TOELICHTINGSNOTA

R.U.P. brustempoort

stad sint-truiden

definitief ontwerp – december 2004

studiegroep omgeving

Inhoud

.

Inleiding 3

1. Situering van het plangebied 4

2. Juridische context 4
2.1. Gewestplan Sint-Truiden-Tongeren 4
2.2. Bijzondere plannen van aanleg 4
2.3. Eigendomsstructuur 4
2.4. Relatie met structuurplannen - ruimtelijk structuurplan Vlaanderen 4
2.5. Relatie met structuurplannen – ruimtelijk structuurplan Limburg 5
2.6. Relatie met structuurplannen – gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 7

3. Planningscontext 16

4. Bestaande ruimtelijke structuur 16

5. Kwaliteiten, potenties en problemen 17

6. Visie 18

7. Ruimtelijk concept 19

8. Voorstel van ruimtelijk uitvoeringsplan 20
8.1. Afbakening 20
8.2. Voorschriften: algemeen 20
8.3. Bestemmingsvoorschriften 20
8.4. Bebouwingsvoorschriften 23
8.5. Parkeren 23
8.5.1. Collectieve parkeerplaatsen 23
8.5.2. Projectgebonden parkeerplaatsen 24
8.6. Omgevingsrapport 24
8.7. Bouwcommissie 24

9. Bestemmingen in relatie tot het gewestplan en het verruimd B.P.A. binnenstad 25

10. Acties ter realisatie 25

Kaarten

Kaart 1 Situering van het plangebied
Kaart 2 Gewestplan en goedgekeurde B.P.A.'s
Kaart 3 Gewenste ruimtelijke structuur kernstad
Kaart 4 Gewenste ruimtelijke structuur Brustempoort
Kaart 5 Voorstel grafisch plan

Inleiding

De opdracht een ontwerp te maken voor het gebied Brustempoort sluit nauw aan bij de bestemmingsplannen die de voorbije jaren voor Binnenstad, Stationskwartier en Veemarkt zijn ontwikkeld en bouwt voort op de verworven inzichten uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze nota geeft de principes van het ruimtelijk uitvoeringsplan weer en verantwoordt ze.

Een eerste voorontwerp van verruimd B.P.A. Brustempoort werd reeds in 1997 aan de stedelijke diensten voorgelegd; na enige besprekingen en aanpassingen volgde in mei 2000 een afgewerkt voorontwerp dat echter in deze verkiezingsperiode niet meer aan de gemeenteraad voor voorlopige aanvaarding is voorgelegd. Dat document is, vanuit het oogpunt van uniformiteit en eenvoudige hanteerbaarheid, volledig opgebouwd volgens hetzelfde systeem als de reeds goedgekeurde verruimde B.P.A.'s voor de voornoemde andere wijken in de Truiense kernstad.

Na de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in oktober 2000 is het indertijd afgewerkte voorontwerp omgevormd tot een ruimtelijk uitvoeringsplan in het kader van het nieuwe decreet ruimtelijke ordening, hetgeen in principe nieuwe mogelijkheden biedt en een andere opbouw en vormgeving toelaat. Uitgangspunt bij deze omwerking is echter dat het ***basisstramien van dit ruimtelijk uitvoeringsplan hetzelfde*** blijft als dat van de eerder goedgekeurde verruimde B.P.A.'s voor buurten in de kernstad. Dit verhoogt de hanteerbaarheid en bruikbaarheid van het geheel van de verordenende instrumenten in Sint-Truiden, zowel naar beleidsmensen en diensten als naar de bevolking toe. Alleen juridisch noodzakelijke aanpassingen en beperkte aanvullingen qua nieuwe mogelijkheden (bijv. wat betreft beheer) zijn doorgevoerd, alsook een aantal vereenvoudigingen die mogelijk worden door de goedkeuring van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening begin 2003 en door de aan gang zijnde uniformisering van al de uitvoeringsplannen en B.P.A.'s in de kernstad waarvoor herzieningsprocedure loopt en de ontwerp-R.U.P.'s recent door de gemeenteraad voorlopig zijn aanvaard.

Deze toelichtingsnota is als volgt opgebouwd.

Een eerste hoofdstuk situeert het plangebied. Een tweede en derde deel van deze nota vatten de juridische context (met de belangrijke koppeling naar de structuurplannen) en de reeds gedane uitspraken over dit gebied (planningscontext) samen. Een vierde en vijfde hoofdstuk geven de bestaande ruimtelijke structuur en de kwaliteiten, potenties en problemen weer. Een zesde hoofdstuk geeft vanuit vorige delen een aantal visie-elementen voor de verdere ontwikkeling van het plangebied aan. Een zevende hoofdstuk vertaalt deze visie in een aantal conceptelementen en een gewenste ruimtelijke structuur. Een achtste hoofdstuk schetst de hoofdlijnen van het voorstel van ruimtelijk uitvoeringsplan. Een negende en een tiende hoofdstuk ronden deze toelichtingsnota af met het verduidelijken van de relatie met het gewestplan en van het onteigeningsplan van bij dit R.U.P. hoort.

1. Situering van het plangebied

Het gebied Brustempoort omvat een bouwblok en het aanpalende openbaar domein en beslaat ca. 5 ha. Het bevindt zich aan de oostelijke rand van de Truiense kernstad. Het wordt begrensd door de Ring, Tongersesteenweg, Luikerstraat en het Europaplein. Kaart 1 geeft dit weer.

2. Juridische context

2.1. Gewestplan Sint-Truiden-Tongeren

Kaartblad 33/6 van het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren omvat het studiegebied. Het gewestplan werd bekrachtigd bij KB van 04.04.1977 en gewijzigd bij MB in 1996 en 1997. Kaart 2 geeft een uitsnede weer.
Het gewestplan bestemt dit gebied volledig als woonzone. De aanpalende wand van de binnenstad is als woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde vastgelegd; de vesten ten noorden van Brustempoort als parkgebied.

2.2. Bijzondere plannen van aanleg

Voor twee randen van het plangebied zijn goedgekeurde B.P.A.'s van kracht: het verruimd B.P.A. Binnenstad aan de noordwestrand (M.B. 4/12/1997) en het B.P.A. Sint-Pieter aan de westrand (zie kaart 2). Deze detailleren beide het woongebied met een vermenging van functies en met een concrete inrichting. Aan de rand van het plangebied betreft dit laatste in hoofdzaak gesloten bebouwing op de rooilijn.

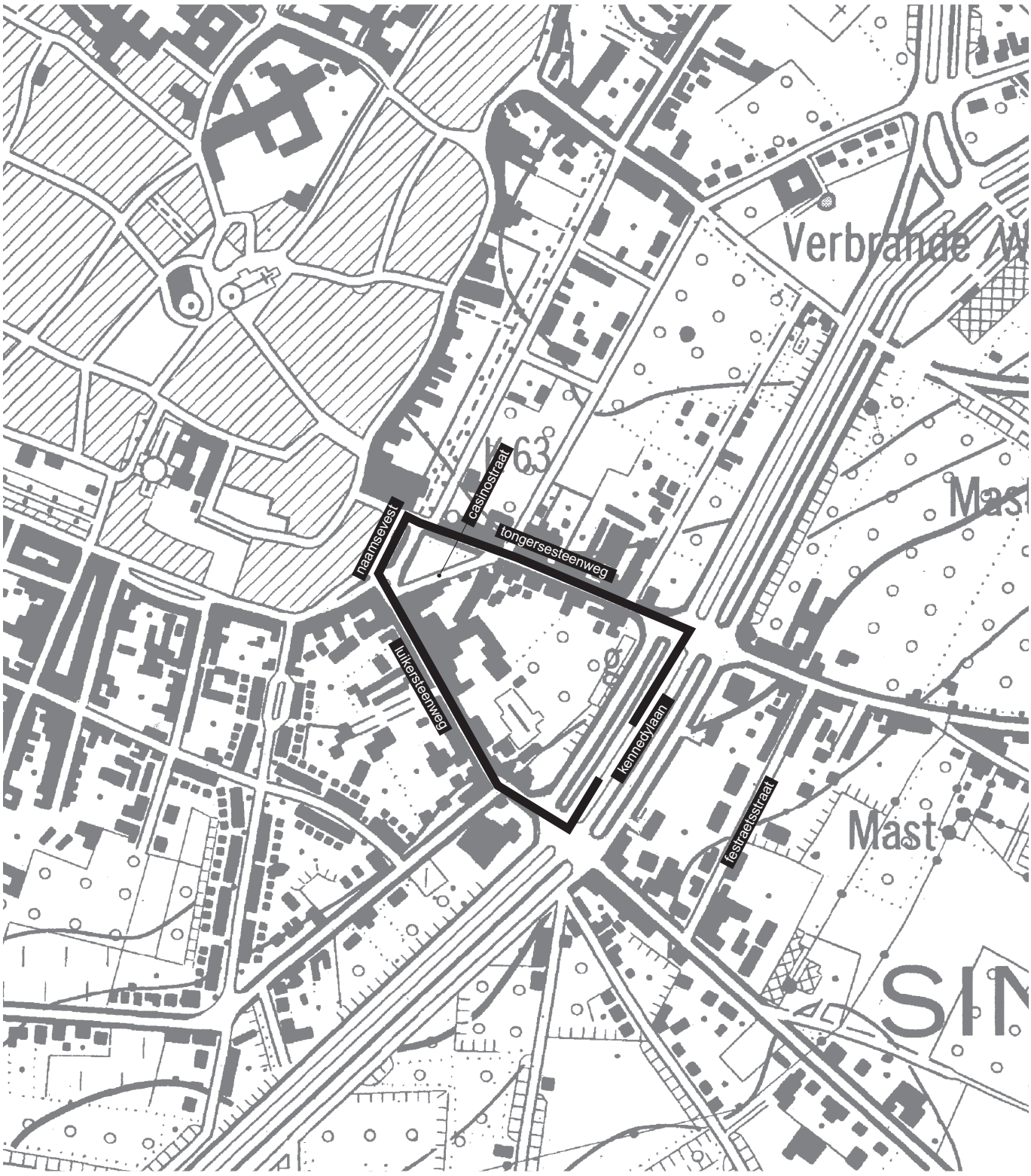
2.3. Eigendomsstructuur

De eigendomsstructuur in het plangebied is vrij versnipperd. Langsheen Tongersesteenweg bevinden zich voornamelijk rijwoningen van particuliere eigenaars. Aan het Europaplein en aan Luikersteenweg hebben meerdere vennootschappen eigendommen met handelszaken en appartementsgebouwen tussen de individuele woningen.
Behoudens het openbaar domein, zijn er in het plangebied geen eigendommen in overheidsbezit.

2.4. Relatie met structuurplannen - ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarvan het richtinggevend gedeelte 'De gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen' is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en de bindende bepalingen door de Vlaamse Raad, komen volgende elementen over aspecten van de ontwikkeling van Sint-Truiden die van belang zijn voor het plangebied en zijn omgeving naar voor.

- Sint-Truiden is –voor delen van het grondgebied- geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied.
  De provincie zal, in nauw overleg met de gemeente en het Vlaams Gewest, het kleinstedelijk gebied afbakenen. (Dit afbakeningsproces is recent opgestart.)



grens R.U.P.

R.U.P. brustempoort

situering

kaart 1

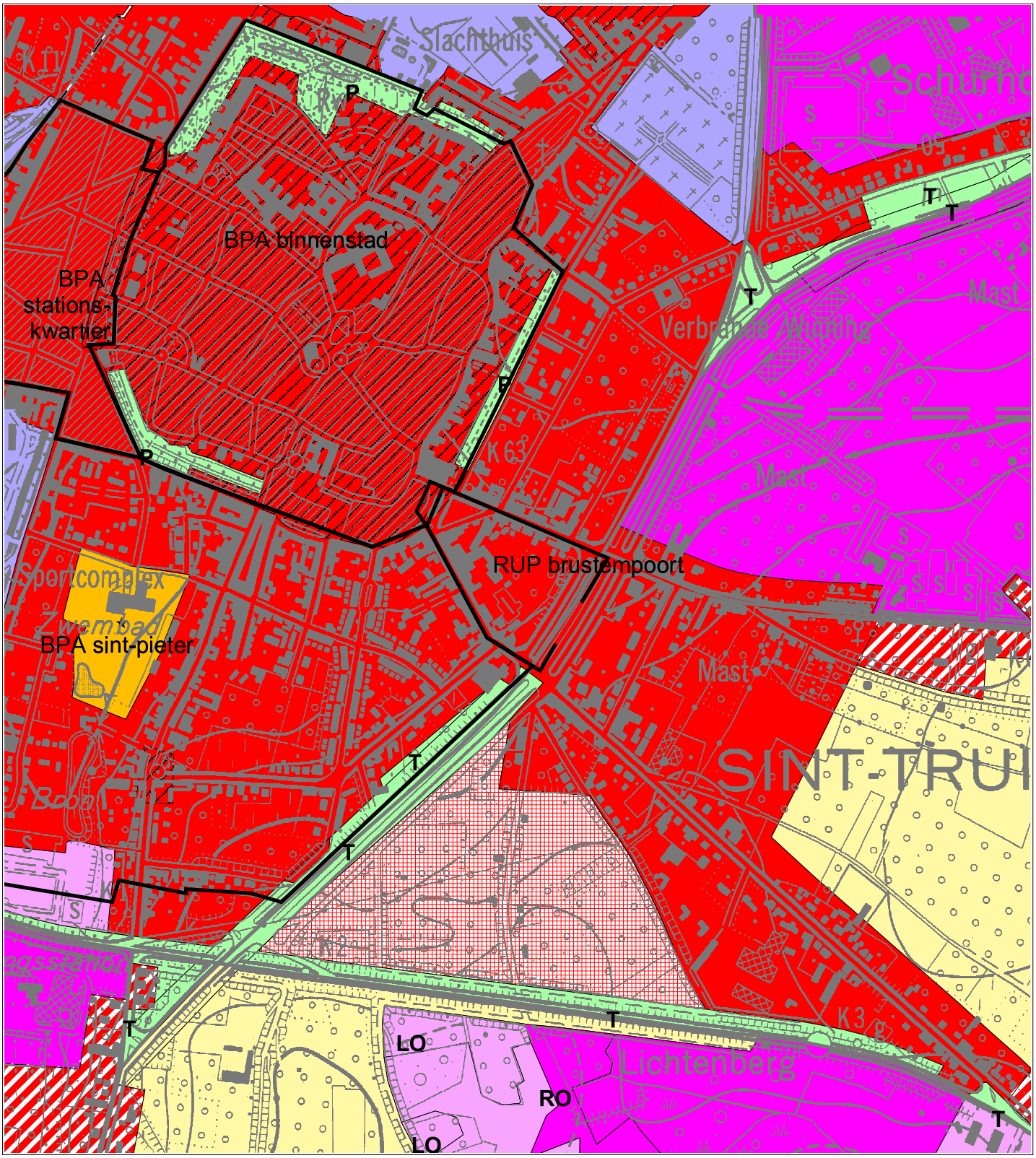
studiegroep omgeving

opdrachtgever:
stad sint-truiden

kaartnummer: S1363-09-k01

februari 2003 schaal 1:10.000

0 100 500m



woongebieden
woonuitbreidingsgebieden
woongebieden met een landelijk karakter
industriegebieden
gebieden voor ambachtelijkebedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen
gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen
agrarische gebieden

bosgebieden
groengebieden
N natuurgebieden
P parkgebieden
recreatiegebieden
★ gebieden voor dagrecreatie

bron: digitale vectoriële versie van het gewestplan1/10000
AROHM 01/11/1999 (OC-GIS-Vlaanderen)

R.U.P. Brustempoort

gewestplan: toestand 01/11/99

kaart 2

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
stad sint-truiden

kaartnummer: S136(3)-08-k1

februari 2003

0 100 200 300 Meters

- Als doelstellingen voor het ruimtelijk beleid in het stedelijk gebied gelden :
  . stimuleren en concentreren van activiteiten waaronder het wonen;
  . vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
  . ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
  . leefbaar en bereikbaar houden van het stedelijk gebied door andere vormen van stedelijke mobiliteit (te voet, per fiets, met efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer, met een gericht parkeerbeleid) en door locatiebeleid (met activiteiten die personenmobiliteit genereren bij voorkeur gebundeld nabij de stations);
  . verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

- Een categorisering van het wegennet met bijhorende functies van wegen en niveaus van besluitvorming over trajecten van wegen wordt ingevoerd. Voor de omgeving van Sint-Truiden en meer bepaald het plangebied zijn volgende wegen opgenomen :
  . primaire wegen categorie II, met als hoofdfunctie verzamelen op Vlaams niveau en als aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. Het Vlaams Gewest heeft in de richtinggevende bepalingen alleen N 80 tussen Hasselt en Sint-Truiden (met onder meer de Ring langsheen Brustempoort) en het aansluitende deel van de zuidelijke omleiding (N 3) als primaire weg categorie II in de omgeving van Sint-Truiden geselecteerd. Een streefbeeld voor N80 is thans in opmaak;
  . secundaire wegen, met als hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau en als aanvullende functie toegang geven, worden behandeld in de provinciale structuurplannen. In de indicatieve selectie in het richtinggevend gedeelte komt geen enkele weg uit de omgeving van Sint-Truiden voor.

2.5. Relatie met structuurplannen – ruimtelijk structuurplan Limburg

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg is op 18 september 2002 door de Provincieraad definitief vastgesteld. In het ontwerp komen volgende elementen over aspecten van de ontwikkeling van Sint-Truiden die van belang zijn voor het plangebied en zijn omgeving naar voor.

In het richtinggevend deel wordt bij de nederzettingsstructuur volgend ontwikkelingsperspectief voor het kleinstedelijk gebied aangegeven. De gewenste afbakening van Sint-Truiden wordt bepaald vanuit het standpunt van een verzorgende kern ten opzichte van zijn hinterland, zowel visueel (ruimtelijk beeld) als in de taakstelling. Inbreiding primeert op uitbreiding. Sint-Truiden bezit tevens vanuit zijn bestaande structuur de mogelijkheid om zich te profileren als een stad met een relatief hoge bebouwingsdichtheid, afgewisseld met waardevolle open stedelijke ruimten (park, pleinen, groene gordel omheen de binnenstad, Cicindriavallei enz.). Het station van Sint-Truiden is het belangrijkste verzamel- en overstappunt van het openbaar vervoer in de streek. De stationsomgeving kan in die zin als een intern knooppunt worden ontwikkeld. De kleinhandelszones langs Ringweg worden als onderdeel van het stedelijk gebied beschouwd.

Sint-Truiden wordt in het bindend gedeelte als economische knooppunt met een sterke rol geselecteerd. Ringlaan te Sint-Truiden [1] wordt als een van de drie kleinhandelsconcentraties van type I in de provincie geselecteerd. Daarbij wordt aangegeven dat de provincie in ruimtelijke uitvoeringsplannen de geselecteerde kleinhandelsconcentraties van type I afbakent voor zover deze niet van Vlaams niveau zijn. Zij doet dat in overleg met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen.

In het richtinggevend gedeelte worden bij de ruimtelijk-economische structuur volgende ontwikkelingsperspectieven voor kleinhandelconcentraties aangegeven. Vier uitgangspunten worden gehanteerd: bundelen van kleinhandel, bewaken van het evenwicht tussen vraag en aanbod, bevorderen van een kwalitatieve inrichting en efficiënte invulling van kleinhandelszones en ten vierde stimuleren van een kerngericht beleid.

Het bewaken van het evenwicht tussen een relatief geringe vraag en de vrij wilde groei in het aanbod wordt omschreven als het ontwikkelen van een beperkt aantal complementaire kleinhandelszones die aansluiten bij stedelijke gebieden of economische knooppunten volgens de commerciële hiërarchie van de kernen. Daarvoor wordt het creëren van kleinhandelszones als een specifiek type van regionaal bedrijventerrein op sommige plaatsen bij bestaande concentraties noodzakelijk geacht. Deze kleinhandelszones moeten goed ontsloten en voldoende ruim gedimensioneerde terreinen zijn. De concrete afbakening van die zones gebeurt bij de afbakening van de stedelijke gebieden. Zij moeten complementair zijn met het stedelijk weefsel of het kerngebied, herkenbaar afgebakend en goed bereikbaar. De locaties worden voorbehouden voor specifieke kleinhandelsbranches. Het betreft in principe: kleinhandel in vervoermiddelen, bouwmaterialen, doe-het-zelf-artikelen, tuincentra, kleinhandel in woninginrichting, kantoorinrichting, electro- en huishoud- en audio-visuele artikelen, dieren, muziekinstrumenten, campingartikelen en brandstoffen of explosieve stoffen.

Ter bevordering van een kwalitatieve inrichting en efficiënte invulling wordt aangegeven dat het imago en het visueel voorkomen van kleinhandelszones moeten worden verbeterd in overeenstemming met de ruimtelijke samenhang, onder meer door een betere architectuur, landschappelijke inrichting van het geheel met gemeenschappelijke parking en reclame. Daarnaast wordt toegezien op de correcte invulling van die gebieden. Kleinschalige kleinhandel hoort er niet thuis. Nieuwe winkels hebben minimaal 600 m^2 bebouwde grondoppervlakte en een netto verkoopoppervlakte van minimaal 400 m^2. Bouwen met meerdere bovengrondse bouwlagen wordt gestimuleerd.

Specifiek voor de kleinhandelsconcentraties type I wordt aangegeven dat de provincie ervoor ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaakt om ze te ordenen en ontwikkelingskansen te geven. Bestaande vestigingen kunnen uitbreiden en bijkomende handelszaken zullen worden toegelaten. Bij de herinrichting van die kleinhandelszones en -linten worden interne verdichting, hergebruik van leegstaande gebouwen en concentratie van handelszaken gestimuleerd. De relatie met het stedelijk gebied moet worden uitgebouwd om de complementariteit te versterken tussen de grootschalige kleinhandel en de kleinhandel in de kern. Specifiek voor deze zone Ringlaan gaat de provincie er van uit dat deze verder kan ontwikkelen en dat een provinciaal R.U.P. pas nodig wordt wanneer herbestemmingen voor uitbreiding noodzakelijk zijn [2]. Een mandaat van de provincie om deze zone in een gemeentelijk R.U.P. op te nemen moet slechts

[1] Ringlaan komt als straatnaam in Sint-Truiden niet voor. De noordoostelijke omleiding van N80, hetgeen in het gemeentelijk structuurplan als een onderdeel van de Ring wordt benoemd, noemt Industrielaan (ten noorden van het plangebied) en Kennedylaan (ter hoogte van het plangebied). Langsheen Industrielaan is een bestaande concentratie van grotere kleinhandelszaken aanwezig; langsheen Kennedylaan niet (wel één recente supermarkt). 'Ringlaan' heeft dus waarschijnlijk betrekking op Industrielaan en mogelijk ook op Kennedylaan en het plangebied.

[2] Toelichting tijdens de werkbespreking tussen stads- en provinciebestuur dd. 23/1/03 over de verdere afstemming van de ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen van beide overheden.

worden gevraagd als er nieuwe grootschalige kleinhandel (cfr. bovenvermelde criteria uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) wordt voorzien [3]. Dit is hier niet het geval.

In het bindend gedeelte is in niet-limitatieve lijst met secundaire wegen type II Tongersesteenweg (N79) vanaf de Ring (N80) tot Tongeren geselecteerd. Secundaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het verzamelen op bovenlokaal niveau en als aanvullende functies het lokaal toegang geven en het verbinden op bovenlokaal niveau.

Conclusie

Het plangebied behoort volgens het richtinggevend deel van het provinciaal structuurplan waarschijnlijk tot het kleinstedelijk gebied, waarin een beleid van kwaliteitsvolle inbreiding voorop staat.
Met het vooropgestelde ontwikkelingsperspectief voor het plangebied, ook wat betreft de kleinhandel langsheen Kennedylaan, is dit ontwerp-R.U.P. niet in tegenstrijd met het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

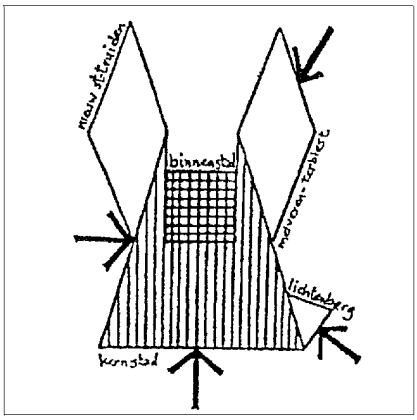
2.6. Relatie met structuurplannen – gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Kernbeslissing 4 uit het bindend gedeelte van het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (dd. 25/10/2000) bepaalt dat B.P.A.'s worden opgemaakt om de oost-west-gerichte handelsas in de kernstad te versterken en verder uit te bouwen. Deze kernbeslissing stelt verder dat : handelsactiviteiten van vooral kleinhandel en middelgrootwinkels (tot 400 m²) en een aantal grootwinkels (tot 1.000 m²) worden gestimuleerd en krijgen ruimtelijke mogelijkheden (toegelaten oppervlakte, bouwdiepte, …) in de hoofdstraten in een brede as tussen station en Brustempoort.
Deze kernbeslissing vormt de basis voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan, vermits de stad geen B.P.A.'s meer kan opmaken.
Kernbeslissing 22 bepaalt verder dat de gemeente vanuit de binnenstad in de vier windrichtingen een groene schakel als aantrekkelijke fiets- en wandelroute aanlegt.

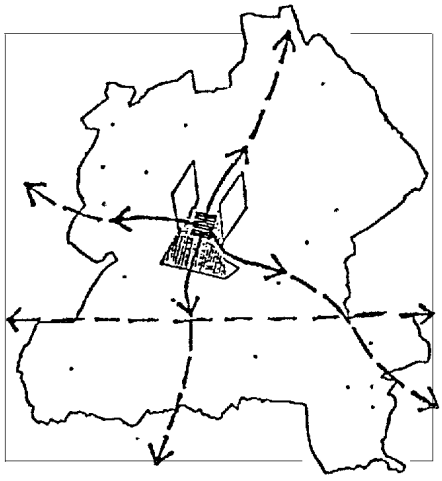
In het richtinggevend gedeelte worden deze kernbeslissing onderbouwd en meer gedetailleerd ingevuld en worden ook andere, aanvullende ontwikkelingsperspectieven voor het plangebied aangegeven.

[3] Conclusie in de plenaire vergadering over het voorontwerp van R.U.P. Brustempoort dd. 19/2/2004.

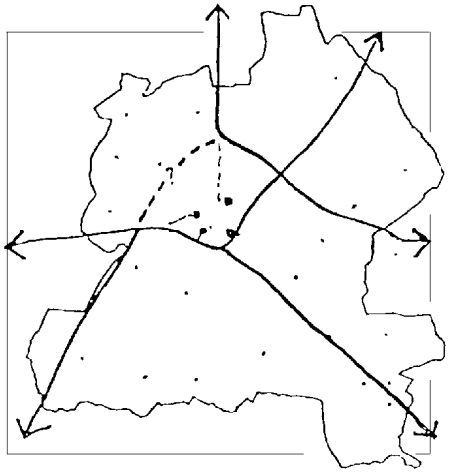
2.6.1. Conceptelementen m.b.t. de hele gemeente



1.
Verdichten van de kernstad als een begrensde woon-, winkel- en verzorgingsstad.
Ring en spoorweg vormen hier de grenzen. Daarbuiten liggen enkele afgebakende buitenwijken. Het winkelgebeuren in Sint-Truiden situeert zich binnen de kernstad, met accent op de binnenstad. De as station - binnenstad - Brustempoort is het regionale handelscentrum; ook de grootwinkels worden hier geconcentreerd, met een uitloper in de omgeving van Brustempoort aan de noordoostelijke omleiding. Binnenstad, Stationskwartier en Begijnhof vormen de kern van het cultureel-toeristische potentieel van de gemeente en worden met aantrekkelijke wandelroutes tussen de attractiepunten verder uitgebouwd.
Het wonen wordt hier voor alle bevolkingsgroepen door inbreidings- en renovatieprojecten versterkt. De woonomgevingen worden opgewaardeerd door een kwaliteitsvolle heraanleg; vooral de stedelijke pleinen en de buurtpleinen krijgen hierbij aandacht. Gespreid over de kernstad worden aantrekkelijke en uitdagende speelruimten en ontmoetingsplekken voor kinderen, tieners en jongeren ingebouwd.
De stadsrand langsheen de ring krijgt, zowel qua bebouwing als openbaar domein, een duidelijk en krachtig beeld.
Wanneer (…).



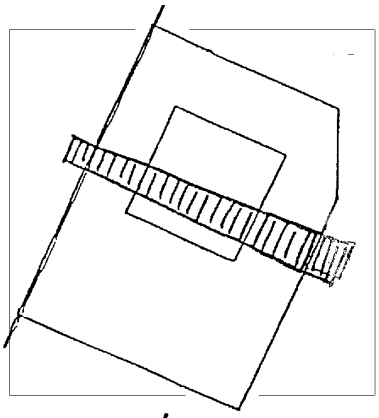
8.**Uitbouwen van vier groene schakels vanuit de binnenstad tot ver in het open landschap.**
Deze groene schakels vormen de ruggengraat van het net van wandel- en fietsroutes in de gemeente. Ze bieden aantrekkelijke verbindingen tussen het stadscentrum en de langparkeerterreinen rond de kernstad, tussen stad en dorpen en tussen de belangrijkste culturele en recreatieve attractiepunten. De groene schakels omvatten bestaande paden en stille straten, maar ook nieuwe delen (paden, bruggetjes, kruisingen) waar deze thans ontbreken. Ze worden geïntegreerd in regionale netten van langeafstandsfietsroutes (in het bijzonder de Romeinse Weg) en van een open rasterwerk van korte fietsroutes tussen knooppunten dat een meerkeuzegebruik toelaat (cfr. Kempen-Maasland en Haspengouw).



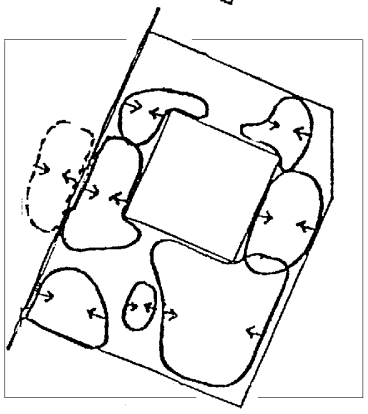
12.**Uitbouwen van een heldere, hiërarchische verkeerswegenstructuur.**
Een hiërarchische wegenstructuur wordt uitgebouwd. De hoofdaantakking van Sint-Truiden op Vlaamse hoofdwegennet vindt plaats langs Hasselt (N 80). Aanvullend verzorgen wegen van een lager niveau de verbinding van Sint-Truiden met de snelweg naar Brussel, Luik, Tongeren, Tienen en Herk-de-Stad. Deze verbindingswegen vormen een aaneensluitend geheel en vermijden de kernstad. Op deze wegen worden de verzamelwegen van woonkernen en bedrijventerreinen aangetakt. Rond de binnenstad worden in de vier richtingen langparkeerterreinen uitgebouwd die de binnenstadsbezoekers kunnen opvangen en die vlot bereikbaar zijn vanaf de naastgelegen primaire of secundaire weg. Deze parkeerplaatsen sluiten aan op de handelsas en op de groene schakels naar het stadscentrum.
Deze (…).

2.6.2. Conceptelementen m.b.t. de kernstad

Aanvullend aan de concepten en de gewenste ruimtelijke structuur van de hele gemeente geven volgende conceptelementen detaillerend de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de kernstad aan.

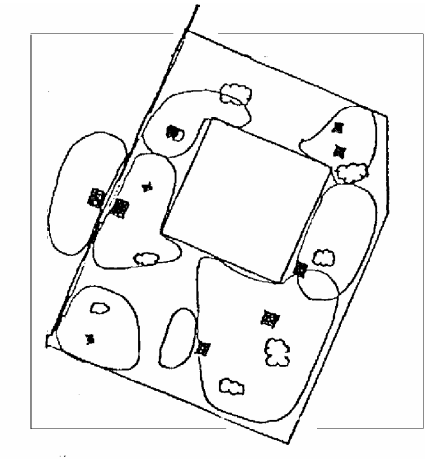


1. Uitbouw van een oost-west commerciële hoofdas Station-Markt-Brustempoort. Deze gemengde as bevat naast wonen een verscheidenheid aan detailwinkels, in de stationsomgeving ook kantoren en aan de beide uiteinden mogelijkheden voor middelgrootwinkels. Dit houdt in dat zogenaamde baanwinkels in Sint-Truiden worden geweerd en dat zij worden geïntegreerd in het stedelijk weefsel op de best bereikbare plaatsen langs deze as in de kernstad.

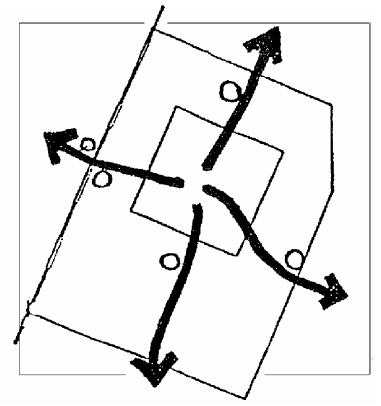


3. Versterking van de zeven bestaande woonbuurten en de nieuwe Stationsbuurt tot aantrekkelijke, gemengde stadsbuurten. Een reeks van kleinschalige, kwaliteitsvolle inbreidingsprojecten (waaronder een behoorlijk deel van de (privé-)sociale sector) verdichten vooral de zuidelijke en noordelijke buurten; goede vervangingsbouw en vooral renovatie verhogen de woonkwaliteit in de historische buurten en langs de oude steenwegen; de nieuwe Stationsbuurt wordt aansluitend bij het station en de

westelijke groene schakel met een verscheidenheid aan woningen in een stedelijke dichtheid ontwikkeld; kleinere handelsplekken in elke buurt kennen hun normale ontwikkeling.

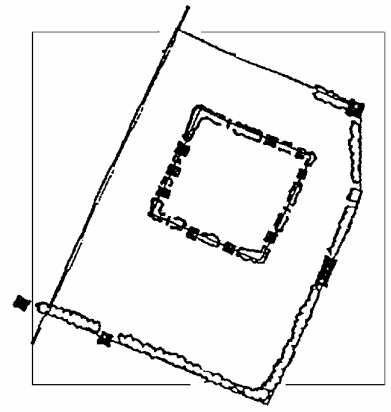


4. Creatie ten behoeve van elke (deel)buurt van een volwaardig buurtplein en een aantrekkelijke groene ruimte. Een volwaardig buurtplein heeft een aantrekkelijke inrichting voor een meervoudig gebruik en zo mogelijk afgewerkte, sterke wanden; op termijn trekt het daardoor buurtgerichte activiteiten (handel, voorzieningen) aan. Voor kleinere deelbuurten kan deze rol ook door nabijgelegen stedelijke pleinen worden opgenomen.

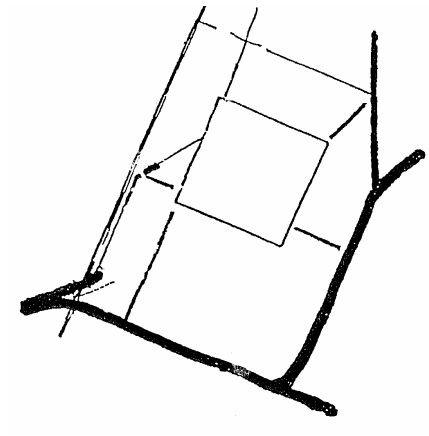


6. Uitbouw van de vier groene schakels tussen binnenstad, randwijken en langparkeerterreinen en de open ruimte en kerkdorpen van het ommeland. In de randwijken betekent dit de aanleg van aantrekkelijke mogelijkheden voor fietsers en voetgangers en het creëren/versterken van een opeenvolging van steeds grotere groene plekken langs Naamsesteenweg, Stationsstraat (en verlengde), over Veemarktparkeerterrein, langs Casinoplein en Luikersteenweg. De langparkeerpleinen aan zwembad, station, Veemarkt en Brustempoort sluiten hier bij aan.

9. Versterking van de binnenstadsrand langs de vesten en van de stadsrand langs de ring met een krachtig en duidelijk beeld van groenwand en poorten. Dit beeld moet enerzijds laten aanvoelen dat de stad binnen de ring gelegen is en anderzijds duidelijk maken dat de ring de grens is, dat de stad daar stopt. Daarvoor wordt langs de binnenzijde van de ring een dichte, dikke groenwand voorzien die aansluit bij de laanbeplanting langsheen de ring en die de vele achterkanten die thans op de ring uitgeven blijvend afschermt. Op de vier plaatsen waar ontsluitingsstraten van de kernstad op de ring aantakken worden als poorten krachtige en aantrekkelijke hoekgebouwen voorzien die dit groenscherm doorbreken (Tiensesteenweg op de zuidhoek; Montenakenweg, Tongersesteenweg en Schurhoven op beide hoeken).



Op een soortgelijke manier zorgt een stevige, gedifferentieerde laanbeplanting langs de vesten blijvend voor een duidelijke rand van de historische binnenstad, met aanvoelbare poorten aan elk van de toegangsstraten en –paden.



10. Invoeren en voelbaar maken van de hiërarchische verkeersstructuur in de kernstad met regionale verbindingswegen aan de rand en enkele ontsluitingsstraten die aantakken op een binnenstadssingel en de hoofdstraten van de binnenstad. De regionale verbindingswegen vormen de grens van de kernstad (de ring), met uitzondering van de oostzijde waar het spoor de grens vormt. Ontsluitingsstraten vanaf deze verbindingswegen naar de kernstad zijn: Tiense-steenweg/Stationsstraat, Gorsem-weg/Diesterstraat, Diestersteenweg, Schurhoven, Tongersesteenweg, Montenakenweg. De binnenstadssingel heeft een belangrijke functie voor het openbaar vervoer en verdeelt het bestemmingsverkeer voor de binnenstad.

De samenhang tussen de verschillende concepten wordt weergegeven in een gewenste ruimtelijke structuur van de kernstad. Kaart 3 geeft deze weer.

2.6.3. Projecten en maatregelen

Het richtinggevend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geeft een reeks beleidsmaatregelen en projecten aan die noodzakelijk zijn om de uitgangsvisie en de daaruit volgende conceptelementen te realiseren. Deze hebben betrekking op het vastleggen en op het uitbouwen van de gewenste ecologisch-landschappelijke hoofdstructuur, van het gewenst woon- en leefkader, van de gewenste economische structuur, van de gewenste verkeersstructuur en van het gewenst beeld van de gemeente.

Hierna worden de (delen van) maatregelen weergegeven die betrekking hebben op het plangebied van het ruimtelijk uitvoeringsplan Brustempoort.

Maatregel 1.4: de oost-west-gerichte handelsas in de kernstad versterken en verder uitbouwen

(gemeente)

Handelsactiviteiten van vooral kleinhandel en middelgrootwinkels (tot 400 m²) en een aantal grootwinkels (tot 1.000 m²) worden gestimuleerd en krijgen ruimtelijke mogelijkheden (toegelaten oppervlakte, bouwdiepte, …) in de hoofdstraten in een brede as tussen station en Brustempoort: Nieuw Stationsplein, Stationsplein, Stationsstraat, Stapelstraat, Diesterstraat, Markt, Luikerstraat, Europaplein en bouwblok Brustempoort tot net over de ring (Festraetsstraat), met enkele kleine zijtakken aan Naamsestraat, Ridderstraat/Hamelstraat en Kattenstraat. Dit wordt in B.P.A.'s vastgelegd.

Buiten deze as en in de dorpen (…).

Maatregel 2.1: gefaseerd ontwikkelen van een aantal nieuwe woonlocaties in woonzones, met accent op de kernstad en haar directe rand

(gemeente, sociale huisvestingsmaatschappijen, particuliere initiatiefnemers)

Om aan de lokale behoeften en aan de taakstelling vanuit het provinciaal ruimtelijk structuurplan te kunnen voldaan is het noodzakelijk de eerstkomende periode (1997-2007) een reeks projecten voor bijkomende woningen (bovenop deze uit de voorraad) te ontwikkelen.
Prioriteit gaat naar de woonprojectzones in de binnenstad en nieuwe woonzones in Nieuw Stationskwartier (nr. 1 op kaart 19) en Veemarkt (2). Daarnaast komen ook een aantal binnengebieden in de kernstad (Brustempoort (3) [4], Kwadensteenweg (6)), in de buitenwijken (…) en in de dorpen (…) in aanmerking. In al deze gebieden is zowel particulier als openbaar initiatief gewenst. (…)

Maatregel 4.2: gepaste (her)inrichting van de primaire en secundaire wegen

(initiatief: gemeente, uitvoering: gemeente en vooral gewest)

Op (…).
Op termijn wordt ook de oostelijke ring heraangelegd en beter geïntegreerd bij de kernstad. Hiervoor wordt het doorgaand verkeer op deze primaire weg in de omgeving van Tongersesteenweg en Luikersteenweg in een lager gelegen sleuf of tunnel gelegd. Bovenop komen aangepaste, beperkte wegen voor het lokale verkeer, met ook een overdoorgang van oost-west-handelsas en van de oostelijke groene schakel.
Deze vereenvoudigende aanleg wordt vervolledigd met de constructie van een rotonde op de kruising N 80-noord – N 3, (…).

Maatregel 4.4: aanleg van vier groene schakels als aantrekkelijke fiets- en wandelroutes

(gemeente en –beperkt- gewest)

Vanuit de binnenstad wordt in de vier windrichtingen een groene schakel uitgebouwd. Deze groene schakels zijn tegelijk :

- ruimtelijke verbindingsassen die de open ruimte van het ommeland en het stedelijk gebeuren van kernstad en vooral binnenstad als schakels in mekaar laten overvloeien;
- aantrekkelijke verbindingsroutes voor voetgangers en fietsers tussen de binnenstad en recreatieve en cultureel-toeristische attractiepunten rond de stad (en in de nevengelegen gemeenten);
- aantrekkelijke en veilige hoofdverbindingsroutes voor fietsers tussen de binnenstad en een aantal kerkdorpen;
- aantrekkelijke wandelassen tussen de binnenstad en de langparkeerterreinen aan de rand van de kernstad.

De groene schakels zorgen mee voor structuur, oriëntatie en herkenbaarheid in de gemeente. Ze worden op een herkenbare manier opgevat :

- ze vertrekken op de Markt in de vier windrichtingen (Tongeren, Namen, Tienen en Hasselt);
- ze volgen, waar het kan, de historische verbindingsroutes;

[4] In de voorbereidende woonstudie worden de bouwmogelijkheden in dit gebied van ca. 0,5 ha geraamd op 10 kavels.



R.U.P. brustempoort

gewenste ruimtelijke structuur kernstad

kaart 3

een oost-west commerciële hoofdas

twee stedelijke pleinen met voorzieningen

te versterken en ontwikkelen randbuurten rond binnenstad

buurtpleinen en groene ruimten

noord-zuid cultuur-toeristische as

vier groene schakels

cicindria als dragende groene band

stadspoorten en een groene stadswand

groene vingers tot tegen de kernstad

bron: structuurplan sint-truiden, 1999

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
stad sint-truiden

kaartnummer:S163-11-k01

juli 2001

- in de kernstad worden de straten die ze volgen hetzij autoluw gemaakt (type woonerf), hetzij uitgerust met brede voetpaden en comfortabele fietsmogelijkheid in beide richtingen;
- in de kernstad wordt vertrekkend vanaf de Markt de nadering van het ommeland aangegeven door een ritme van steeds groter wordende open, groene plekken waarvan de laatste aan de stadsrand de overgang met het ommeland maakt;
- buiten de kernstad volgen ze zo weinig mogelijk de drukke verbindingswegen, maar wel zo veel mogelijk de bestaande rustige straten en veldwegen in een route die zo weinig mogelijk storende omwegen bevat;
- buiten de kernstad worden vanaf deze hoofdverbindingsroutes aftakkingen aangelegd naar nabijgelegen kerkdorpen en attractiepunten;
- de groene schakels lopen potentieel over de gemeentegrenzen naar verder afgelegen kernen door en sluiten ook aan op de geplande lange-afstandsfietsroutes en het fietsroutenetwerk in de omgeving.

De groene schakels dragen door hun aanleg bij tot het kwaliteitsvolle beeld van de gemeente :

- in de kernstad krijgen zij een sobere heraanleg, zoveel mogelijk in natuurlijke materialen en met de groene plekken ingericht als aantrekkelijke zit- en rustplekken voor jong en oud;
- buiten de kernstad worden
  - . de voet- en fietswegen slechts beperkt (niet te breed) verhard en dit op een herkenbare wijze (bij voorkeur een verharding in gestabiliseerde dolomiet en -waar dit nodig is- in asfalt of beton)
  - . op de bestaande wegen waar nodig eenvoudige maar effectvolle remmers ingebouwd (boom in de rijweg, versmalling aan brugje, ...)
  - . de oversteken aan drukkere verbindingswegen extra beveiligd door een vertragende heraanleg (plateau)
  - . alleen de delen in bebouwde omgeving en de oversteken aan verbindingswegen verlicht, om lichtvervuiling in het landschap te vermijden
- bij alle zit- en rustplekken langsheen de groene schakels komt eenvoudig straatmeubilair in eenzelfde soort hedendaagse vormgeving;
- de langparkeerterreinen die niet worden bebouwd, worden ingericht als aantrekkelijke stedelijke plekken met een groenstructuur van hoogstammige bomen.

Vanuit de opties die reeds voor de binnenstad zijn vastgelegd (cfr. verruimd B.P.A.), de interessante te verbinden punten in het ommeland en de concrete mogelijkheden om routes voor voetgangers en fietsers te verwezenlijken zonder al te veel extra verwervingen en ingrepen, komen vier routes als meest interessante naar voor. De oostelijke groene schakel is m.b.t. het plangebied van het ruimtelijk uitvoeringsplan Brustempoort de belangrijkste :

- Route: Groenmarkt - Luikerstraat – Europaplein – doorsteek door Brustempoort naar ring en Festraetsstraat - veldwegen naar Brustem - Brustem-Dorp – over veldwegen naar Tomstraat - Romeinse weg naar Borgloon - Tongeren
  met aftakking veldweg naar Brustem - rand militair domein – Aalst en Gelinden
  en aftakking Tomstraat – Groot-Gelmen
- Te bedienen dorpen en wijken: Brustem, Aalst, Gelmen, Gelinden/Engelmanshoven
- Attractiepunten: Markt, Cultureel Centrum, Brustempoort, halflangparking Europaplein, langparkeerterrein Brustempoort (Tongersesteenweg), motte, kapel en kerk Brustem, tomme, kapel Helshoven
- Interessante zichten en landschappen: motte van Brustem, plateaurand Hoog-Haspengouw met weids uitzicht over stad en streek, vallei van de Herk, natuurgebied Overbroek/Gelinden.

Vanaf de Markt wordt elke groene schakel in de kernstad begeleid door een ritme van groene plekken die op regelmatige afstanden voorkomen en die staduitwaarts groter en groener worden.

De vier groene schakels staan (…).

Maatregel 4.6: verdere uitbouw systeem van langparkeerterreinen aan de rand van de kernstad
(gemeente i.s.m. o.m. NMBS)

Om de parkeerdruk in de binnenstad, de oost-westhandelsas en de aanpalende buurten in de kernstad te verlichten worden de langparkeerterreinen aan de rand van de kernstad verder uitgebouwd. Het betreft vier terreinen, elk gelegen langs een van de groene schakels die voor een aantrekkelijke verbinding naar de binnenstad zorgt.
De uitbouw omvat :
- de aanleg van de langparkeerterrein Brustempoort in de geplande projectzone;
- de aanleg van (…).

Maatregel 5.5: realisatie van een krachtige afgewerkte rand van de kernstad langs de ring met een duidelijk beeld van groenwand en poorten
(gemeente i.s.m. particulieren en gewest)

De deelnota ‘kernstad en stadsrand’ geeft naast andere conceptelementen voor de kernstad het volgende toekomstbeeld voor de kernstadsrand aan.
Dit beeld moet enerzijds laten aanvoelen dat de stad binnen de ring gelegen is en anderzijds duidelijk maken dat de ring de grens is, dat de stad daar stopt. Daarvoor wordt langs de binnenzijde van de ring een dichte, dikke groenwand aangelegd die aansluit bij de laan-beplanting langsheen de ring en die de vele achterkanten die thans op de ring uitgeven blijvend afschermt (een tweede, ruimere Vest). Op de vier plaatsen waar ontsluitingsstraten van de kernstad op de ring aantakken komen als poorten krachtige en aantrekkelijke hoekgebouwen die dit groenscherm doorbreken (Tiensesteenweg op de zuidhoek; Montenakenweg, Tongersesteenweg en Schurhoven op beide hoeken). De poortbebouwing aan Tongerse-steenweg wordt geïntegreerd met de langparking Brustempoort, de doorgang van de groene schakel en de toekomstige nieuwe ruimte bovenop de ondertunnelde N 80. Overwogen kan worden of ook aan het kruispunt Hasseltsesteenweg - N 80 - Zepperenweg, het eerste punt waar men vanuit Hasselt de kernstad bereikt, poortgebouwen niet beter de groenwand zouden doorbreken

De aangegeven gebouwen kunnen door overheden of particulieren worden gerealiseerd. Een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft hiervoor best de kwaliteitseisen (en de eventueel afwijkende bouwmogelijkheden) aan. Bouwprojecten op deze plekken worden beoordeeld door de Bouwcommissie.
De groenwand wordt door de gemeente, waar mogelijk in samenwerking met de Administratie voor Wegen en Verkeersinfrastructuur, gerealiseerd.

Conclusie: het R.U.P. als uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

De opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor het Brustempoortgebied wordt uitdrukkelijk door het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ondersteund, met name in kernbeslissing 4 over de centrale handelsas. Een reeks concepten en maatregelen uit het richtinggevend deel geven concrete ontwikkelingsperspectieven voor dit gebied weer, onder meer wat betreft de handel, de groene schakel, de langparkeerparking, bebouwing en afwerking langsheen de Ring.

Deze gedetailleerde keuzen in het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bieden een ***voldoende basis voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit plangebied***, waarbij voor de relatie en afstemming met de kleinhandelszone uit het provinciale structuurplan verder overleg met de provincie noodzakelijk is en desgevallend om een mandaat voor opname van elementen dienaangaande in het gemeentelijk R.U.P. moet worden gevraagd.

3. Planningscontext

3.1. Beschermde monumenten en landschappen

Onder Europaplein is met de oude Brustempoort een monument aanwezig, dat thans slechts beperkt ontsloten en toegankelijk is. Het stadsbestuur denkt al geruime tijd aan de mogelijkheid om een ondergrondse parking onder Europaplein toe te laten (met beperkte bebouwing bovenop), waarbij ondergronds het monument wordt opengewerkt en geïntegreerd in deze ruimten.

3.2. Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan

Het GNOP van Sint-Truiden[5] is een onderdeel van een regionaal natuurontwikkelingsplan van het voormalige Regionaal Landschap Herk en Mombeek.
In het plangebied en zijn omgeving worden alleen de bomenrij langs de vesten aan Tichelrij als een belangrijke en te bewaren natuurwaarden aangegeven. De volledige vesten rond de binnenstad zijn mee opgenomen in het verruimd B.P.A. Binnenstad en krijgen daarin bescherming en stimulansen tot versterking/vervollediging.

3.3. Synthesenota binnenstad – verkeers- en parkeerplan

Enkele relevante elementen uit deze nota (1986) zijn :
- een langparking op Europaplein;
- inkom Luikerstraat als inkom binnenstad;
- toegang vanaf ring tot binnenstad langs Tongerse- en Luikersteenweg;
- Europaplein met doorlopende vesten-bomenrijen en bushalten openbaar vervoer.

4. Bestaande ruimtelijke structuur

De belangrijkste kenmerken van de bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied zijn :
- gelegen op de rand van de historische binnenstad en begrepen tussen twee historische steenwegen (Tongeren en Luik) en de nieuwe stadsring;
- één groot bouwblok met U-vormige, nagenoeg volledig gesloten bebouwing langs drie zijden en met één open kant met diepe doorkijk aan de zijde van de Ring. Het reliëf, met de Ring die een tweemaal meter boven het binnengebied ligt, accentueert deze doorkijk;
- Europaplein als overgang naar de binnenstad, grotendeels versteend en in gebruik voor verkeersinfrastructuur (rijwegen en parking);
- een handelsconcentratie van kleine en middelgrote zaken op Europaplein en in het centrale deel van het plangebied, aanleunend bij Luikersteenweg;
- bebouwing overwegend in goede staat en bestaande uit eengezinshuizen (langs beide steenwegen) en een toenemend aantal middelhoge appartementsgebouwen (vooral op Europaplein en langs Luikersteenweg).

[5] Ignace Schops, Regionaal Landschap Herk en Mombeek vzw, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Sint-Truiden, Hasselt, juni 1995

5. Kwaliteiten, potenties en problemen

5.1. Kwaliteiten

Het gebied heeft een aantal kwaliteiten die de aantrekkelijkheid ervan verhogen en die bij de ontwikkeling behouden moeten blijven :

- de voornaamste kwaliteit is de sterke functiemenging (wonen / verkeer / handel / bedrijvigheid) die in het plangebied aanwezig is en die het tot een van de interessantere en meer levendige stadsdelen van Sint-Truiden maakt;
- het mooie zicht vanop Ring door/over het binnengebied op de torens van de binnenstad.

5.2. Problemen

Bij de verdere ontwikkeling van het gebied dient rekening gehouden te worden met volgende knelpunt :

- de verkeersdrukte op de steenwegen en de parkings in nabijheid van de woonhuizen.

5.3. Potenties

Het Brustempoortgebied heeft tenslotte een aantal potenties die directe mogelijkheden bieden om nieuwe ontwikkelingen op te enten :

- de goed bereikbare locatie langsheen de ring van Sint-Truiden;
- de vele parkings in combinatie met de handelsactiviteiten in dit stadsdeel;
- de veelheid aan open ruimte in het binnengebied van het bouwblok;
- de mogelijkheid Europaplein aantrekkelijker te maken en het ondergrondse monument van Brustempoort beter beleefbaar te maken bij aanleg van een ondergrondse parking.

6. Visie

Dit gebied ontwikkelt tot ***het aantrekkelijke en gemengde oostelijke einde van de centrale handelsas van de stad***. Het is een onderdeel van de oostelijke stadsrand (overgang open - bebouwd) en vraagt langs de Ring om een degelijk afgewerkte wand. Deze bepaalt mee het gezicht van Sint-Truiden voor vele toekomende stadsbezoekers en veruitwendigt hier op uitnodigende wijze de dynamiek van de (handels)stad en de streek.

- De aanwezige en potentiële parkings maken van dit gebied een interessante beëindiging van de oost-west-handelsas doorheen de kernstad. In dit gebied kunnen langparkeerders en halflangparkeerders rechtstreeks vanaf de Ring en de invalswegen worden opgevangen en op een aantrekkelijke manier naar de handelszaken op Europaplein en in Luikerstraat worden toegeleid. Deze handelsgerichte rol van het gebied kan worden onderstreept met een 'handelsplein', centraal in het binnengebied tussen de twee steenwegen. Hier kan de langparking langsheen de Ring op aansluiten en een wandelroute naar Europaplein en binnenstad vertrekken. Dit plein kan de aanwezige middelgroothandelszaken beter aan de binnenstad binden; het geeft ook beperkte mogelijkheden om een of enkele van 'baanwinkels' rond dit plein te vestigen (in plaats van aan de Ring of, slechter nog, buiten de stad). Dit handelsplein zou mee moeten fungeren als een aantrekkelijke, meervoudig gebruikte parking voor het hele handelsgebeuren in de oostelijke kernstad.

- Gekoppeld aan dit handelsplein en de aantrekkelijke voetgangersverbinding van daaruit naar Europaplein, is het wenselijk om de oostelijke groene schakel op termijn te verleggen van de (drukkere) steenwegen weg naar de rustige binnengebieden. Europaplein, het handelsplein, de groene zone tussen de hoogbouw aan Festraetsstraat (rand van de nieuwe supermarkt) worden dan de grotere, groene plekken langs deze schakel die vlak ten oosten van Festraetsstraat op een bestaande landbouwweg in de open ruimte komt. Deze voetgangersverbinding koppelt ook de recente supermarkt ten oosten van de Ring op een aantrekkelijke wijze aan het handelsgebeuren in de kernstad zelf.
  Dit kan slechts op termijn ten volle worden gerealiseerd wanneer de Ring in het gedeelte rond Tongerse- en Luikersteenweg ondergronds zou worden gebracht, met alleen beperkte wegen voor lokaal verkeer bovenop. In afwachting hiervan blijft de groene schakel langs Luikersteenweg of kan een passerel voor voetgangers en fietsers over de Ring een uitkomst bieden (veilige verbinding voor alle zacht verkeer uit oostelijke richting en -goed uitgewerkt- een krachtig baken en herkenningspunt langsheen N 80).

- De handelsfunctie in de westelijke rand van het gebied, aan Europaplein en het begin van Luikersteenweg, neemt toe en is belangrijk voor de direct omliggende woonbuurten enerzijds en als onderdeel van de beëindiging van de oost-west-handelsas in de kernstad anderzijds. Zij moet voldoende mogelijkheden krijgen.

- De bestaande ambachtelijke bedrijvigheid langsheen Luikersteenweg kan worden behouden (voor het huidige en ook voor eventuele volgende ambachtelijke bedrijven). Een nabestemming tot een meer gemengde zone voor wonen en kantoren of ambachten, eventueel gemeenschapsvoorzieningen is wenselijk (goede ligging nabij de langparking en het handelsplein; bijkomende (middel)grootwinkels zijn in dit lokale stuk Luikersteenweg niet gewenst). Luikersteenweg zelf blijft best in grote mate een woonwand.

- Het gebied behoeft op twee plekken uitpitting en begroening om het wonen eromheen, langs drukkere verkeersstraten, voldoende kwaliteit te geven: aan de achtergevels van

Europaplein en in de hoek Luikersteenweg/Ring. De woonhuizen langs Tongersesteenweg beschikken over behoorlijke tot zeer diepe tuinen; In de mate van het mogelijke blijven hier best vrij diepe tuinen aanwezig, als compensatie voor de blijvende verkeersdrukte in de straat. De overgang van deze tuinen naar de parkings van het 'handelsplein' wordt aantrekkelijk en veilig afgewerkt.

- Onder Europaplein kan een ruime ondergrondse parking voor halflangparkeren worden voorzien, die aansluit op Brustempoort en deze (deels) zichtbaar en beleefbaar maakt in het dagelijkse stadsleven. Bovengronds wordt de bomenrij(en) van de vesten over het plein doorgetrokken, wordt de randbebouwing rond het plein hersteld (hoek school) en kan er op het plein paviljoenachtige lagere bebouwing komen voor commerciële of gemeenschaps-functies die de wand van de vesten ondersteunt en die ook de groene schakel tussen Luikerstraat en het handelsplein accentueert.

7. Ruimtelijk concept

Deze visie-elementen kunnen ruimtelijk vertaald worden in volgende conceptelementen :

- Brustempoort als oostelijke kop van de handelsas, een plek in hoofdzaak voor parkeren en handel
- de oostelijke groene schakel als drager centraal doorheen het gebied
- een nieuw handelsplein in het binnengebied, met afgewerkt randen aan de stadszijde en het begin van een groene ruimte aan der ringzijde
- een groene langparking langsheen de Ring
- creëren van een duidelijke stadsrand langsheen de Ring met gebouwen die de hoeken met de steenwegen accentueren en tussenin een aantrekkelijke groene ruimte van de oostelijke groene schakel waarin zich ook onthaal- en publieksfuncties in een aantrekkelijk en beeldbepalend accent (metaalsculptuur, tentconstructie, schelpconstructies, … of sculpturele architectuur) bevinden
- interessant stedelijk wonen langsheen de twee steenwegen
- een uitgepit en toegankelijk binnengebied
- Europaplein als plein, met ondergrondse parking, beperkte publiekstrekkende functies met de sfeer van een markt en ingetoomd verkeer, als aantrekkelijke schakel naar de binnenstad

Kaart 4 vat deze conceptelementen samen en geeft de gewenste ruimtelijke structuur van dit gebied weer.

De onthaal- en publieksfuncties langsheen de Ring leveren een betekenisvolle bijdrage tot een aantrekkelijk beeld, een uitnodigend onthaal en een inkom van de kernstad en binnenstad vanaf de ring die de dynamiek van de stad, de handelsstad en de streek veruitwendigt. Ze worden daartoe ondergebracht in of onder een beeldbepalende constructie die tegelijk ook de gewenste doorkijk op de torens van de binnenstad bewaart en accentueert. Dit kan bijvoorbeeld een tent(en)constructie zijn, een schelpenconstructie (bijv. met geabstraheerde fruitvormen), een sculptuur in metaal of een ander materiaal of een ander aantrekkelijk ontwerp met sculpturele architectuur dat door architecten of kunstenaars wordt aangereikt. Ook door haar hoogte zal deze constructie zich positioneren ten opzichte van de aanpalende bestaande en nieuwe gebouwen. Een klassiek gebouw met gesloten gevels is op deze plaats uitdrukkelijk niet gewenst.
Qua functies wordt hier gedacht aan promotie- en informatiepunten van bedrijven, handelszaken, sectoren of overheden, cafés en eet- en drankkramen en (kleine)

gemeenschapsvoorzieningen, culturele activiteiten, markten en kleinere verkoopswinkels of restaurants. Ook het inbrengen van podia, catwalks, grote beeldschermen, en dergelijke voor tijdelijke of permanente (culturele, informatieve, …) publiekstrekkende activiteiten is e een zinvolle mogelijkheid.

8. Voorstel van ruimtelijk uitvoeringsplan

8.1. Afbakening

Ten opzichte van de oorspronkelijke afbakening van het bouwblok Tongersesteenweg-Luikersteenweg wordt voor twee plaatsen een iets ruimer gebied in het ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen om de vooropgestelde visie en gewenste ruimtelijke structuur maximaal te kunnen realiseren. Het betreft :

- de opname van het volledige Europaplein in dit R.U.P., zodat dit makkelijker als één geheel kan worden ontwikkeld. Dit betekent dat het gedeelte van het plein dat mee in het verruimd B.P.A. Binnenstad was opgenomen (met integrale bestemming van 'straten en pleinen') uit dit B.P.A. wordt het gelicht. Het verruimd B.P.A. Binnenstad is hiertoe op dit punt reeds herzien, met aankondiging van nieuwe voorschriften het R.U.P. Brustempoort,;
- de opname van het tracé van de oostelijke groene schakel tot aan Festraetsstraat in dit R.U.P., zodat ook in het bouwblok ten oosten van de Ring dit tracé door een erfdienstbaarheid voor de toekomst kan worden gevrijwaard .

Kaart 5 geeft de voorgestelde afbakening weer.

8.2. Voorschriften: algemeen

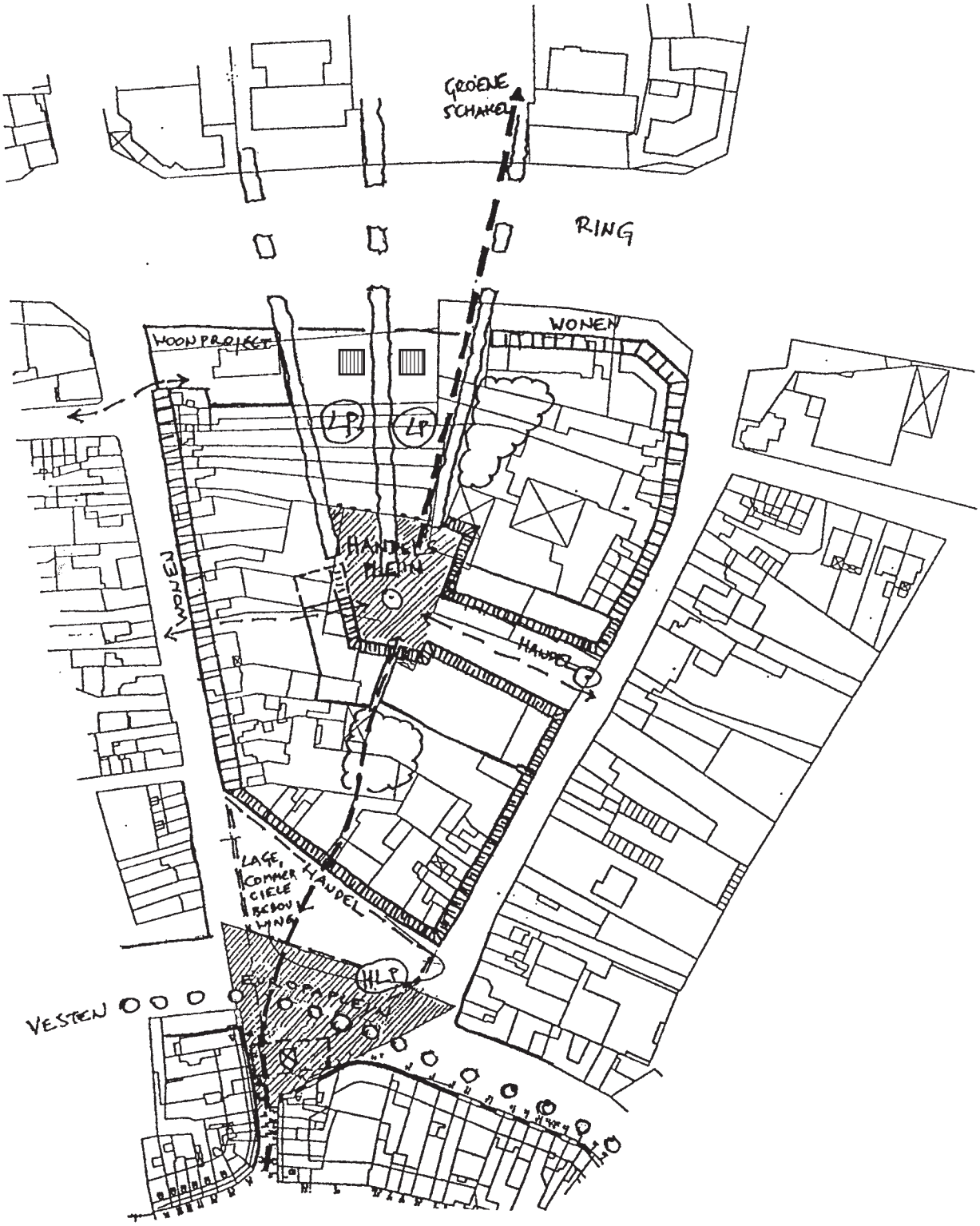
Zoals in de inleiding gesteld, bouwt dit ruimtelijk uitvoeringsplan in zeer grote mate voort op het systeem dat in de reeds goedgekeurde verruimde B.P.A.'s voor andere buurten in de Truiense kernstad tot stand is gebracht. De bestemmingscategorieën en bijhorende voorschriften, de bebouwingsvoorschriften en meer algemeen het systeem van een vastgelegde normaal gewenste situatie en tolerantiemarges waarbinnen mits motivatie kan worden afgeweken, wordt ook in dit ruimtelijk uitvoeringsplan doorgetrokken. Daarbij worden, net zoals dit de komende periode voor de andere nieuwe R.U.P.'s en de reeds goedgekeurde B.P.A.'s zal gebeuren, enkele onderdelen van voorschriften die doorheen de opeenvolgende plannen en jaren lichte varianten hebben gekregen, opnieuw uniform gemaakt. Op deze manier ontstaat een coherente stedenbouwkundige regelgeving voor (nagenoeg) de gehele kernstad, hetgeen voor inwoners, behandelde diensten en vergunnende beleidsmensen overzichtelijker en eenvoudiger is.
Gelet op de nieuwe mogelijkheden die een ruimtelijk uitvoeringsplan biedt, zijn hier aan dat systeem alleen een aantal beheersvoorschriften aan toegevoegd.

8.3. Bestemmingsvoorschriften

Een voorstel van grafisch plan, dat zoveel mogelijk de bestemmingscategorieën uit de verruimde B.P.A.'s Binnenstad en Stationskwartier hanteert, is bijgevoegd.

Volgende bestemmingscategorieën worden gehanteerd :

1. woonzone met tuinstrook;
4. woonprojectzone;



R.U.P. brustempoort

gewenste ruimtelijke structuur brustempoort

kaart 4

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
stad sint-truiden

kaartnummer: S1363-10-k01

februari 2003



- woonzone met tuinstrook
- woonprojectzone
- woonwerkprojectzone
- zone voor ambachtelijke bedrijvigheden
- zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer
- onderdelen van eenzelfde projectzone
- zone voor collectief parkeren
- open zone voor collectief parkeren
- open zone voor collectief parkeren in samenhang te bekijken
- groene schakel
- onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen
- handelsstraat in woonzone
- straten en pleinen

R.U.P. brustempoort

ontwerp grafisch plan

kaart 5

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
stad sint-truiden

kaartnummer S136(3)-02-k02

december 2004 schaal 1/2500

1 25 125m

6. woonwerk-projectzone (met dezelfde invulling als in de kantoorprojectzone in B.P.A. Stationskwartier, nl. met minimaal de helft wonen, maar met mogelijkheden voor zowel kantoren als ambachten);
7. zone voor ambachtelijke bedrijvigheden (cfr. voorontwerp B.P.A. Nieuw Stationskwartier, thans in omwerking naar ruimtelijk uitvoeringsplan);
9. zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer (een nieuwe categorie die voor Europaplein en voor een gedeelte van de ringwand wordt ingevoerd);
11. zone voor collectief parkeren;
12. open zone voor collectief parkeren;
13. onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen;
16. straten en pleinen;
17. groene schakel.

Binnen de woonzone wordt ook de 'handelsstraat in woonzone' onderscheiden.

[redacted]

In iedere van deze zones is er een hoofdbestemming verplicht en zijn bepaalde nevenbestemmingen onder omschreven voorwaarden toegelaten (zie navolgende tabel). Het voorstel van grafisch plan is in kaart 5 bijgevoegd.
Bestaande bestemmingen die afwijken van deze die het B.P.A. oplegt, mogen in de toekomst behouden blijven, maar niet meer worden uitgebreid.

Tabel. Bestemmingszones - verplichte hoofdbestemmingen en toegelaten nevenbestemmingen (brustempoort)

zones	woonzone		woonpro-jectzone	woonwerk-projectzone	zone voor ambachtelijke bedrijvigheid	zone comm. activiteiten in marktsfeer	zone voor collectief parkeren	onbe-bouw-bare zone voor open ruimte
bestemmingen	normaal	maximaal (als wonen ≥ 50%) (*)	(*)	(*)		(*)	(*)	(*)
woningen	H	H	H, ⩾ 2/3 vl.	H, ⩾ 1/2 vl.	T	0	↑	0
middelgroot winkelbedrijven (≥ 200, ≤ 1000 m²)	0	0	T	T	0	0	↑	0
kleinwinkel-bedrijven en reca (≤ 200 m²)	1 laag ⩽100m²/1 bedr.	1 laag ⩽200m²/bedr.	T	T	T	T	zie bedoel-de zone	0
kantoren	1 laag ⩽100m²/bedr.	2 lagen ⩽200m²/bedr.	T	H, samen ⩾ 1/3 vl.	T	0	↓	0
ambachtelijke bedrijven (≤ 400 m²)	1 laag ⩽100m²/bedr.	1 laag ⩽400m²/bedr.	T		H, ⩾ 2/3 vl.	0	↓	0
hotels	⩽10 K.	⩽20 K.	T	T	T	0	↓	0
gemeenschaps-voorzieningen	1 laag ⩽100m²/bedr.	2 lagen ⩽400m²/bedr.	T	T	T	T	T	0
collectieve autostand plaatsen	0	0	T	T	T	T	H, ⩾min, ⩽max	0
open ruimte	T	T	T	T	T	T	T	H

H = verplichte hoofdbestemming / T = toegelaten nevenbestemming / 0 = niet toegelaten / ⩽x K = maximum x hotelkamers toegelaten / (*) = omgevingsrapport verplicht

Deze bestemmingen verfijnen alleen het gewestplan en zijn er niet mee in afwijking.
De te ontwikkelen bouwmogelijkheden in het binnengebied (maatregel 2.1 uit het structuurplan) zijn opgenomen in de verschillende woonwerkprojectzones, waarvan alleen al de twee meest centrale minimaal 6 tot 10, maximaal 20 bijkomende woningen voorzien.

8.4. Bebouwingsvoorschriften

Voor de bebouwingsvoorschriften wordt de door de Gemeenteraad aanvaarde geactualiseerde uniforme stam van voorschriften in de verschillende B.P.A.'s en herzienings-R.U.P.'s zoveel mogelijk overgenomen, behoudens enkele aanpassingen (enkele kleinere specifieke punten en vooral een eenvoudiger systeem doordat er geen waardevolle wandzones in dit plangebied aanwezig zijn).

In het gebied komen een veertiental waardevolle panden voor (individueel of in een geheel). Deze krijgen eenzelfde bescherming als de waardevolle panden in de binnenstad en dienen mee als referentiepunt voor (ver)bouwinitiatieven in hun omgeving.
Voor de verschillende soorten aangeduide projectzones wordt een grote vrijheid en verantwoordelijkheid aan de ontwerpers gegeven. Elk van de aangeduide projectzones wordt in zijn totaliteit geconcipieerd. Al naargelang de functie kunnen zij een uniform voorkomen hebben en als totaliteit naar voor komen of kunnen zij een geïndividualiseerd fijnkorrellig voorkomen hebben. Zij zijn zowel met hun omgeving als intern in harmonie. De ontwerper neemt deze elementen uit de omgeving niet klakkeloos over, maar analyseert ze en geeft er in een geslaagde volume- en gevelcompositie een eigen antwoord op. Dit wordt in het omgevingsrapport gemotiveerd.

Voor de projectzones wordt een minimale en maximale vloer- en bebouwingsindex aangegeven, waardoor het totale bebouwbare volume binnen een vork wordt vastgelegd.
De bebouwingsmogelijkheden in de projectzones voor commerciële activiteiten in marktsfeer (Europaplein en het middendeel van de wand aan Ring) worden om uiteenlopende redenen beperkt gehouden. Bij Europaplein gebeurt dit om zeker het pleinkarakter te behouden/te versterken en het te verrijken met paviljoenachtige bouwsels die een permanente marktsfeer kunnen creëren. Bij de zone aan de Ring, ingebed in de groene parking en de open ruimte langs de groene schakel, gebeurt dit om mogelijkheden voor handelszaken en voor onthaal van stadsbezoekers aan dit eindpunt van de centrale handelsas te kunnen geven en op een betaalbare wijze een sterk landschappelijk accent langs de Ring te kunnen inplanten, maar tegelijk het zicht vanuit de Ring over dit binnengebied naar de torens van de binnenstad te kunnen vrijwaren.

In sommige projectzones worden delen die zeker niet bebouwd mogen worden aangeduid als onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen (bijv. de driehoekige spie in de woon-werkprojectzone langsheen de groene schakel, die bedoeld is om te beletten dat de tuinen van de achterinliggende hoekpanden te veel ingesloten zouden raken en die daarom evenwijdig wordt gelegd aan hun achtergevels en rooilijn). Dergelijke onbebouwbare zones vormen een onderdeel van de open ruimte die door de bebouwingsindex wordt opgelegd.

8.5. Parkeren

Eenzelfde parkeersysteem als in alle goedgekeurde verruimde B.P.A.'s wordt toegepast.

8.5.1. Collectieve parkeerplaatsen

Collectieve parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd in de aangeduide (open) zones voor collectief parkeren.

8.5.2. Projectgebonden parkeerplaatsen

Daarnaast zijn er parkeerplaatsen die voor de gebruikers en bewoners van een bouwproject zelf worden voorzien. Dit zijn projectgebonden parkeerplaatsen.
Ook deze parkeerplaatsen worden in het Brustempoortgebied verplicht, maar slechts in beperkte hoeveelheden. Zo worden bouwheren niet nodeloos op kosten gejaagd en blijft het aantal garagepoorten in de straatwanden beperkt.

Per soort bestemming legt het R.U.P. een 'nastrevenswaardige' en een maximale stallingscapaciteit vast. Het 'nastrevenswaardige' aantal parkeerplaatsen mag zonder meer worden voorzien. Bij elk project waar men meer of minder parkeerplaatsen wil voorzien, oordeelt het College hoeveel van het maximale aantal parkeerplaatsen effectief moeten en kunnen worden gebouwd. Voor de overige zal de bouwheer een vergoeding, veel lager dan de kostprijs van een plaats, betalen aan de stad die onder meer hiermee de aanleg van collectieve parkeervoorzieningen betaalt.

8.6. Omgevingsrapport

Om voldoende informatie te hebben voor een goede beoordeling van projecten en hun exacte gevolgen, zal bij bepaalde aanvragen voor een bouwvergunning voorafgaandelijk een "omgevingsrapport" worden gevraagd.

Het omgevingsrapport moet duidelijke informatie verschaffen over:
- de ruimtelijke context waarbinnen het project zich situeert;
- het project naar zijn gebruik en voorkomen;
- de effecten en de kwaliteitsverhoging van het project voor de omgeving.

Het afleveren van een omgevingsrapport wordt in het R.U.P. Brustempoort verplicht gesteld voor alle vergunningplichtige bouwwerken en handelingen in de woonprojectzone, woonwerkprojectzone, de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid, in de zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer en de (open) zone voor collectief parkeren, alsook voor alle bouwinitiatieven met afwijkingen t.o.v. de normale voorschriften.
In deze gevallen wordt dienen bouwheren veiligheidshalve (om nutteloos gedetailleerd teken- en dossierwerk te vermijden) best eerst een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest, ondersteund door een omgevingsrapport, in. Een dergelijke principe-aanvraag wordt binnen de wettelijk voorziene termijn van 75 dagen behandeld. Na aflevering van dat stedenbouwkundig attest kan een gedetailleerde aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning vlotter worden afgehandeld.

8.7. Bouwcommissie

Om het beoordelen van de interpretatiemarges in de voorschriften van dit R.U.P. op een ruimere, onafhankelijke basis te laten plaatsvinden en het vergunningenbeleid de nodige continuïteit te bezorgen, zal de Bouwcommissie die wordt opgericht naar aanleiding van het verruimd B.P.A. Binnenstad een soortgelijke taak krijgen met betrekking tot dit R.U.P.. Haar bevoegdheden en werkwijze zijn uiteraard dezelfde. Haar samenstelling en vooral de koppeling aan de nieuwe GECORO verschillen licht van de reeds werkzame Bouwcommissie. Dit laatste past een nieuw omvattend systeem waarbij afzonderlijke Bouwcommissies voor de B.P.A.'s/R.U.P.'s in het stedelijk gebied, voor de R.U.P.'s in het buitengebied en voor de stedenbouwkundige verordening actief zijn, met een gemeenschappelijke kern om de nodige

afstemming en band naar GECORO te behouden en met een kleinere, haalbare werkbelasting voor de niet-professionele leden van deze Bouwcommissies. Bij de thans lopende herziening van de verruimde B.P.A.'s door R.U.P.'s wordt de bestaande Bouwcommissie aan dit nieuwe systeem aangepast; het R.U.P. Brustempoort lift met deze nieuwe regeling ineens mee.

9. Bestemmingen in relatie tot het gewestplan en het verruimd B.P.A. binnenstad

De voorgestelde bestemmingen verfijnen alleen het gewestplan en zijn er niet mee in afwijking. Doordat ze de bestaande gewestplanbestemming van woonzone alleen verfijnen naar mogelijkheden voor handel, voorzien ze ook geen uitbreiding van de kleinhandelsconcentratie 'Ringlaan' die geselecteerd is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan en kan deze verfijning dus bij middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gebeuren.

Ook ten opzichte van het goedgekeurde verruimd B.P.A. binnenstad betekenen de voorgestelde bestemmingen voor het desbetreffende gebiedje geen afwijkingen en maar een loutere verfijning.

10. Acties ter realisatie

10.1. Onteigeningsplan

Het is zinvol aan het R.U.P. een onteigeningsplan te koppelen om de realisatie van de groene schakel doorheen het plangebied en het centrale inkomgebied langsheen de Ring (de open zone voor collectief parkeren en de zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer aldaar) te ondersteunen en te garanderen. Voor de uitbouw van dit centrale inkomgebied is thans wel een geïnteresseerde initiatiefnemer aanwezig, maar deze heeft niet alle nodige percelen/perceeldelen in bezit. Het onteigeningsplan kan hier een snelle realisatie door deze initiatiefnemer ondersteunen of wanneer hij zou afhaken de realisatie door een andere initiatiefnemer of door de stad zelf vergemakkelijken.
De perceeldelen met te realiseren delen van de groene schakel tussen Europaplein en het publiek toegankelijke centrale parkeerplein evenals het geheel van de open zone voor collectief parkeren en de zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer aan Kennedylaan, worden in een onteigeningsplan opgenomen dat samen het R.U.P. de procedure doorloopt. De onteigenende instantie is het stadsbestuur. Voor de ruimtelijk reeds aanwezige delen van de groene schakel aan Europaplein volstaat het een openbare erfdienstbaarheid in te stellen om deze publiek toegankelijk te maken.

10.2. Stadsbetrokkenheid van de realisatie en het beheer van de onthaalsite

Om de onthaalsite in de open zone voor collectief parkeren en de zone voor commerciële activiteiten in marktsfeer aan Kennedylaan op kwalitatieve wijze te kunnen realiseren en ook op termijn attractief te houden als veruitwendiging van de (handels-)stad en streek is het aangewezen, indien hiervoor belangstelling bij de betrokken partijen aanwezig is, hierrond een privaat-publiek samenwerkingsverband van privé-initiatiefnemers en het stadsbestuur op te zetten. Dit samenwerkingsverband zou zich zowel op de realisatie als op het beheer kunnen richten.

Mei 2000 / December 2004.