studie onderzocht te worden.

Minstens dient het ruimtelijk structuurplan op de boven aangehaalde punten te worden herzien en aangepast te worden teneinde rekening te houden met de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid van de bewoners van de binnenstad, hetgeen in het vooropgestelde nieuwe ruimtelijk structuurplan allerminst het geval is.

Met de meeste hoogachting,

Jo Symons
voorzitter Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud vzw