

[PROGRAMMA 4]

LEVENDIGE KERNEN EN EEN SLIM LOCATIEBELEID



Levendige en attractieve kernen zijn essentieel voor de leefkwaliteit en het welzijn van de bevolking. Het stadsbestuur maakt hier reeds werk van binnen verschillende beleidsdomeinen, met voorop het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Leuven¹ als beleidskader (zie kaderstuk 'Ruimtelijk Structuurplan Leuven 2.0').

Dankzij de attractiviteit van de kernen kan de stadsregio verder verdicht worden. Dat is nodig om de open ruimte rond de kernen te vrijwaren, het energieverbruik van de gebouwen te verminderen en de energie-infrastructuur (smart grids, warmtenetten, ...) te verduurzamen.

Ook voor de mobiliteit speelt kernversterking een cruciale rol. Verplaatsingen worden korter en gebeuren gemakkelijker te voet of per fiets, mede dankzij een autoluwe inrichting. Een slim locatiebeleid vormt een logisch onderdeel van het kernenbeleid. Een locatiebeleid volgens het principe 'de juiste functie op de juiste plaats' zorgt voor een goede verweving en maakt de stedelijke functies multimodaal goed bereikbaar. Dit is een voorwaarde voor de broodnodige 'modal shift' (zie programma 5 'duurzame modal shift').

De uitbouw van levendige kernen speelt een belangrijke rol in de stadsregionale klimaattransitie.

Net zoals de uitdagingen rond mobiliteit, hernieuwbare energie, voedsel en veerkrachtige ruimte, vereist het programma rond attractieve kernen en slim locatiebeleid een stadsregionale aanpak (zie werf 67 'intergemeentelijke samenwerking in de Leuvense stadsregio'). Daarin worden naast Leuven ook de buurgemeenten Bertem, Bierbeek, Herent, Holsbeek, Lubbeek, Oud-Heverlee en Rotselaar betrokken.

¹ Meer informatie op www.leuven.be/ruimtelijk-structuurplan

De omslag naar een duurzame mobiliteit in de Leuvense stadsregio

Anno 2018 is mobiliteit in Leuven – zoals overal elders in Vlaanderen – een prioritair maatschappelijk thema geworden. De verkeersdrukke blijft toenemen. Daardoor stijgt het filerisico, wordt fietsen onveilig en lopen de bussen in de spits grote vertraging op. Door het toegenomen verkeer wordt de stad minder bereikbaar, staan leefkwaliteit en gezondheid onder druk en neemt de uitstoot van broeikasgassen verder toe. De volgende jaren zal de vervoervraag in Leuven blijven groeien, door de stijging van het inwonersaantal en de tewerkstelling. De mobiliteitsproblemen dreigen te escaleren.

Een omslag naar een duurzame mobiliteit in Leuven is mogelijk. Met die keuze worden verschillende doelen tegelijk gerealiseerd. Het zorgt voor een verbetering van de leefkwaliteit in kernen en wijken. Het stelt de multimodale bereikbaarheid van Leuven veilig voor de toekomst. Het verbetert de gezondheid van de Leuenaar (door een betere luchtkwaliteit, een verhoogde verkeersveiligheid en méér actieve verplaatsingen). En last but not least: het zorgt ervoor dat de uitstoot van broeikasgassen afneemt.



Leuven kan dit niet alleen. Meer dan 60% van de verplaatsingen in Leuven komen vanuit of vertrekken naar de ruime regio. Mobiliteit is een stadsregionale uitdaging, die samen met de buurgemeenten aangepakt moet worden. Zo kunnen ook hun inwoners mee profiteren van de voordelen van een duurzame mobiliteit in de Leuvense stadsregio. Leuven kan en moet hier aan de kar trekken*.

Voor de omslag naar een duurzame mobiliteit volstaat het niet om voor elektrische voertuigen te kiezen. Dat zou de mobiliteitsproblemen niet structureel oplossen. Hiervoor is een geïntegreerde aanpak nodig die rust op drie pijlers.

1. Allereerst: de reductie van de verplaatsingsbehoefte door activiteiten anders te gaan organiseren. Ruimtelijke ordening speelt hierin een cruciale rol. Dit komt aan bod in het zevende programma 'slim locatiebeleid en levendige kernen'.
2. Vervolgens: de realisatie van een 'modal shift' naar duurzame modi. Minder verplaatsingen met de auto, méér te voet, met de fiets en het openbaar vervoer (programma 8).
3. Tenslotte: de resterende gemotoriseerde verplaatsingen verduurzamen door een vergroening van het wagenpark (programma 9).

In de Leuvense regio is het aandeel vrachtverkeer eerder beperkt. Toch bevat deze Roadmap ook maatregelen om de logistiek te verduurzamen. Op het doorgaand verkeer op de snelwegen E314 en E40 heeft Leuven een eerder beperkte impact.

* Omdat deze Roadmap de mobiliteit in zijn geheel wil verduurzamen, wordt ook de 'scope 3' uitstoot meegenomen in de berekeningen: de verplaatsingen buiten Leuven's grondgebied die door Leuvense inwoners, bedrijven en organisaties worden veroorzaakt. Daar horen ook vliegvluchten bij. De totale scope 3 uitstoot voor personenmobiliteit ramen we op 680 kiloton CO₂e. Ter vergelijking: de scope 1 uitstoot voor transport (incl. vrachtvervoer) op Leuven's grondgebied bedraagt naar schatting 200 kiloton, waarvan 30 kiloton doorgaand verkeer op de snelwegen.

Werk 20 Het bestaande patrimonium beter benutten

Heel wat bestaande gebouwen komen in aanmerking voor een betere benutting: denk maar aan scholen, vergaderruimten van kantoren, parkings, leegstaande winkels en bedrijfsgebouwen, ... De beschikbare ruimte kan intensiever en meervoudig worden gebruikt. Dit vergroot het nut van hun energieverbruik en vermindert de nood aan nieuwe gebouwen. Het levert ook een maatschappelijke meerwaarde: de ruimtebehoefte (bijvoorbeeld van verenigingen) wordt sneller en beter ingevuld. Ook economisch biedt het een voordeel, omdat de kost van een gebouw over meerdere gebruikers kan worden gespreid.

Tegen 2022 beschikt Leuven over een operationeel deelplatform voor gebouwen.

Tegen 2022 beschikt Leuven over een operationeel deelplatform voor tijdelijk en medegebruik van gebouwen, waarop de potentieel beschikbare gebouwen en ruimten aangeboden worden aan mensen en organisaties die ruimte zoeken. Tijdelijk en meervoudig ruimtegebruik wordt actief gestimuleerd, onder meer door bemiddeling tussen eigenaars en potentiële gebruikers. Leegstaande gebouwen krijgen sneller een nieuwe invulling. Erfgoed wordt op een duurzame en verantwoorde manier herbestemd.

Werk 21 Stadsregionaal ruimtelijk beleid

De omslag naar een duurzame ruimtelijke ordening binnen de stadsregio lukt pas als alle gemeenten in de stadsregio samenwerken rond een gemeenschappelijk ruimtelijk beleid. Deze samenwerking past binnen een bredere intergemeentelijke samenwerking (zie werk 67 'intergemeentelijke samenwerking in de Leuvense stadsregio').

Leuven maakt samen met de buurgemeenten werk van een stadsregionaal ruimtelijk beleid.

Tegen 2019 sluit Stad Leuven een samenwerkingsakkoord af met de buurgemeenten om samen tegen 2021 een stadsregionale ruimtelijke toekomstvisie uit te werken. Tegen 2024 is er een stadsregionaal planningsinstrumentarium van kracht dat toelaat om een sturend ruimtelijk beleid te voeren in de stadsregio.

Stadsregionale bevolkingsgroei: van trend naar trendbreuk

Volgens de bevolkingsprognose van Statistiek Vlaanderen zal de Leuvense bevolking groeien van 100.300 inwoners in 2017 naar 108.700 in 2035: een stijging met 8.400 inwoners of 8,3%. Door de bevolkingsgroei en de gezinsverdunding is er in Leuven tegen 2035 nood aan 3.900 extra woningen (gemiddeld 2,03 inwoners per huishouden). De bevolking van de Leuvense buurgemeenten (Bertem, Bierbeek, Herent, Holsbeek, Lubbeek, Oud-Heverlee, Rotselaar) stijgt in dezelfde periode van 93.200 naar 100.400 inwoners: een groei van 7.200 inwoners of 8,7%. In deze gemeenten is er nood aan samen 4.000 extra woningen (gemiddeld 2,47 inwoners per huishouden). In de rest van Oost-Brabant zullen er volgens de prognose 31.400 inwoners bijkomen tegen 2035 (+7,5%). Deze trendprognose houdt rekening met de natuurlijke evolutie van de geboorte- en sterftcijfers, maar ook met de binnenlandse en buitenlandse migratie. Daarvoor worden de migratiestromen van de afgelopen jaren trendmatig doorgetrokken.

De bevolkingsgroei van Leuven zet zich de komende jaren dus logischerwijze voort, in de veronderstelling dat er voldoende woningen kunnen worden bijgebouwd. Opvallend is dat volgens de trendprognose de andere gemeenten van de regio verhoudingsgewijs ongeveer even snel zullen groeien als Leuven. Ook dat is logisch: er is in die gemeenten – in tegenstelling tot Leuven – een groot overaanbod aan beschikbare bouwgronden. De laatste jaren zijn in Leuven de tewerkstelling en de voorzieningen (zorg, onderwijs, handel, diensten, recreatie) véél sterker gegroeid dan in de rest van de regio. Leuven vervult ten volle haar rol als regionale centrumstad. Gelet op de verwachte groei van de kenniseconomie, zal die rol in de toekomst steeds belangrijker worden.

De combinatie van beide trends (gespreide groei van de bevolking en geconcentreerde groei van de centrumfuncties) zal tot gevolg hebben dat de mobiliteit in Leuven veel sterker zal groeien dan de eigen bevolking. Het aandeel bovenlokale verplaatsingen (vanuit de regio naar Leuven) zal steeds groter worden. Omdat de auto-afhankelijkheid buiten Leuven groot is, zal de trendmatige bevolkingsevolutie onvermijdelijk resulteren in een sterke toename van het wegverkeer naar en in Leuven. Met alle gevolgen van dien.

De oplossing is een trendbreuk in de bevolkingsgroei. Mensen die in Leuven willen komen werken, school lopen en recreëren, zouden beter de kans krijgen om in of dichtbij de stad te komen wonen. Daardoor gaan ze eerder geneigd zijn om zich per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen.

Om de schaarse open ruimte te vrijwaren, kan Leuven die sterkere bevolkingsgroei niet alléén opvangen. In de kernen van de buurgemeenten, op fietsafstand van Leuven, is wél nog ruim voldoende plaats om extra inwoners op te vangen (zonder dat hiervoor extra open ruimte moet worden aangesneden). De extra inwonersgroei biedt de buurgemeenten ook de mogelijkheid om hun eigen voorzieningen verder te versterken.

Om een trendbreuk te realiseren, zou de bevolkingsgroei in de Leuvense stadsregio (8 gemeenten) minstens tweemaal groter moeten zijn dan de trend voorziet. Dit betekent minstens 31.000 bijkomende inwoners tegen 2035, waarvoor 14.000 extra woningen nodig zijn in de stadsregio.

De extra inwonersgroei komt er niet vanzelf. Het vereist een gericht aanbodbeleid om voldoende bijkomende woningen te realiseren op geschikte locaties, gecombineerd met de afbouw van de perifere bouw mogelijkheden. Een sterke groei van het woningaanbod vermindert ook de druk op de vastgoedmarkt. Dat zal ertoe leiden dat de woningprijzen in en rond Leuven stabiliseren.

Werf 22 Verdichting en verweving

Door woonkernen in de stadsregio te verdichten, kan de behoefte aan bijkomende woningen en stedelijke functies opgevangen worden binnen de bestaande kernen. Dit voorkomt extra ruimtebeslag buiten de bestaande woonkernen. De verdichting gebeurt op een kwalitatieve manier, met een hoogwaardige architectuur en speciale aandacht voor voldoende publieke en groene ruimte. De mate waarin kernen kwalitatief verdicht kunnen worden, hangt af van hun multimodale bereikbaarheid en hun voorzieningenniveau.

Verweving van andere functies in de kernen (tewerkstelling, handel, diensten, voorzieningen, ...) versterkt het gemengd stedelijk karakter van de stad. Dat leidt tot een sterkere attractiviteit van de kernen en een reductie van de verplaatsingsbehoefte.

De nood op aan extra woningen (ca. 14.000 tegen 2030), tewerkstellingsplaatsen, studenten en voorzieningen wordt opgevangen binnen de reeds ingenomen ruimte.

Verdichting en verweving bereiken hun maximale effect als ze worden toegepast in alle kernen binnen de Leuvense stadsregio. Ze gaan hand in hand met de uitbouw van een groene en veerkrachtige stad (zie programma 10 'groene en veerkrachtige ruimte').

Tegen 2025 is de betonstop in Leuven een feit: geen netto extra inname van open ruimte.

Om de stadsregio voldoende veerkrachtig te maken, wordt de 'betonstop' versneld gerealiseerd. Hierover worden tegen 2021 afspraken gemaakt binnen de stadsregio. Netto bijkomend ruimtebeslag² in Leuven wordt tot nul teruggebracht tegen 2025 en in de buurgemeenten tegen 2030 (in plaats van de door Vlaanderen vooropgestelde

2040). Als er toch nog open ruimte wordt aangesneden, wordt die gecompenseerd door elders minstens evenveel bebouwde ruimte om te zetten in open ruimte. Tegen 2050 kan het ruimtebeslag in de Leuvense stadsregio zelfs met 5% verminderd worden, door ingenomen ruimte terug te geven aan de natuur. Om deze doelstelling op te volgen, wordt een monitoring opgestart van het ruimtebeslag in de Leuvense stadsregio.

Verdichten kan echter ook door de bebouwde ruimte efficiënter te benutten. Vandaag wonen Leuvenaars, net als de andere Vlamingen, gemiddeld gesproken relatief groot. Steeds méér huishoudens zullen maar één of twee personen tellen. Er is dus behoefte aan kleinere woningen. Vernieuwende woonvormen, zoals co-housing, worden aangemoedigd, omdat ze het mogelijk te maken compacter te wonen en toch over voldoende – gemeenschappelijke – woonruimte te blijven beschikken. Stad Leuven kan deze nieuwe woonvormen via een soepelere reglementering faciliteren.

² Ruimtebeslag is ruimte ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Natuur, velden, akkers, wateroppervlaktes... niet (definitie uit Witboek BRV). 'Betonstop' slaat op de stopzetting van het extra ruimtebeslag en betekent dus niét dat er niet meer kan worden gebouwd, integendeel. De keuze voor verdichting impliceert dat bestaande bebouwing wordt vervangen door nieuwe. Verdere uitbouw van Wetenschapspark Arenberg, Leuven Noord, de IMEC-site, de Health Sciences Campus Gasthuisberg, e.d. zal dan maar kunnen gebeuren voor zover er elders kan gecompenseerd worden.

Werf 23 Clusteren van attractoren rond OV-knopen

In de Leuvense stadsregio worden stedelijke functies met een grote bezoekersattractie geleid naar multimodaal goed bereikbare locaties. Er worden vanaf nu geen belangrijke attractoren meer ingepland op locaties die slecht bereikbaar zijn met de fiets of het openbaar vervoer.

Belangrijke attractoren worden ingepland op multimodaal goed bereikbare locaties.

In 2020 is een inventaris beschikbaar van de ontwikkelbare ruimte rond bestaande en potentiële OV-knopen.

Deze ruimte wordt gereserveerd, om ze beschikbaar te houden voor programma's met een grote bezoekersattractie. Deze locaties worden binnen een coherente visie ontwikkeld om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Werf 24 Afbouw van de periferisering in Oost-Brabant

Om het bijkomend ruimtebeslag af te bouwen, de kernversterking succesvol te maken, de veerkracht van de stadsregio te verbeteren en de auto-afhankelijkheid te verminderen, is het essentieel om de aanhoudende periferisering in de stadsregio stop te zetten. Dit betekent dat slecht gelegen bouwgronden buiten de woonkernen niet meer aangesneden worden. Op langere termijn moeten stelselmatig bestaande, slecht gelegen woningen en andere functies geherlokaliseerd worden naar de kernen.

Tegen 2021 maken de gemeenten binnen de stadsregio afspraken om de dynamiek buiten de woonkernen stop te zetten, door geen meergezinswoningen, nieuwe verkavelingen of commerciële functies meer te vergunnen buiten de woonkernen.

Tegen 2030 worden geen nieuwe woningen meer gerealiseerd buiten de woonkernen in de Leuvense stadsregio.

Tegen 2024 beschikt de stadsregio over een operationeel kader, onder meer via verhandelbare ontwikkelingsrechten, om slecht gelegen bouwgronden onbebouwd te houden en slecht gelegen woningen te herlokalisieren. Tegen 2030 worden geen nieuwe woningen meer gerealiseerd buiten de woonkernen in de Leuvense stadsregio. Tegen 2035 zijn 10% van de slecht gelegen woningen in de Leuvense stadsregio geherlokaliseerd, tegen 2050 is dat 30%.

Werf 25 Activiteiten anders organiseren

De verplaatsingsbehoefte kan ook worden gereduceerd door activiteiten anders te organiseren, zodat sommige verplaatsingen sterk verkorten of zelfs overbodig worden.

Leuvense bedrijven en organisaties kunnen hun arbeidsorganisatie flexibiliseren door telewerk aan te moedigen, kantoorruimte te delen en gebruik te maken van flexibele werkplekken. Die worden bij voorkeur uitgebouwd aan OV-knooppunten.

Leuvense bedrijven en organisaties kunnen telewerk aanmoedigen en flexibele werkplekken aanbieden.

In elke kern en stadswijk is voldoende kinderopvang op loopafstand beschikbaar. Kinderen hebben de kans om school te lopen in een nabijgelegen school. Aan de universiteit, de hogeschool en het volwassenenonderwijs wordt op termijn de mogelijkheid geboden om les op afstand te volgen. Nu al biedt KU Leuven live streaming van een steeds groter aantal lessen.

Het stadsbestuur kan, net zoals andere publieke en private dienstverleners, nog meer inzetten op digitale loketfuncties, die fysieke verplaatsingen overbodig maken.

Leuvense inwoners worden aangemoedigd om lokaal te winkelen. Een systeem van afhaalpunten op buurtniveau laat toe om de levering van pakketten te rationaliseren (minder voertuigen en minder kilometers).

Is de groei van de (wereld)bevolking duurzaam ?

Vandaag leven er ongeveer 7,6 miljard mensen op de aarde. Volgens de VN zal de wereldbevolking aan het eind van deze eeuw ongeveer 11 miljard mensen tellen en rond dat cijfer stabiliseren. Deze groei wordt niet meer veroorzaakt door een hoog geboortecijfer, maar door het grote aantal kinderen en jongeren die de afgelopen decennia geboren zijn, gecombineerd met een snel teruglopend sterftcijfer. Intussen is de mondiale vruchtbaarheidsindex gedaald van 5 (in 1965) naar gemiddeld 2,5 baby's per vrouw (in 2017)*. In Vlaanderen bedraagt die momenteel minder dan 2: nauwelijks voldoende om de bevolking op lange termijn in evenwicht te houden.

Er worden in het kader van de klimaatopwarming pleidooien gehouden om het geboortecijfer verder te laten dalen. Dat zal echter geen grote invloed meer hebben op de evolutie van de totale wereldbevolking en dus maar een paar procent uitstoot verschil maken. De discussie over de stijgende wereldbevolking doet niets af aan het feit dat de 'ontwikkelde' landen per inwoner nog steeds véél meer uitstoten dan de andere landen, en mondiaal de grootste verantwoordelijkheid dragen om de klimaatopwarming tegen te gaan.

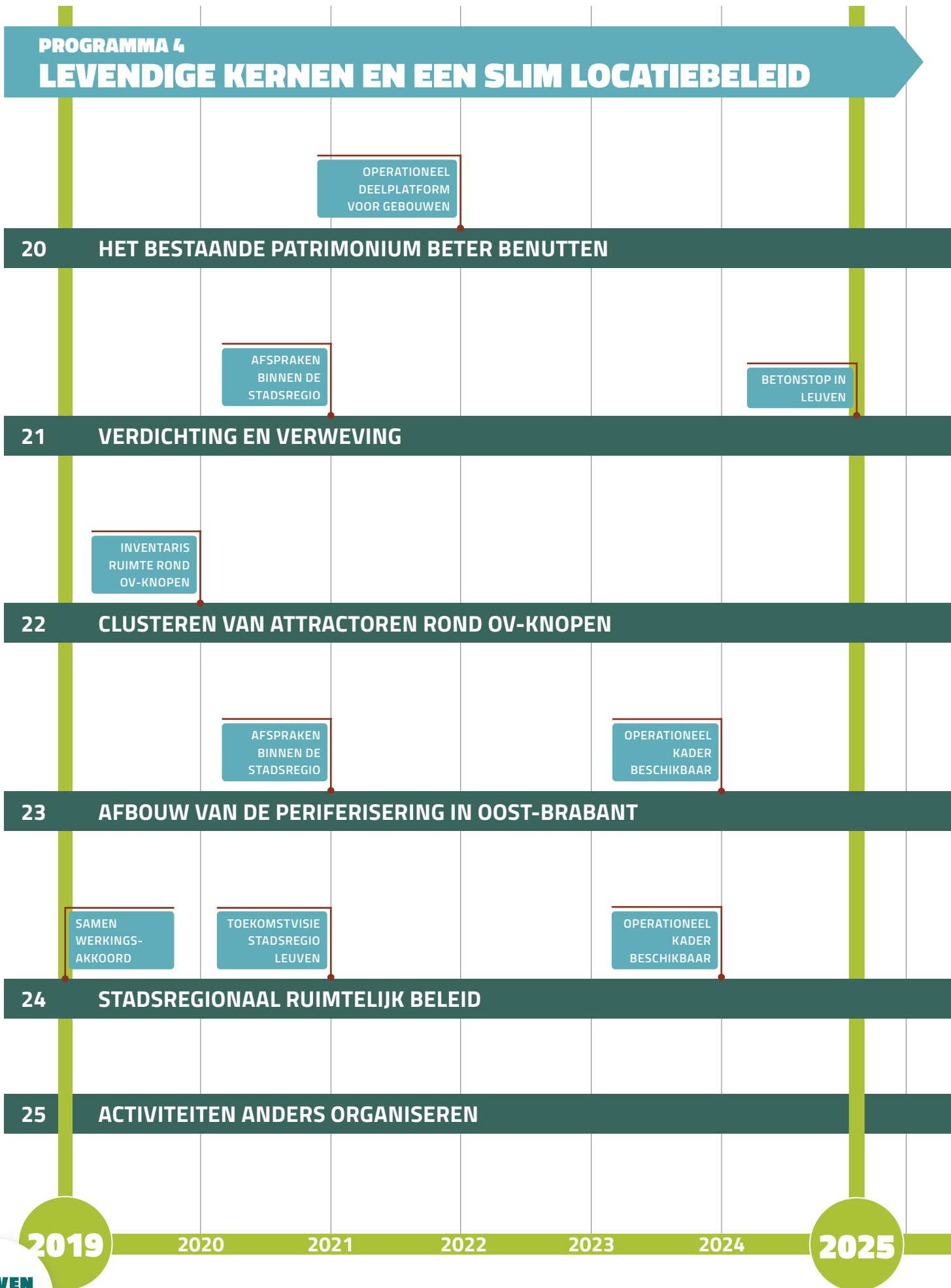
In België (en de regio Leuven) zal de bevolkingsevolutie eerder beïnvloed worden door binnenlandse en internationale migratie dan door de evolutie van het geboortecijfer.

Voor de Leuvense stadsregio is de bevolkingsgroei dus een gegeven. Deze Roadmap pleit er vanuit het perspectief van de klimaatuitdaging zelfs voor om de stadsregionale bevolking sneller te laten groeien: stadsbewoners hebben een gemiddeld lagere ecologische voetafdruk dan mensen die buiten de steden wonen.

* VN-rapport geciteerd in Rosling, Hans: Feitenkennis, Spectrum, 2018

PROGRAMMA 4

LEVENDIGE KERNEN EN EEN SLIM LOCATIEBELEID



2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

[PROGRAMMA 4: LEVENDIGE KERNEN EN EEN SLIM LOCATIEBELEID]

