

Vraag nr. 464
van 17 juni 1998
van de heer JOHAN MALCORPS

*Voormalig Philipsterrein Leuven – Ontsluitingsop-
ties*

In Leuven wordt gewerkt aan een hernieuwde invulling van de voormalige Philipsterreinen. Dit gebied is van groot belang voor de Leuvense stedelijke ontwikkeling en bevat belangrijke mogelijkheden om te komen tot een zo noodzakelijke stedelijke verdichting.

Ter voorbereiding van beslissingen terzake heeft het Leuvense stadsbestuur een masterplan laten uittekenen. Dat plan is ondertussen bezorgd aan de gemeenteraadsleden. Het masterplan is opgemaakt door Aldo Rossi Associati (Milaan) en De Gregorio & Partners (Hasselt). In deze plannen, die gedateerd zijn op december 1997, worden boven- en ondergronds heel wat parkeerplaatsen voorgesteld. Op het terrein zou volgens deze plannen in ruim 1.500 parkeerplaatsen worden voorzien. Als het geplande sportcentrum zou worden gebouwd en daaronder ook de uitgetekende parkeerplaatsen, dan zou men uitkomen op meer dan 2.000 parkeerplaatsen.

Een dergelijke hoeveelheid parkeerplaatsen is merkwaardig, gezien het feit dat dit terrein zou moeten worden ontsloten via de Leuvense ring, die nu al oververzadigd is. Het Philipsterrein ligt trouwens relatief dicht bij het station, waardoor een gemakkelijke overstap met het openbaar vervoer is te realiseren. Aan de achterzijde van het terrein is het zelfs mogelijk een aansluiting op het treinspoor te realiseren.

1. Is een dergelijke hoeveelheid parkeerplaatsen te verantwoorden volgens de principes van het locatiebeleid dat in het Structuurplan Vlaanderen wordt verdedigd ?
2. Is, met de functies die men momenteel wil realiseren op het Philipsterrein, een ontsluiting die maximaal via het openbaar vervoer verloopt niet méér aangewezen dan een ontsluiting via het autoverkeer ?
3. Wat is voor dit project een maximaal te verantwoorden hoeveelheid parkeerplaatsen ?
4. Is er gedacht aan een ontsluiting via het spoor ?

Antwoord

1 en 2. Mijn administratie is bij de invulling van de Philips-site betrokken als adviserende instantie bij de opmaak van een bijzonder plan van aanleg (BPA). In dit kader heeft de administratie advies uitgebracht over het voorontwerp van BPA (plenaire vergadering van 23 april 1998). In dit advies is uitgegaan van het beleidskader dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt aangereikt. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur voorop. Ten aanzien van dit mobiliteitsbeleid zijn de vooropgestelde ruimtelijke principes sterk sturend. In de eerste plaats leidt het principe van de gedeconcentreerde bundeling tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte.

Dit leidt tot een verruiming van de individuele verplaatsingsmogelijkheden, zoals een verhoogde bereikbaarheid per fiets of te voet en creëert de ruimtelijke condities voor de verbetering of de uitbouw van openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer. De gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven door een specifiek locatiebeleid in de stedelijke gebieden en een gebiedsafhankelijk parkeerbeleid (= flankerend beleid). Concreet betekent dit dat maxima worden gesteld naargelang de draagkracht van de omgeving en de aard van de bestemmingen. Dit locatiebeleid en parkeerbeleid wordt uitgewerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Dit geldt dus ook voor de Philips-site in Leuven, waar de stad Leuven bij de verdere uitwerking van het bijzonder plan van aanleg de mobiliteitsaspecten verder onderzoekt. Het aantal parkeerplaatsen voor individueel vervoer zal moeten worden verantwoord vanuit een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ordening en vanuit de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. De bereikbaarheid vanuit de binnenstad en vanuit de stationsomgeving is daarbij van belang.

3. Uit het voorgaande blijkt dat voor het formuleren van een parkeerbeleid onder meer moet worden uitgegaan van de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. De ruimtelijke draagkracht is plaats-, situatie- en soms tijdgebonden. Algemene normeringen volstaan niet om de

grenswaarden, in dit geval een maximum aantal parkeerplaatsen, vast te leggen.

Bij de uitwerking van het bijzonder plan van aanleg zal vanuit deze benadering een concreet voorstel moeten worden uitgewerkt.

4. In de huidige voorstellen is een ontsluiting van de Philips-site per spoor niet opgenomen, noch voor personen, noch voor goederen.

Er zijn in het BPA-dossier geen gegevens opgenomen waaruit blijkt dat deze mogelijkheid al dan niet is onderzocht.