



Stations

als stedelijke ontwikkelingspolen

IN OTTIGNIES – LOUVAIN-LA-NEUVE

PIERRE LACONTE [GRONDLEGGER LOUVAIN-LA-NEUVE]
EN BRIGITTE LORIDAN [FOR URBAN PASSION – FUP]

Bij het ontstaan van universiteitsstad Louvain-la-Neuve 50 jaar geleden, was het Waals-Brabantse Ottignies een plattelandsdorp van 4.000 inwoners. Op een halve eeuw tijd is de bevolking meer dan verdubbeld. Naast ruimte voor de groeiende populatie moet de gemeente ook accommodatie voorzien voor het toenemend aantal pendelaars dat met de wagen naar Ottignies rijdt om van daaruit verder met de trein landinwaarts te reizen. Ook de acht miljoen bezoekers van winkelcentrum L'Esplanade moeten in comfortabele omstandigheden kunnen winkelen. Pierre Laconte en Brigitte Loridan bekijken hoe de stations van Ottignies en Louvain-la-Neuve een magneet kunnen zijn voor de verdere ontwikkeling van beide centra.

Station van Louvain-la-Neuve: geïntegreerde ontwikkelingspool

Een bijzondere bijdrage aan de nieuwe universiteitsstad werd indertijd geleverd door minister van Verkeer Alfred Bertrand (een Vlaamse christendemocraat): hij deed de *Université Catholique de Louvain* een ondergronds station cadeau, enkel en alleen omdat het ruimtelijk richtplan dat voorzag, zonder dat daar iets tegenover moest staan. De universiteit kreeg daarnaast ook nog de bouwrechten boven de niet-overdekte sporen. Het grondverzet voor de bouw van het ondergrondse station met bijhorende toegangstunnel maakte het mogelijk ook de parkings en de toegangswegen daarnaartoe in te graven, waardoor de openbare ruimte op het (kunstmatige) maaiveld volledig voor voetgangers werd bestemd.

In lijn met de doelstelling van een duurzame en geïntegreerde stedenbouw, zijn in het stationsgebouw niet alleen de ondergrondse treinsporen en de lokettenzaal, maar ook de administratieve zetel van de universiteit en een winkelgalerij ondergebracht. (foto 1). Daardoor werd het mogelijk heel het stadscentrum te ontwikkelen langs een centrale voetgangersas, die van noordoost naar zuidwest het stedelijk gebied doorkruist. Dit hypercentrum op een kunstmatig maaiveld¹ had de ambitie talrijke multifunctionele, maar ook boomrijke openbare ruimten te creëren. Waar mogelijk zijn die pleinen omzoomd door arcades, zoals je die in oude steden als Bologna en Turijn ziet.

Om de geïntegreerde stedelijke ontwikkeling verder te zetten is verdichting nodig. De universiteit, die eigenaar is van de grond, heeft daarom besloten dichtheidsbonussen toe te kennen, naar het voorbeeld van wat *Columbia University* als eigenaar van het *Rockefeller Center* in New York heeft gedaan.

Een belangrijke vereiste voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk is dat de loopafstand naar het station hooguit een kwartier mag bedragen, zoals dat nu nog het geval is. Het station is immers de strategische plek van waaruit alle wijken zijn geschakeld.

Stedenbouwkundigen staan vandaag voor de uitdaging niet alleen een antwoord te bieden op de vraag naar woningen, maar daarbij ook boomrijke ruimten en een aangenaam uitzicht te voorzien.



FOTO 1 Louvain-la-Neuve. Het stationsgebouw met ondergrondse sporen, waar ook lokettenzaal, de administratieve zetel van de unief en een winkelcentrum zijn ondergebracht

Een eerste mogelijkheid voor verdichting is de uitbreiding en voltooiing van het centrale gebouw tegenover het station en tegenover de site beneden het Jean Vilar-theater (*rue des Sablons*). (foto 2)

Deze ruimte is nu al meer dan 40 jaar onbebouwd gebleven omwille van de meerkost die het bouwen boven een spoorlijn en een autoweg zou meebrengen. Om projectontwikkelaars aan te trekken, is een hogere dichtheid vereist dan in de omliggende gebouwen, en dus een dichtheidsbonus. Daarnaast zal ook een vormgeving nodig zijn die zowel voor de toekomstige bewoners als voor de uitbaters van de winkel- en cultuuruimten de bereikbaarheid vanuit die drie niveaus garandeert.

De tweede potentiële site voor duurzame geïntegreerde stadsontwikkeling is direct gelinkt aan het plan van de NMBS om het huidige station om te vormen tot een terminus van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) rond Brussel. Deze site omvat het gebied dat bestaat uit het winkelcentrum *L'Esplanade* (dat uitbreidingsmogelijkheden zoekt), de perrons die momenteel worden verlengd en een aantal woongebouwen met daarvoor een nieuw plein, dat complementair is met het stationsplein (*place de l'Université*) en het pleintje dat toegang geeft tot *L'esplanade*. De stad werkt momenteel aan een ruimtelijk uitvoeringsplan, een *Schéma d'Orientation Local* (SOL).

¹ Het centrum van Louvain-la-Neuve is een voor België zeldzaam voorbeeld van 'urbanisme sur dalle', stedelijke ontwikkeling op een (betonnen) plaat, waarbij het 'straatniveau' vaak meerdere meters omhoog wordt getild en aan voetgangers wordt voorbehouden, terwijl het autoverkeer en het openbaar vervoer de aldus ontstane 'ondergrondse' ruimte benut. (nvdr)

Het stationsplein van Ottignies is een afgelegen plek, die geen residentiële ontwikkelingen toelaat en bijna volledig wordt gebruikt voor bushaltes



FOTO 2 Louvain-la-Neuve. De uitbreiding van het centrale gebouw tegenover het station biedt mogelijkheid voor verdichting.

De bouwrechten boven de sporen zijn eigendom van de universiteit, maar de bestemming wordt bepaald door de gemeentelijke en gewestelijke overheden. De uitdaging van een geïntegreerde stedenbouw bestaat erin een antwoord te bieden op de woonvraag, de intermodale mobiliteitsvraag en de vraag naar diensten voor (huidige en toekomstige) bewoners, en tegelijk ook een aangename plek te creëren op schaal van het universitair en stedelijk geheel.

Station van Ottignies: potentiële ontwikkelingspool met toegang tot het stadscentrum

Samen met Luik-Guillemins is Ottignies het drukste station van Wallonië. Gelegen op de kruising van twee belangrijke lijnen, wordt het vooral gebruikt door pendelaars uit de naburige gemeenten, die aan het station parkeren om van daaruit naar Brussel of Namen te rijden.

Anders dan in Louvain-la-Neuve, heeft er aan het stationsplein van Ottignies evenwel geen stedelijke ontwikkeling plaatsgevonden. Het is een afgelegen plek, die geen residentiële ontwikkelingen toelaat en bijna volledig wordt gebruikt voor bushaltes – elke lijn, welke de frequentie ervan ook is, heeft er zijn eigen halte.

De NMBS wil het nog tamelijk recente station dat uit 1999 dateert en om zijn moderniteit wordt geprezen (openingsbeeld) nu afbreken en vervangen, om zo mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen te creëren.

Naar onze mening evenwel kan het (huidige of toekomstige) station best aangevuld worden met een multifunctioneel openbaar plein waar het aangenaam toeven is, zoals in Louvain-la-Neuve.

Foto's 3 en 4 tonen de vrije ruimte aan weerszijden van de ingang van het toekomstige station en de mogelijkheid om er twee gebouwen op te trekken, van waaruit de bewoners op amper 15 minuten naar hun werkplek in het centrum van Brussel kunnen pendelen. De voorgevels met grote terrassen geven uit op een voetgangersplein met bomen, terwijl de achtergevels, die uitgeven op de sporen, akoestisch afgeschermd zijn. Op de gelijkvloerse verdieping kunnen bedrijven komen die gelinkt zijn aan het station of een antwoord bieden op de behoeften van de bewoners.

Later kan een derde gebouw het plein vervolledigen en kan het busstation ingericht worden onder het plein, op het niveau van de ondergrondse parkings van de bewoners. Op die manier ontstaat een levendige plek, die makkelijk met het centrum van Ottignies verbonden kan worden via de structurerende as van de *avenue des Combattants*, die vooral een woonfunctie heeft, met talrijke diensten in de nabijheid: cultureel centrum, winkelcentrum, administratief centrum.

Hoewel het station van Ottignies minder dan een kilometer (nog geen kwartier te voet) van het stadscentrum verwijderd is, heeft het de band daarmee niet versterkt. Je zou bijna denken dat de spoorlijn dat opzettelijk verhindert. (foto 5)



FOTO 3 EN 4 Ottignies. Het stationsplein biedt genoeg ruimte om er een aangenaam, multifunctioneel openbaar plein van te maken.

De ontwikkeling van het stadscentrum in Ottignies gebeurde naargelang er bouwterreinen op de markt kwamen, waarbij het belang van het station vergeten werd. De huidige interesse van de NMBS voor stedelijke ontwikkelingspolen maakt het hopelijk mogelijk het station en zijn omgeving om te vormen tot een complementaire stedelijke pool die verbonden is met het stadscentrum.

De NMBS en de stad zouden kunnen samenwerken om zowel de *avenue des Combattants* als de *rue Duclos* aantrekkelijker te maken. De avenue leidt naar het hoger gelegen deel van het



FOTO 5 Ottignies. Hoewel het station van minder dan een kilometer van het stadscentrum verwijderd is, heeft het de band daarmee niet versterkt.

stadscentrum rond het stadhuis; parallel ermee loopt de rue Duclos naar het lager gelegen stadsdeel met winkels en horeca. Die verbinding is belangrijk, zowel voor het stadscentrum als voor de stationsomgeving.

Eén kant van de straat ligt tegen een hoge, niet-bebouwde helling aan, waardoor dichte bebouwing er mogelijk is zonder de omgeving te verstoren. Een recent bio-winkelcentrum is nu al een attractiepool halverwege het station en het stadscentrum. Een as tussen het station en de stad behoort dus tot de mogelijkheden.

Op termijn kunnen de parkings *Droits de l'Homme* en *Les Villas* herbekeken worden, wanneer de NMBS andere oplossingen kan bieden voor de pendelaars die momenteel met de auto naar het station komen. De parkeerplaatsen voor deelauto's en de dienst voor fietsverhuur *Pro Vélo* zijn alvast goede aanzetten tot een gedragswijziging.

Conclusie

De tegengestelde ontwikkelingen van de stadscentra van Louvain-la-Neuve en Ottignies kunnen andere kleine en middelgrote Waalse steden, zoals Waver, Gembloers of Nijvel, inspireren. Het falen van de Vlaamse 'betonstop', waartegen grondeigenaars en hun verkozen vertegenwoordigers zich blijven verzetten, moet een aansporing zijn om andere manieren te zoeken om het wonen te groeperen rond bestaande polen, met inachtneming van de ruimtebehoefte die een gezonde samenleving vereist.