

# Park Belle-Vue Leuven

Een totale transformatie van de achterkant van stationsbuurt



## ADRES

Martelarenlaan  
3010 Leuven

## OPDRACHTGEVER

Stad Leuven

## ONTWERPER

H+N+S Landschapsarchitecten  
ARTGINEERING

## ANDERE BETROKKEN

### ONTWERPER

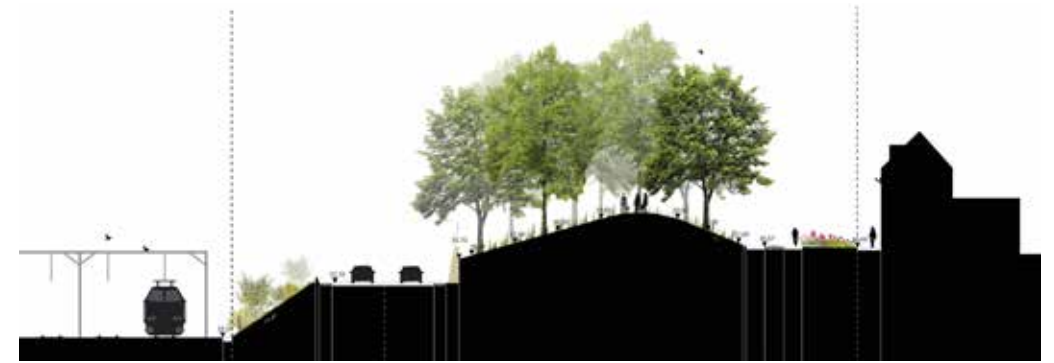
LAMA landscape architects

## STUDIEBUREAU

ARA Atelier Ruimtelijk Advies

## AANNEMER

Wegebo NV  
BAM Contractors



38



© Michiel de Cleene

39



— Dit project is meer dan enkel een fietsinfrastructuurproject: het vormt een nieuwe plek in de stad. Door een intelligent ontwerp onderging de Martelarenlaan, een drukke straat typerend voor de achterkant van een stationsbuurt, een ware metamorfose. Het project, gelanceerd via de Open Oproep, omhelst een grondige herschikking van de verkeersstromen, een nieuw buurtpark, vergroening van de straat en een fietsroute als deel van de F24, de fietssnelweg tussen Leuven en Tienen.

De belangrijkste verkeerskundige ingreep is het verleggen en het half verdiept aanleggen van de Martelarenlaan langs de spoorweg. Hierdoor ontstaat ruimte voor een langgerekt park met een gemoduleerd groen maaiveld, inclusief speeltuinen en ontmoetingsplaatsen.

Het ontwerp past de fietsroute zorgvuldig in het nieuwe park en langs de spoorwegtalud in. Hierdoor ontstaat niet alleen een samenhangende en comfortabele fietsroute, maar werd ook rekening gehouden met de beleving van de fietser, de ruimtelijke integratie en de sociale en economische meerwaarde van fietsen.

Vanaf het station loopt de fietsroute tussen het park en de voortuinen in een 'parkweg', die als fietsstraat fungeert en het lokale

## — Vormgeving en materiaalkeuze maken duidelijk dat auto's hier 'te gast' zijn.

bewonersverkeer en parkeren organiseert. Bij de start was er nog nauwelijks een statuut voor fietsnelwegen of fietsstraten. Het project heeft mede bepaald hoe een fietsnelweg eruit zou kunnen zien. Het profiel van de fietsstraat bestaat uit twee, door een middenstrook van kasseien gescheiden, stroken van gewassen beton. De breedte hier was cruciaal: net breed genoeg voor twee fietsers om elkaar in te halen, maar te smal voor auto's. Auto's rijden steeds met 2 wielen op de kasseien. Op de punten waar de fietsstroken zijstraten of overstreekplaatsen kruisen, is de materialisatie van de beton ruwer, een subtiele indicatie dat er iets anders staat te gebeuren. (Vormgeving en materiaalkeuze maken duidelijk dat auto's hier 'te gast' zijn.)

Verderop duikt het fietspad onder de drukke Tiensesteenweg in een fietstunnel en vervolgt zijn weg ingesneden in het talud tussen spoorweg en achtertuinen om tenslotte aan te sluiten op een bestaande fietsbrug over het spoor. In het spoorwegtalud is het fietspad zo vormgegeven dat het door zijn verzonken ligging de privacy van de aangrenzende woningen respecteert. Door de wisselende hoogteligging en inplanting ontstaat een interessante beleving met uitzicht op het spoorweglandschap en de omgeving.

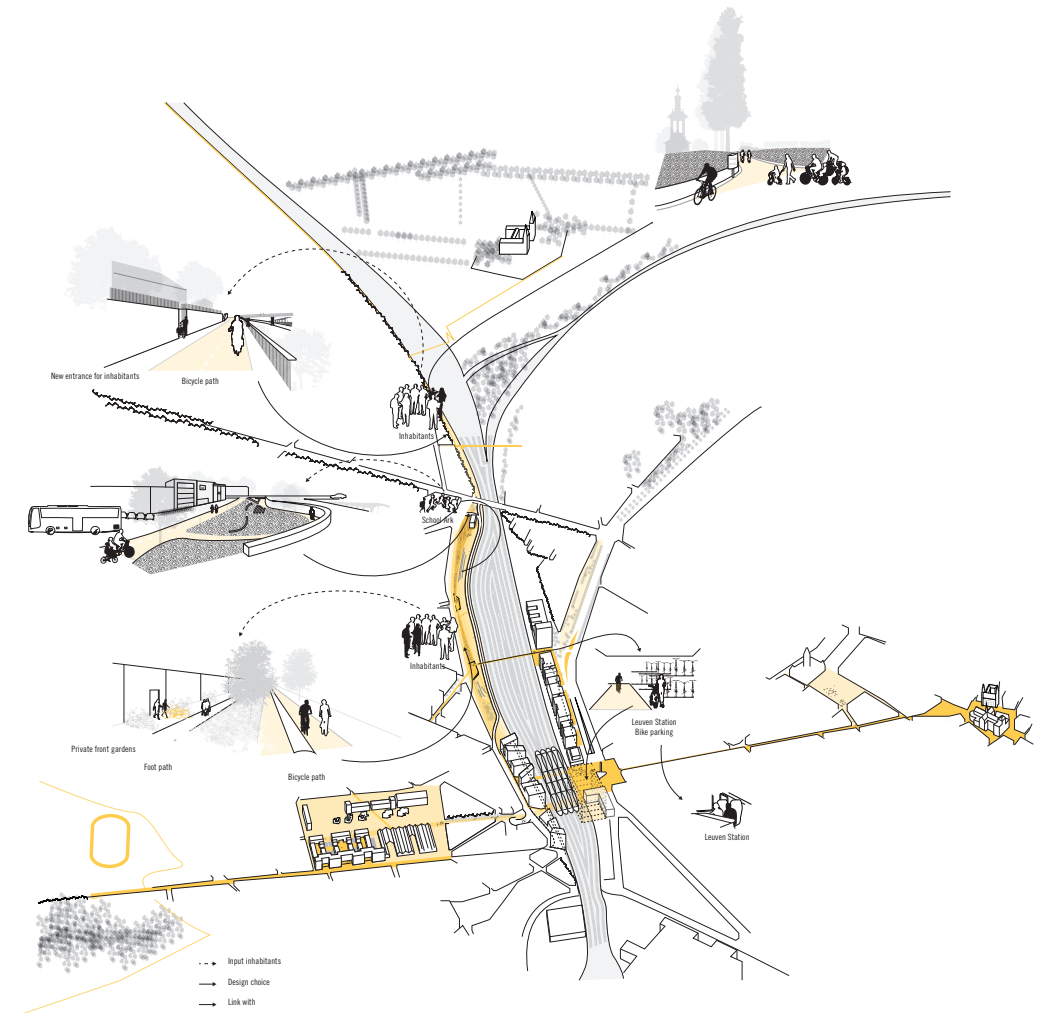
Met dit ontwerp krijgt de stad niet alleen een waardevolle toevoeging op haar mobiliteitsstructuur - maar ook op haar groenstructuur. De fietsroute versterkt de positie van de fiets als stedelijk én regionaal vervoersalternatief en maakt van fietsen naar of van het station, scholen of bedrijventerreinen een beleving. —



© Clear

## — JURY

De jury heeft grote waardering voor het integrale ontwerp waarin een oplossing wordt gezocht voor de ontwikkeling van een park met bijkomende fietsverbinding langs het spoorwegtalud aan het station. Door het verleggen van de Martelarenlaan naar de spoorwegkant ontstaat er aan de kant van het park langs de woningen een aangenaam evenwicht tussen fietsers, voetgangers en gemotoriseerd bestemmingsverkeer. De fietsweg, onderdeel van een officieel fietsnelweg, is vormgegeven als een 'parkweg'; het aangrenzende park en de kronkelende parkwegen die op de fietsweg uitkomen, beperken op een natuurlijke wijze de snelheid van het fietsverkeer. Met de fietsnelweg inclusief fietstunnel onder de Tiensesteenweg wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het bestaande fietsnetwerk. —



41



© Clear



© Michiel De Cleene