



KLEIN RIJSEL (LEUVEN)

## “WE RIJMEN DE STOERE KANTOOR-OMGEVING MET EEN KLEINSCHALIGE WOONWIJK”

**Meest gestelde vraag aan iedereen die langs een spoorweg woont: verstoren die treinen je nachtrust niet? Ook wij maken ons schuldig. We kropen net niet in bed bij een van de bewoners van Klein Rijsel, maar gingen wel luisteren. Daar, vlak bij het Leuvense station, op een naar de spoorbedding afhellend terrein, schoot een nieuwe woonwijk uit de grond.**

We kunnen je meteen geruststellen: je hoort de trein er amper. Althans niet vanuit het sociale huurappartement van Gerard en Marceline. “De treinen? Word je zo aan gewend”, zegt **Marceline**. “Als de buitendeur naar het terras openstaat, zoals in de zomer ... Ja, dan wel. Maar dan zetten we onze tv wat harder. ’s Nachts horen we ze niet, ook aan de goederentreinen zijn we intussen gewoon. De treinen rijden in een dal voorbij, dat is nog een stuk dieper dan waar wij zitten.” Klopt, als we vanop hun terras naar buiten kijken, zien we de sporen een stuk lager liggen.

Zeker **Gerard** maakt er geen probleem van. De verhuis naar Klein Rijsel was voor hem zelfs een beetje thuiskomen: “De nabijheid van de sporen heeft ons niet afgeschrikt. Integendeel. Mijn vader werkte bij de spoorwegen, we woonden daardoor ook naast de spoorlijn. Ik ben er dus in grootgebracht.” Het koppel kreeg in maart 2017 als eerste bewoners van de sociale woningen de sleutels in handen. Marceline: “We moesten verhuizen uit onze vroegere sociale woning omdat sociale huisvestingmaatschappij Dijledal er wou renoveren. We zochten een appartement met twee slaapkamers, want regelmatig komt mijn 89-jarige moeder logeren. Mijn zus en ik nemen de zorg voor haar op. Die wens maakten we over bij Dijledal. We werden op onze wenken bediend. Ik woon hier veel liever.”

**“Voorheen woonden we in een appartement op het vierde. We worden wat ouder en hier hebben we minder trappen en liften.”**

Gerard, bewoner

Het koppel is ook blij dat het appartement zich op het gelijkvloers bevindt. Als we uit het raam aan de andere kant van hun woning naar de put kijken, lijkt dat door het niveauverschil een vreemde constatering. “Voorheen woonden we in een appartement op het vierde. We worden wat ouder en hier hebben we minder trappen en liften.” Gerard leidt ons rond. “Een ruime badkamer, alleen jam-

mer dat er geen inloepdouche is. We zijn nu 70 en 65 jaar, we merken bij de moeder van Marceline dat zo’n bad niet makkelijk is. Dat is misschien een verbeterpunt. Verder is onze slaapkamer niet zo groot, maar onze leefruimte is dat wel en dat vind ik belangrijker. Zolang we het kunnen betalen, blijf ik hier.”

### SCHAALBREUK

We klimmen en dalen voorbij de verschillende woonvormen. De wandel- en fietspaden kronkelen door de nieuwe wijk. In het eerste gebouw, in de schaduw van het Provinciehuis, vind je 22 startersappartementen van Autonomo Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven (AGSL). Die voordelige huurwoningen richten zich naar jonge alleenstaanden en koppels die zich domiciliëren in Leuven. In de vier volgende gebouwen volgen 42 appartementen en 3 gezinswoningen van Dijledal. Bij elk appartement hoort een inpandig terras. De woningen op straatniveau in het laatste blok hebben een tuin. Voor 2014 was hier niets: een braakliggend bultig terrein van de NMBS. Tot het perceel langs de spoorweg Brussel-Luik een onderdeel werd van de stadsvernieuwingsprojecten van de stad Leuven. De tijdelijke vereniging van Abscis Architecten en A2D Architects kreeg de opdracht voor de architectuur en omgevingsaanleg.

**Heinz Rigole**, senior project architect bij Abscis Architecten, schetst de uitdaging: “De topografie, de aansluiting bij een grootschalig station, de brug tussen aan de ene kant een stoere kantooromgeving en een woonbuurt met 19de-eeuwse arbeiderswoningen aan de andere kant waren de aandachtspunten in dit project.” Bij dat laatste aspect kunnen we ons iets voorstellen. We hoeven maar



Gerard en Marceline, bewoners



**“Het hele project was een uitdaging door de bijzondere stedenbouwkundige eisen. Uiteindelijk hebben we de smalle blokken op een S-vormige manier neergezet.”**

Matthias Brusselmans, partner bij A2D Architects

van links naar rechts te kijken om de schaalbreuk te bevatten. “Door met die verschillende woonblokken te schakelen, slaagden we erin om de overgang van grootschaligheid, zijnde de omgeving van het Provinciehuis, te rijmen met de kleinschaligheid van de bestaande wijk Klein Rijsel.”

Het ontwerp vormt door de schaal en de schikking van bouwblokken een overgang tussen lineaire ontwikkeling langs de spoorweg en de kleinere bouwblokken van de wijk Klein Rijsel. **Matthias Brusselmans**, partner bij A2D Architects herinnert zich de zoektocht op de maquette naar de juiste vorm en typologie om dit terrein op een ideale manier in te vullen. “Het hele project was een uitdaging door de bijzondere stedenbouwkundige eisen. Uiteindelijk hebben we de smalle blokken op een S-vormige manier neergezet. Daardoor krijg je hier een trapeziumvorm die inderdaad goed aansluit op de twee stadsdelen.”



## VERWEVENHEID

Een van die stedenbouwkundige verplichtingen: voor elke woning een parkeerplaatsplaats voorzien. Matthias: “Je ziet het niet, maar ondergronds schakelt de parkeergarage alle woonblokken aan elkaar. Een ingewikkelde constructie die we vaak hertekend hebben. Onder meer door de ontsluiting ervan.” De parking biedt plaats aan 113 wagens. “Als je dan ziet dat die vandaag grotendeels leegstaat, is dat toch jammer. We zien dat probleem ook opduiken in andere projecten: niet iedereen heeft nog een auto en veel mensen besparen op die extra kost. We spreken hier over de stedenbouwkundige regels van tien jaar geleden, vandaag hoop ik dat de geesten daarover gerijpt zijn.”

De combinatie tussen de starterswoningen (blok A) en de sociale woningen zorgen voor een gemengd publiek. Op architecturaal vlak vormen de blokken vrijwel een geheel. “Die verwevenheid is belangrijk”, zegt Heinz. “Bij grotere bouwprojecten worden gemengde woonvormen de standaard. De tijd van monofunctionele ontwikkelingen is voorbij. We zien ook dat sociale huisvestingsmaatschappijen vandaag meer openstaan voor andere functies binnen hun gebouwen. Ik denk bijvoorbeeld aan handel en gemeenschapsvoorzieningen op het gelijkvloers. Een positieve evolutie.”

De Klein-Rijselstraat werd doorgetrokken in de Hertog Jan I-straat en is zowat het hoogste punt op deze site. Heinz spreekt over een niveauverschil van 6,5 meter tussen dit punt en het einde van het woongebied net voor de spoorlijn. De gebouwen liggen als het ware in een put. “Toch was integrale toegankelijkheid onze ambitie. Naast trappen en paden installeerden we ook een lift, aangepast aan



rolstoelgebruikers.” In de nieuwe omgeving, die werd aangelegd in samenwerking met de VMSW, was de creatie van doorzichten naar de spoorweg vanuit verschillende hoeken en plaatsen een must. Zo staan enkele flatgebouwen net voor de sporen op pilaren en werd een publiekelijk amfitheater ingericht. Het zorgt voor een opvallende groene zone tussen Blok B en C.

## TREINSPOTTERS

Het mooie aan deze stedenbouwkundige studie is de betrokkenheid van de buurt. Heinz: “In het voortraject werd bijvoorbeeld duidelijk dat de inwoners van de wijk actief gebruikmaakten van het al bestaande speeltuintje. We bespraken met hen welke toestellen er zouden komen. Bovendien zorgden we voor een extra ontmoetingsplek door ook een uitkijkpost te voorzien.” We gaan op het platform staan en turen in de verte. Treinspotters kunnen hier hun hart ophalen en je krijgt ook zicht op het Park Belle-Vue. Een andere gevoelige

kwestie voor de buurtbewoners was de mobiliteit. Want de aanleg van een nieuwe straat was nodig. “De vrees dat die zou leiden tot sluisverkeer was logisch. Het werd een belangrijk ontwerpelement. De straat werd beperkt tot plaatselijk verkeer. De in- en uitritten zijn van elkaar gescheiden. We konden de overlast voor de buurt tot een minimum beperken.”

Net als bij Gerard en Marceline polsen we ook bij de architecten naar de mogelijke geluidshinder. “We hebben voor dit project samengewerkt met een akoestisch ingenieur”, zegt Matthias. “Die heeft op basis van studies de randvoorwaarden geschapen. Zo kreeg elk raam een minimumwaarde voor de dikte van het glas en schrijnwerk, terwijl de binnen- en buitengevels werden afgewerkt met een optimale akoestische isolatie. Hier en daar kwamen extra stalen kaders in de spouwconstructie om geluid te minimaliseren.”



# FICHE

## PROJECT

Klein Rijsel

## GEMEENTE

Leuven

## SOCIALE HUISVESTINGSMATSCHAPPIJ

Dijledal

## ARCHITECTENBUREAU

Abscis Architecten en A2D Architects (woningbouw)  
Abcis Architecten en Sweco (infrastructuur)

## AANNEMER

Cordeel (woningbouw en infrastructuur)

## AANTAL WONINGEN

42 huurappartementen (nieuwbouw)  
3 huurwoningen (nieuwbouw)

## WONINGTYPES

16 appartementen met één slaapkamer  
9 appartementen met twee slaapkamers  
17 appartementen met drie slaapkamers  
1 woning met twee slaapkamers  
2 woningen met drie slaapkamers