TOELICHTINGSNOTA

R.U.P. nieuw stationskwartier

stad Sint-Truiden

definitief ontwerp

juli 2004

studiegroep omgeving

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Juridische context 4

3. Band met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 6
3.1. Situering 6
3.2. Band met de gewenste ruimtelijke structuur 6
3.3. Band met de ruimtelijke kernbeslissingen 7
3.4. Band met maatregelen uit het richtinggevend deel 8

4. Planningscontext – uitspraken, randvoorwaarden uit studies m.b.t. dit gebied 10
4.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 10
4.2. Provinciaal Structuurplan Limburg 12
4.3. KBS-studie 'een tweede jeugd voor de stationswijk' 13
4.4. Elementen uit deelnota's van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 14

5. Kwaliteiten, knelpunten en potenties 15

6. Visie 16

7. Ruimtelijk concept 17

8. Toelichting bij het grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften 18
8.1. Algemeen 18
8.2. Bestemmingsvoorschriften 18
8.3. Bebouwingsvoorschriften 19

9. Afwijkingen en verfijningen ten opzichte van het gewestplan 20
9.1. Wijzigingen ten opzichte van het gewestplan : verantwoording 21
9.2. Verfijningen ten opzichte van het gewestplan 22
9.3. Op te heffen strijdige voorschriften uit het gewestplan 23

10. Acties ter realisatie 25

11. Toelichtingschetsen 25
11.1. Vloerindexen en bebouwingscoëfficiënten 25
11.2. Mogelijke invulling van projectzone II 28

Kaartenlijst

kaart 1 Situering plangebied 4
kaart 2 Uittreksel gewestplan Sint-Truiden – Tongeren 4
kaart 3 Situering in gewenste ruimtelijke structuur voor Sint-Truiden 7
kaart 4 Gewenste ruimtelijke structuur 17
kaart 5 Schematische weergave grafisch plan 18
kaart 6 Wijzigingen en verfijningen gewestplan 20

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De opdracht een ontwerp te maken voor een R.U.P. Nieuw Stationskwartier sluit nauw aan bij en bouwt voort op de recent ontwikkelde bestemmingsplannen voor Binnenstad, Stationskwartier en Veemarkt en op de reeds 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. Nieuw Stationskwartier werd reeds in 1999 aan de stedelijke diensten voorgelegd waarop een aantal aanpassingen volgden. Het ontwerp van verruimd B.P.A. dat daaruit volgde heeft na positief advies van de plenaire vergadering en na voorlopige aanvaarding door de Gemeenteraad in de zomer van 2000 een openbaar onderzoek doorlopen. Het op basis daarvan niet-gewijzigde ontwerp raakte echter niet tijdig voor definitieve goedkeuring aan de Gemeenteraad voorgelegd.
Na de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in oktober 2000 is het ontwerp van verruimd B.P.A. 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.
Aan het vroegere ontwerp zijn alleen juridisch noodzakelijke aanpassingen en beperkte aanvullingen qua nieuwe mogelijkheden (vb. wat betreft beheer) doorgevoerd, alsook een aantal vereenvoudigingen die mogelijk worden door de recente goedkeuring van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening en enkele correcties die voor al de uitvoeringsplannen en B.P.A.'s in de kernstad van tel zijn en die het stadsbestuur op korte termijn door gedeeltelijke herzieningen ook in de reeds goedgekeurde verruimde B.P.A.'s wil doorvoeren. Tot slot zijn, mede op basis van overleg met betrokken initiatiefnemers, een aantal vereenvoudigingen in het systeem van de projectzones doorgevoerd en is het plangebied ook licht verruimd (opname van de omgeving van het voetbalstadion van Staaien).

De toelichtingsnota is als volgt opgebouwd.
Een eerste deel situeert het plangebied. Een tweede en derde deel van deze nota vatten de juridische context samen en geven de band met het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan weer. Deel vier bundelt de andere reeds gedane uitspraken over dit gebied (planningscontext), en een vijfde deel de kwaliteiten, potenties en problemen. Een zesde en een zevende deel geven vanuit vorige delen een aantal visie-elementen voor de verdere ontwikkeling van het plangebied weer en vertalen deze in een aantal conceptelementen. In het achtste deel wordt een toelichting gegeven bij het grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Een negende deel verantwoordt dit R.U.P. ten overstaan van het gewestplan Sint-Truiden-Tongeren . Een tiende deel is een toelichting bij het onteigeningsplan. Tot slot worden een aantal toelichtingschetsen weergegeven in het elfde deel.

1.2. Situering

kaart 1 Situering plangebied

Het gebied Nieuw Stationskwartier bevindt zich aan de westelijke rand van de Truiense kernstad. Het wordt begrensd door N3 in het zuidwesten, de spoorweg in het zuiden en oosten, Gorsemweg/Grevensmolenweg in het noorden en door de overgang nar het landbouw- en valleigebied van Molenbeek in het westen. Fabriekstraat en Tiensesteenweg zijn thans de belangrijkste straten in het gebied.

2. Juridische context

2.1. Gewestplan Sint-Truiden-Tongeren

kaart 2 Uittreksel gewestplan Sint-Truiden – Tongeren

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.

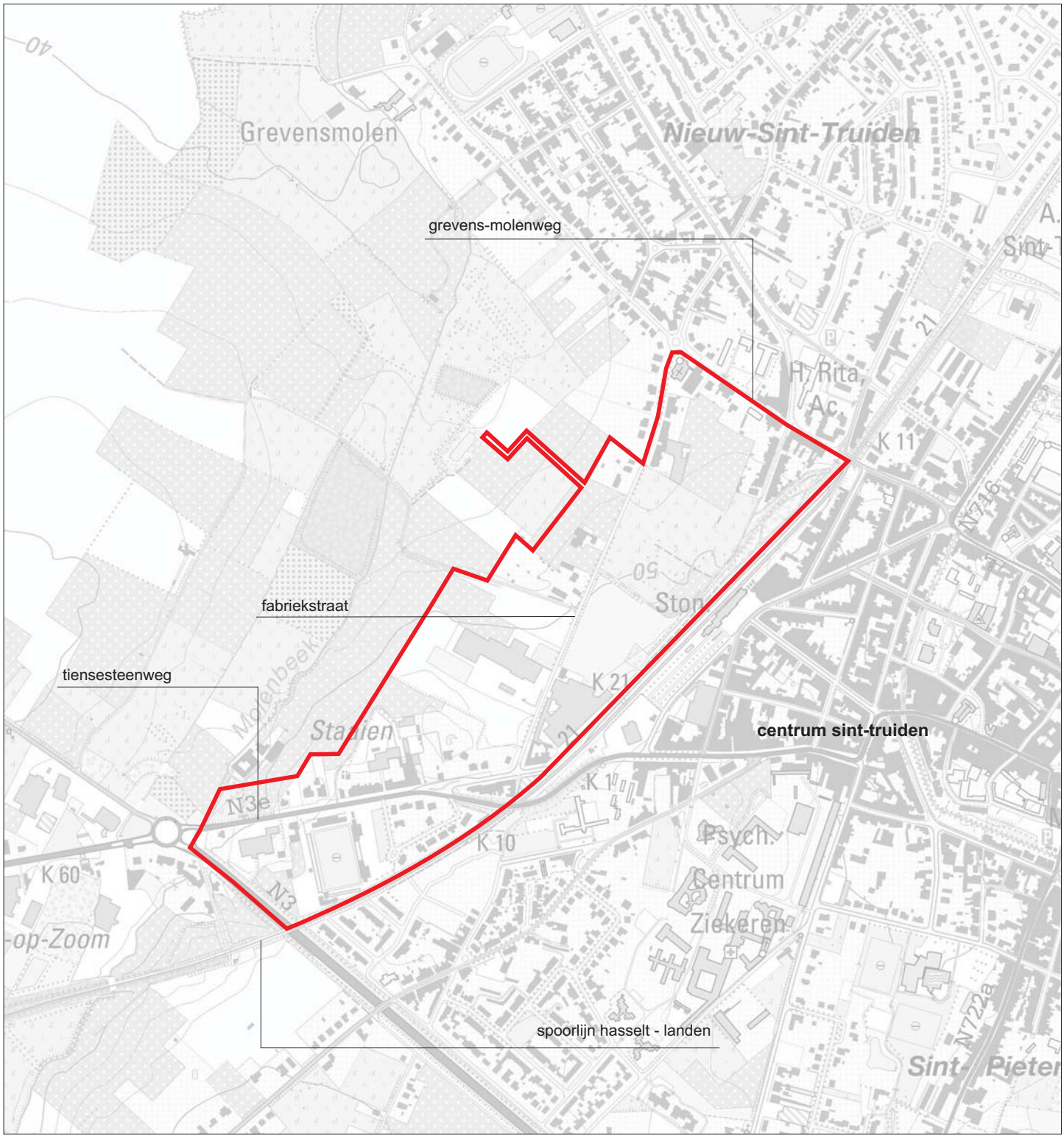
Het gewestplan bestemt dit gebied in volgende zones:
- woonzone in het binnengebied aan Gorsemweg en aan de overzijde van Fabriekstraat, en in de stroken langs Tiensesteenweg;
- ambachtelijke zone in een klein zuidelijk deel van het bouwblok tussen spoorweg en Fabriekstraat en in grote delen van de zone tussen Fabriekstraat en Molenbeek;
- woonuitbreidingsgebied in een klein deel van de zone Volmolen;
- recreatiegebied in de zone waar het stadion van Staaien is gevestigd, tussen de spoorweg en Tiensesteenweg;
- buffergebied langs N3;
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen tussen de spoorweg en het binnengebied aan Gorsemweg;
- landschappelijk waardevol agrarisch gebied in het westen van het plangebied.

2.2. Beschermde monumenten en landschappen

In en nabij het gebied zijn er geen erkende monumenten of landschappen, noch erkende herwaarderingsgebieden.
De landschapsatlas voor Vlaanderen bevat twee lijnrelicten en een puntrelict in en nabij het plangebied. Het betreft de lijnen Tiensesteenweg als een rechte steenweg die nog op de Ferrariskaart voorkomt en Molenbeek als drager van een reeks hoopdorpen en het punt van Staeyenmolen (aan Molenbeek, ten zuiden van N3).

2.3. VEN-, Habitat- of Vogelrichtlijngebieden

In en nabij het gebied zijn er geen erkende VEN-, Habitat- of Vogelrichtlijngebieden aanwezig.



situering plangebied

R.U.P. nieuw stationskwartier

situering plangebied

kaart 1

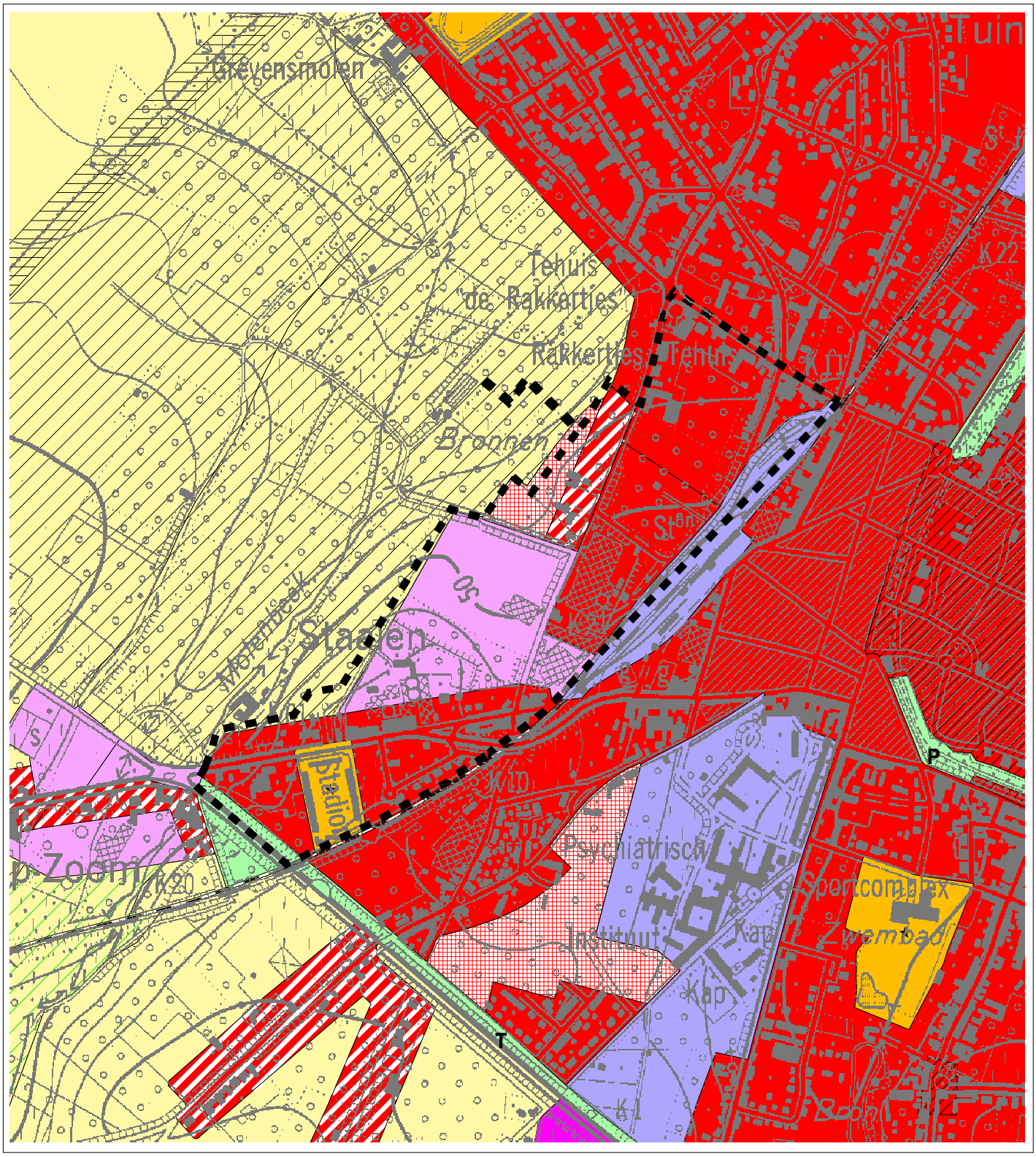
studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-030-k01

oktober 2003

0 100 500m



- woongebieden
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- woonuitbreidingsgebieden
- woongebied met landelijk karakter
- industriegebieden
- gebieden voor ambachtelijkebedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
- groengebieden
- T bufferzones
- P parkgebieden
- ★ gebieden voor dagrecreatie
- afbakening plangebied

bron: digitale vectoriële versie van het gewestplan1/10.000
AROHM 01/01/2002 (OC-GIS-Vlaanderen)

R.U.P. Nieuw Stationskwartier

uittreksel gewestplan

kaart 2

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer: S1362-28-k2

augustus 2003

schaal 1/10.000

0 100 200 300 400 500 Meters

2.4. Eigendomsstructuur

De eigendomsstructuur in het plangebied is vrij versnipperd, vooral wat betreft de reeds bebouwde delen. Voor de delen waar ontwikkelingen mogelijk of te verwachten zijn, ligt de eigendomssituatie eenvoudiger.
Het braakliggend gedeelte tussen Fabriekstraat en spoorweg omvat naast gronden van de NMBS en enkele gronden van de stad zelf tevens drie samenhangende blokken grond van een kloosterorde, een project-ontwikkelaar/aannemer die in de gemeente al een reeks van sociale privé-woningbouwprojecten heeft gerealiseerd en een particuliere eigenaar. Het perceel van deze particuliere eigenaar betreft een terrein waarop vroeger een fabriek stond en staat thans als blackpoint voor grondverontreiniging geregistreerd.
De percelen van en aan het stadion van Staaien zijn eigendom van de Stad Sint-Truiden.

3. Band met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

3.1. Situering

De Gemeenteraad van Sint-Truiden besliste op 21 mei 1990 dat een globaal structuurplan voor het hele grondgebied zou worden uitgewerkt.
De opmaak van het globaal structuurplan is onderdeel van een breder pakket van stedenbouwkundige studie dat beoogt tot een degelijk beleid en uitbouw van een goede ruimtelijke ordening in de gemeente te komen. Deze globale opdracht omvat naast het globaal structuurplan volgende onderdelen :

- uitwerken van een globale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad;
- vertaling van deze visie in een verruimd B.P.A. voor de binnenstad en het stationskwartier en in een inrichtingscodex voor het openbaar domein;
- opstellen van een geïntegreerde gemeentelijke bouwverordening;
- geven van stedenbouwkundige adviezen.

In 1992 werd dit pakket nog uitgebreid met de uitwerking van eenzelfde soort verruimde B.P.A.'s voor drie randwijken van de Truiense kernstad.
Na de goedkeuring van het planningsdecreet van 24 juli 1996 heeft het stadsbestuur van Sint-Truiden ervoor geopteerd de voorbereidende werk van de voorbije jaren op een aangepaste manier te bundelen in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat aan de bepalingen van dit decreet beantwoordt. Dit beleidsdocument vormt tevens een samenhangende gemeentelijke vertaling van en antwoord op zowel het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen als het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg.
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is bij ministerieel besluit goedgekeurd op 25 oktober 2000.

3.2. Band met de gewenste ruimtelijke structuur

In het richtinggevend deel hebben volgende conceptelementen betrekking op het gebied van het Nieuw Stationskwartier:

- beekvallei en beemden (o.a. Molenbeekvallei ten westen van Stationsomgeving) behouden en versterken;
- kernstad inclusief stationsomgeving versterken voor wonen en stedelijke functies;
- de stationsomgeving uitbouwen tot een volwaardig knooppunt van regionaal openbaar vervoer. Deze goed bereikbare omgeving wordt qua functies en bebouwing verdicht. Ze kan ook als kantoorlocatie voor de hele gemeente worden ontwikkeld, op de beperkte schaal die Sint-Truiden nodig heeft. Nieuw Stationskwartier wordt als dicht woongebied, nabij het station en de voorzieningen in de binnenstad en tegelijk nabij de open ruimte van Volmolen, uitgebouwd;
- uitbouwen van vier groene schakels vanuit de binnenstad tot ver in het open landschap. De westelijke groene schakel langs het station naar Wilderen/Zoutleeuw snijdt het plangebied van R.U.P. Nieuw Stationskwartier doormidden. 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 langparkings 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 raster-

werk van korte fietsroutes tussen knooppunten dat een meerkeuzegebruik toelaat (cfr. Kempen-Maasland en Haspengouw).

- versterken van de zeven bestaande woonbuurten en de nieuwe Stationsbuurt tot aantrekkelijke, gemengde stadsbuurten. De nieuwe Stationsbuurt wordt aansluitend bij het station en de westelijke groene schakel met een verscheidenheid aan woningen in een stedelijke dichtheid ontwikkeld;
- creatie ten behoeve van elke (deel)buurt (dus ook van de nieuwe Stationsbuurt) 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;
- behoud van de vier groene vingers tot tegen de kernstadsrand en versterken van de band ermee. De westelijke groene vinger is van belang voor het plangebied van dit R.U.P.

kaart 3 Situering in gewenste ruimtelijke structuur voor Sint-Truiden

In de gewenste ruimtelijke structuur voor de gemeente zijn deze elementen in hun samenhang opgenomen.

3.3. Band met de ruimtelijke kernbeslissingen

Volgende ruimtelijke kernbeslissingen uit het gemeentelijk structuurplan leiden mee tot de gestelde prioriteiten in het R.U.P.:

- Ruimtelijke kernbeslissing 3 - uitbouw van enkele lokale bedrijventerreinen voor vrijwillige herlocaties van bestaande bedrijven en voor nieuwe bedrijven met een lokale reikwijdte

  Dergelijke kleine bedrijvenzones voor niet-milieubelastende activiteiten zijn bedoeld voor de herlocatie van aanwezige, niet-vermengbare bedrijven uit de woonzones in de gemeente, maar daarnaast ook voor nieuwe ambachtelijke productie- of verwerkingsbedrijven met een lokale reikwijdte.
  Als lokale bedrijvenzones worden (verder) ontwikkeld :
  - de zone aan Fabriekstraat/Tiensesteenweg;
  - …

  Deze zones worden compact, aan een hoge dichtheid ontwikkeld.

- Ruimtelijke kernbeslissing 8 - gefaseerd ontwikkelen van een aantal woonuitbreidingsgebieden en nieuwe woonlocaties, met accent op de kernstad en haar directe rand

  Om aan de lokale behoeften en aan de voorlopig geraamde taakstellingen vanuit het ruimtelijk structuurplan te kunnen voldoen is het noodzakelijk de eerstkomende periode (tien jaar) een reeks projecten voor in totaal ca. 480 bijkomende woningen (bovenop deze uit de voorraad) te ontwikkelen. Het stadsbestuur stimuleert de ontwikkeling van de hiervoor meest gewenste locaties uit de woonprogrammatie.
  Prioriteit gaat naar de woonprojectzones in de binnenstad en nieuwe woonzones in Nieuw Stationskwartier en Veemarkt. … In al deze gebieden is zowel particulier als openbaar initiatief gewenst.
  ….

- Ruimtelijke kernbeslissing 21 - aanleg van vier groene schakels als aantrekkelijke fiets- en wandelroutes

Vanuit de binnenstad legt de gemeente in de vier windrichtingen een groene schakel aan. 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.

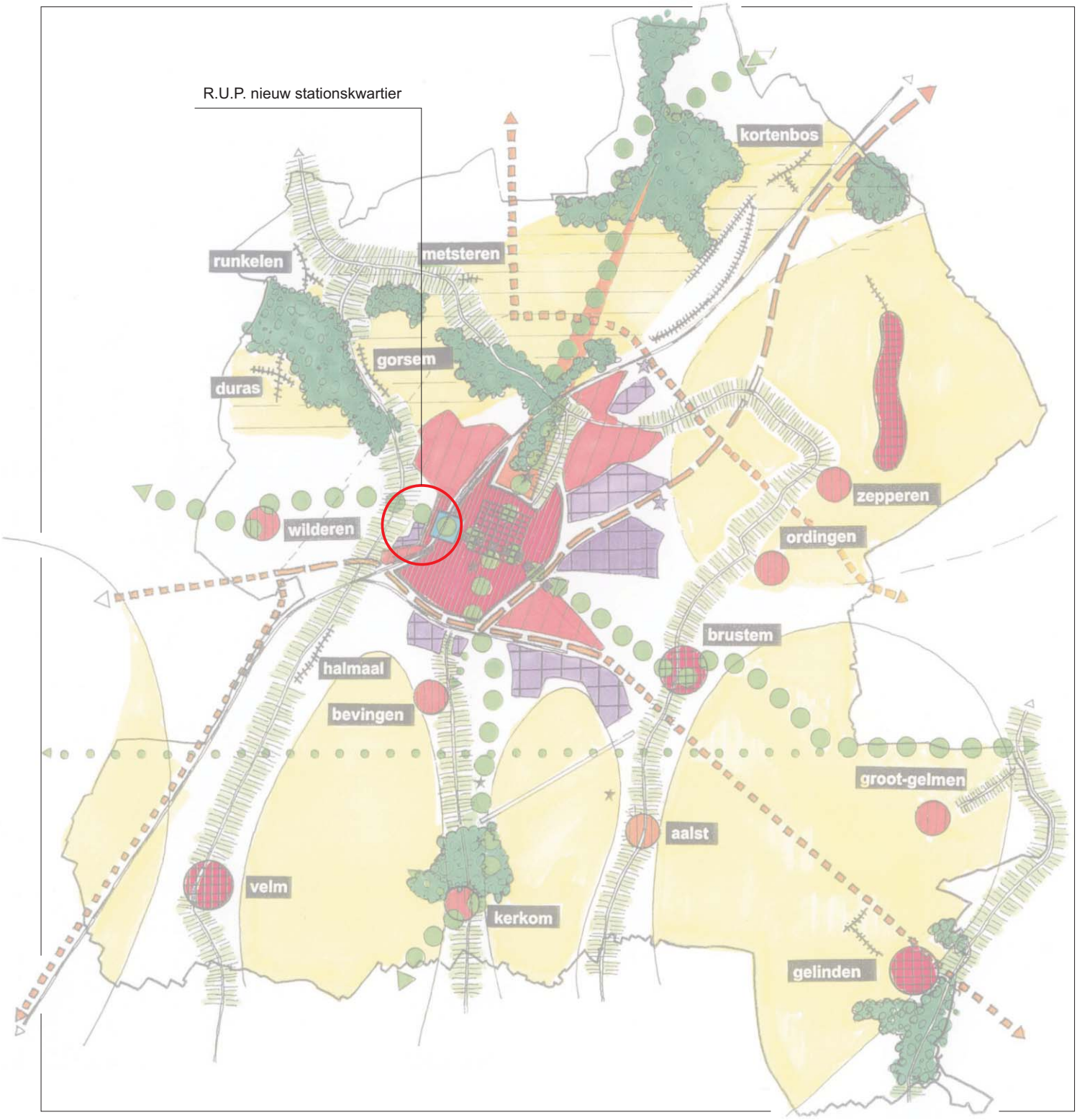
3.4. Band met maatregelen uit het richtinggevend deel

Het richtinggevend van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bevat een reeks uitgewerkte maatregelen die de ruimtelijke beslissingen detailleren of aanvullingen. Sommige daarvan hebben eveneens op het plangebied Nieuw Stationskwartier betrekking.

- Maatregel 1.3: I.v.m. de te ontwikkelen lokale bedrijvenzones :
  Geopteerd wordt om deze zones compact, aan een hoge dichtheid (minstens een derde, bij voorkeur twee derde van elk perceel bebouwd, en waar mogelijk met gesloten of gekoppelde bebouwingen) te ontwikkelen om ze beperkt in omvang te kunnen houden. Waar er desondanks toch open ruimte in en om bedrijven aanwezig is (in buffers, parkeerterreinen, ...) is aandacht voor natuurontwikkeling en natuurlijk beheer aangewezen. De toegangen tot deze zones worden geconcentreerd en beperkt in aantal; de parkeerterreinen ervan worden zo veel mogelijk gezamenlijk en polyvalent bruikbaar gemaakt.

- Maatregel 4.1: Gorsemweg en Fabriekstraat staan in de gewenste verkeersstructuur vermeld als ontsluitingswegen van dorpen, wijken en bedrijvenzones. Een verdere wegcategorisering binnen het plangebied van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier zal eveneens in het mobiliteitsplan worden uitgewerkt, samen met het oplossen van het probleem van doorgaand verkeer door Fabriekstraat-Gorsemweg (naar de N80).
  Door de keuze van slechts drie welbepaalde plaatsen in Fabriekstraat waar het personenverkeer voor de woonprojectzones toegang krijgt tot deze zones, wordt de eventuele hinder van het doorgaand verkeer naar deze woningen toe voorlopig wel beperkt en wordt ook omgekeerd de eventueel ontsluitende functie van Fabriekstraat slechts in geringe mate bemoeilijkt door aansluitingen vanuit het in verhouding geringe aantal nieuwe woningen.

- Maatregel 4.6: verdere uitbouw systeem van langparkeerterreinen aan de rand van de kernstad
  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 o.m. de aanleg van de bijkomende parkeermogelijkheden in Nieuw Stationskwartier (achter het station) in de geplande projectzones, aansluitend op de onderdoorgang onder de sporen.



R.U.P. nieuw stationskwartier

situering in de gewenste ruimtelijke structuur voor sint-truiden

kaart 3

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-033-k01

oktober 2003

0 500m 2500m

- Maatregel 5.4: realisatie van een aantal bakens ter aankondiging van de gemeente en de kernstad

  Markante gebouwen, constructies (een kunstwerk, een kunstige windmolen als symbool van de bedrijvige streek, …) of ruimten kondigen de stad langs de verbindingswegen en spoorweg voor de stadsbezoekers aan en vergroten alzo de herkenbaarheid en de aantrekkingskracht van het regionale centrum.

  Aan de toegangen van de kernstad betreft het (onder meer): een aantrekkelijk, hedendaags kopgebouw (voor bedrijvigheid ?) aan de nieuwe rotonde van Tiensesteenweg – N 3 (met accent in de zichtas vanaf Tienen), zo mogelijk in combinatie met een kunstwerk (met het water van Molenbeek ?) op de rotonde zelf; (…).

  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.

4. Planningscontext – uitspraken, randvoorwaarden uit studies m.b.t. dit gebied

4.1. 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 en zijn omgeving naar voor.

- Sint-Truiden is –voor delen van het grondgebied- geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Sint-Truiden is daarbij gelegen tussen de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden van Tienen en Tongeren, het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau Bilzen en het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.
  Delen van de gemeente kunnen, samen met alle buurgemeenten, tot het buitengebied behoren. Voor beide categorieën gelden afzonderlijke vormen van beleid. De provincie zal, in nauw overleg met de gemeente en het Vlaams Gewest, het kleinstedelijk gebied afbakenen.

- 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.

- Als doelstellingen voor het ruimtelijk beleid in het buitengebied gelden :
  - vrijwaren van de essentiële functies van het buitengebied (landbouw, natuur, bosbouw, wonen en werken op niveau van het buitengebied);
  - tegengaan van versnippering van de open ruimte;
  - groeien binnen de kernen;
  - versterking van de open ruimte door de functies landbouw, natuur en bos;
  - bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit;
  - gebiedsgerichte ruimtelijke ordening op basis van het fysisch systeem.

- De omgeving van Sint-Truiden en Haspengouw worden niet geselecteerd als een specifiek structuurbepalend gebied voor de natuurlijke structuur van Vlaanderen (als structuurbepalend worden enkel de beekvalleien aangegeven), en ook niet als een specifiek structuurbepalend gebied voor de agrarische structuur (wel als gebied van de agrarische structuur). Haspengouw als geheel wordt als een van gave landschappen in Vlaanderen geselecteerd, waar het behoud en de versterking van de structurerende landschapselementen en –componenten voorop staat.

- In het buitengebied worden verschillende soorten nederzettingen onderscheiden: kernen (hoofddorpen en woonkernen), linten, bebouwd perifeer landschap, verspreide bebouwing. De bijkomende bebouwing wordt in de hoofddorpen en woonkernen geconcentreerd. Bijko-

mende (lokale) bedrijventerreinen kunnen alleen aansluitend bij de hoofddorpen worden ontwikkeld (tot 5 ha per hoofddorp als richtcijfer).

- In de provincie Limburg worden maximaal 43 % van de bijkomende woningen gerealiseerd in het buitengebied en minimaal 57 % in de stedelijke gebieden. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan zal voor elk kleinstedelijk gebied en voor iedere gemeente in het buitengebied het aantal benodigde bijkomende woningen aangeven. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal de lokalisatie van gebieden voor nieuw te bouwen woningen met fasering en minimale en maximale dichtheden aangeven.
  Als na te streven woningdichtheid geeft het ruimtelijk structuurplan minimaal 25 woningen per hectare aan in stedelijke gebieden en minimaal 15 woningen per ha in woonkernen van het buitengebied (beide uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel).

- Sint-Truiden is als stedelijk gebied automatisch ook geselecteerd als economisch knooppunt. Naast de geselecteerde omliggende steden is alleen de gemeente Alken eveneens geselecteerd als economisch knooppunt. Dit houdt in dat lokale en regionale bedrijventerreinen in het kleinstedelijk gebied kunnen/dienen ontwikkeld worden. Voor het geheel van de provincie Limburg wordt voorzien dat 84 tot 89 % van de bijkomende bedrijventerreinen in de economische knooppunten worden gerealiseerd. Voor het geheel van Limburg wordt geen tekort maar een overschot aan bedrijventerreinen van 532 ha bruto aangegeven; binnen die globale ruimtebalans zijn evenwel nieuwe bedrijventerreinen mogelijk. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan zal voor elk kleinstedelijk gebied en voor iedere gemeente in het buitengebied het aantal benodigde bijkomende bedrijventerreinen aangeven; de provincie zal de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden afbakenen. De gemeente zal de lokale bedrijventerreinen afbakenen.

- Duurzame mobiliteit wordt als uitgangspunt gehanteerd. Een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur staat voorop.

- 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 zijn volgende wegen opgenomen :
  - hoofdwegennet, met als hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en als aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau: A 2, E 313, E 40. Sint-Truiden bevindt zich in het midden van de maas gevormd door deze wegen;
  - primaire wegen categorie I, met als hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en als aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau, waarbij maatregelen moeten genomen worden om die verbindingsfunctie te optimaliseren zoals geen nieuwe toegangen, mogelijkheid voor nieuwe tracés, ... Het Vlaams Gewest heeft geen enkele primaire weg categorie I in de omgeving van Sint-Truiden geselecteerd;
  - 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 en het aansluitende deel van de zuidelijke omleiding (N 3) als primaire weg categorie II in de omgeving van Sint-Truiden geselecteerd;
  - 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;

- lokale wegen, met als hoofdfunctie toegang geven, worden behandeld in de gemeentelijke structuurplannen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan hier boven de afwikkelingssnelheid.

– Voor andere stations dan HSL-stations (het station van Sint-Truiden) zullen in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen de mogelijkheden aangegeven worden voor een verdichting en intensivering van het ruimtegebruik (bijv. de locatie van een woongebied, schoolcomplex, recreatiegebied, e.d.) en voor de verbetering van het voor- en natransport voor verschillende vervoersmodi.
  Het stationskwartier van Sint-Truiden is een klassieke buurt van opbouw met grotendeels oudere, waardevolle woningen en enkele nieuwe, meestal banale appartementsgebouwen. De buurt wordt doorsneden door verschillende stedelijke verkeersassen en omvat geen echt dominerende functies. De stationsomgeving is tevens de tweede, zij het kleinere, gemengde activiteitenpool in Sint-Truiden naast de binnenstad. Vooral inzake vestiging van kantoren is de stationsomgeving een hoogwaardige en voor de stad belangrijke locatie: zeer goed gesitueerd ten opzichte van het openbaar vervoer, als alternatief voor de aan de gang zijnde uitzwerming van kantoren langs invalswegen en op K.M.O.-zones enerzijds en voor de druk op de nabijgelegen binnenstad anderzijds. De verschillende braakliggende terreinen (vooral “achter” het stationsgebouw) en de vele leegstaande bedrijfsgebouwen bieden in dit opzicht veel mogelijkheden.
  De stationsomgeving bevat potenties om een aantrekkelijke en volwaardige draaischijf van het openbaar vervoer te worden in de regio Zuid-Haspengouw met goede overstapmogelijkheden en aanwezigheid van streekvervoer, stadsbusdienst, goede (toch te optimaliseren) bereikbaarheid van voetgangers en fietsers, en (nog uit te breiden) mogelijkheid tot langparkeren achter het station.

4.2. Provinciaal Structuurplan Limburg

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg is op 12 februari 2003 bij ministerieel besluit goedgekeurd.

In het beleidsdocument worden dezelfde categorieën als in het structuurplan Vlaanderen gehanteerd. Volgende elementen over aspecten van de ontwikkeling van Sint-Truiden en zijn omgeving komen naar voor.

De Vlaamse overheid heeft voor de provincie Limburg onder andere Sint-Truiden als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied geselecteerd. Deze structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden hebben een belangrijke stedelijke en concentrerende rol in het zuiden van de provincie. Hun stedelijke functies moeten maximaal worden versterkt zodat de bebouwingsdruk op het omgevend buitengebied wordt beheerst.
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.

In Haspengouw zijn Sint-Truiden en Tongeren de dragers van de industriële structuur. Beide steden hebben een structuurondersteunende economische rol ten opzichte van de regio.

Het buitengebied is het element dat Limburg het meest herkenbaar maakt, met name door de grootschalige en aaneengesloten buitengebieden. Sint-Truiden vormt mee onderdeel van het grote aaneengesloten hoefijzervormige buitengebied in de provincie. De druk op het buitengebied moet worden teruggebracht tot het draagvermogen van het buitengebied. Het buitengebied wordt gedragen door de natuurlijke structuur (beken, rivieren en brongebieden, grote eenheden natuur, gradiënten en bodemkarakteristieken als dragers van differentiatie). In Limburg beschikt reeds over grotere GEN (grote eenheden natuur)-gebieden en heeft vooral nood aan verwevingsgebieden.

Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en het stedelijk gebied met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen wordt netwerkvorming voorgesteld. Voor Haspengouw en Voeren bestaat het netwerk uit onder andere de historische steden Tongeren en Sint-Truiden en het verspreid cultureel erfgoed (kastelen, vierkantshoeven, molens, de Romeinse Kassei en de voormalige fruitlijn).
Sint-Truiden wordt geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt type I. In de gemeenten van type I kunnen onder strikte voorwaarden nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau bijkomen. Zij kunnen worden ingeplant binnen de specifieke randvoorwaarden, gesteld door de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente en door de plaatselijke ruimtelijke context. Conform het principe van gedeconcentreerde bundeling moeten de nieuwe ontwikkelingen steeds aansluiten bij de kernen of bij de bestaande infrastructuur.

De lijninfrastructuren in de provincie worden uitgebouwd om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen: met een noodzakelijke bereikbaarheid in harmonie met een beoogde leefbaarheid, met een grotere verkeersveiligheid, met een grotere multimodaliteit en een groter gewicht van andere vervoerswijzen dan de auto, met een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur en met het vrijwaren van de verplaatsingsmogelijkheden voor alle sociale groepen in de samenleving.
Het station van Sint-Truiden is gelegen nabij het centrum waar een ruimtelijke verdichting is gewenst met woningen, kantoren, … Dit station moet zeer goed worden ontsloten door regionaal openbaar busvervoer, zodat voor- en natransport eveneens met het openbaar vervoer kan gebeuren.

4.3. KBS-studie 'een tweede jeugd voor de stationswijk'

Deze verkennende studie (d.d.1990) in het kader van de wedstrijd Stationsomgevingen van de Koning Boudewijnstichting en goedgekeurd door het College, geeft volgende visie- en conceptelementen aan.

- Verdichting rond het station als goed gesitueerd en hoogwaardiger alternatief voor uitbreidingsverkavelingen buiten stad en dorpen. Dit betekent een geconcentreerde uitbouw aan de westzijde van het station.
- Stationsomgeving als een tweede, gemengde activiteitenpool, in orde duidelijker lager dan de binnenstad, uitbouwen: met verschillende types woningen, kantoren, kmo's, lokale horeca en winkels.
- Nieuwe, verruimde Stationswijk als één geheel te aanzien: met een centrale kern rond twee pleinen op een doorlopende hoofdas, met een halfopen tunnel voor een zachte verkeers-

verbinding en op termijn met bijkomende verbindingen tussen het oude en het nieuwe kwartier (tunnels, passerellen of overbruggingen).
- Hoofdas wordt gevormd door de groene schakel Stationsstraat-station-Molenbeek-Wilderen.
- Twee parkings voor langparkeerders en een fietsenstalling worden voorzien achter het station (langs een boulevard en deels overbouwd); zij hebben een directe toegankelijkheid tot de perrons.
- Vanuit Nieuw-Sint-Truiden worden twee aantrekkelijke en beveiligde fietsassen naar de achterzijde van het station uitgebouwd.

4.4. Elementen uit deelnota's van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Bij de uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn meerdere deelnota's opgemaakt, waarvan sommige meer gedetailleerde uitspraken over het plangebied doen.

4.4.1. Deelnota groene schakels naar het ommeland

Deze nota doet zeer concrete voorstellen voor de uitbouw van groene schakels tussen binnenstad en ommeland met staduitwaarts steeds grotere groene plekken. Voor de westelijke groene schakel worden in de omgeving van Nieuw Stationskwartier drie van dergelijke plekken aangeduid: het stationsplein, een nieuw plein vlak achter het station en de overgang met Fabriekstraat (een auto-remmend plein).
Doorheen de nieuwe woonbuurt en ook verder westelijk loopt deze groene schakel in het verlengde van de as van Stationsstraat. Vanaf Fabriekstraat wordt hiervoor een nieuwe doorsteek naar de Volmolenvijver en de bestaande veldweg daarlangs aangelegd.

4.4.2. Deelnota ingrepen openbaar domein en verkeersstructuur

- Tiensesteenweg is geen (hoofd)verbindingsweg, maar alleen een westelijke ontsluitingsweg voor de kernstad (binnenstad, Stationskwartier, Sint-Pieter).
- Fabriekstraat en Gorsemweg zijn ontsluitingsstraten voor Nieuw-Sint-Truiden. In ontsluitingsstraten moet het verkeer vlot maar traag en veilig verlopen en moet doorgaand verkeer worden geweerd.
- Fietsverbindingen vanuit Nieuw-Sint-Truiden naar het station langs Boomgaardstraat en het verlengde van Hovenierstraat dienen aangelegd/verbeterd.

5. Kwaliteiten, knelpunten en potenties

5.1. Kwaliteiten

Over het algemeen heeft het gebied weinig intrinsieke kwaliteiten. Zijn toch aanwezig:
- de natuurwaarden in de Molenbeekvallei en het Volmolengebied;
- het zicht op de (bomenrand van) Molenbeekvallei van op het stationsperron en van op Fabriekstraat;
- het zicht op de duidelijke stadskernrand vanuit de Molenbeekvallei en van op Fabriekstraat;
- het rustige en karaktervolle woonmilieu in Boomgaardenstraat;
- na de verleende verkavelingsvergunning, nog zeer beperkt de boerderij en boomgaard als landschappelijk waardevol aan de ingang van Tiensesteenweg;
- de nabijheid van het voetbalstadion bij het station, die bereikbaarheid met lokaal en regionaal openbaar vervoer vergemakkelijkt.

5.2. Knelpunten

In het plangebied zijn volgende knelpunten te onderscheiden:
- de weinig aantrekkelijke bedrijfsgebouwen langsheen Fabriekstraat (zowel de oude als een aantal nieuwe);
- de mogelijk vervuilde grond van de afgebroken fabriek in het centrale deel (verder te onderzoeken);
- de drukte van snel autoverkeer op Fabriekstraat;
- de beperkte parkeermogelijkheden op de terreinen van het stadion van Staaien.

5.3. Potenties

De voornaamste potenties in het plangebied zijn:
- de ruime oppervlakte aan goed gelegen en ongebruikte gronden;
- de nabijheid en vlotte verbindingsmogelijkheid voor zacht verkeer met het oude stationskwartier en de binnenstad;
- de combineerbaarheid van eventuele parkinginfrastructuur voor pendelaars, langparkeerders, parking voor kantoren en bedrijven in het gebied en voor het stadion van Staaien;
- de mogelijkheid tot uitbouw van een nieuw landschappelijk baken aan de inkom van de stad aan Tiensesteenweg.

6. Visie

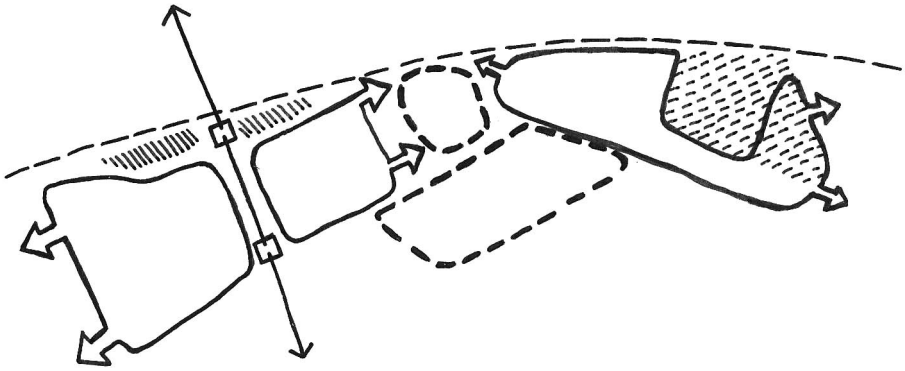
Voortbouwend op de reeds gedane uitspraken over dit gebied, wordt het ontwikkeld als een **gemengde woon-werk-buurt met een geconcentreerde bebouwing**. Het gemengde karakter komt tot uiting in een mengeling van woonvormen (zowel naar grootte, aard als prijs), in mogelijkheden voor inbreng van kantoren en van lokale dienstverlening (winkels en horeca) en in mogelijkheden voor behoud/inbreng van ambachtelijke bedrijven.

Op dit laatste punt is een duidelijke keuze gemaakt. Nauwst aansluitend bij het gewestplan worden de nodige bedrijvenzones langs beide zijden van Fabriekstraat voorzien naast de mogelijkheden voor vermenging van kleine ambachtelijke bedrijven in het woongebied zelf.

Aansluitend bij het station worden **langparkings** voor collectief (en waarschijnlijk betalend) gebruik voorzien; de ontsluiting ervan verloopt langs een afzonderlijk circuit buiten de woonbuurt.
De ontsluiting voor auto's van deze nieuwe buurt gebeurt langs Fabriekstraat, die reeds een van de ontsluitingsstraten is voor Nieuw Sint-Truiden. Ingrepen worden voorzien om de snelheid van de auto's hier af te remmen.

De uitbouw van de buurt verloopt zo mogelijk **gefaseerd**.
In een eerste fase zou de zone waarbinnen de groene schakel gelegen is, moeten ontwikkeld worden.

7. Ruimtelijk concept



Volgende belangrijke conceptelementen geven de krachtlijnen van de gewenste ontwikkeling weer:

- de nieuwe buurt wordt ontwikkeld rond een plein met activiteiten, vlak achter het station als tegenhanger van het stationsplein;
- de westelijke groene schakel vormt de hoofdas van de nieuwe buurt;
- langparkings worden voorzien achter het station en zijn bereikbaar langs een afzonderlijke, niet-doorgaande toegangsweg;
- aansluiting van een geconcentreerde en gemengde woonbuurt op Nieuw Sint-Truiden /Gorsemweg : qua bebouwing en zachte verbindingen;
- een tweelobbige bedrijvenzone langs Fabriekstraat voor ambachtelijke bedrijven en met mogelijkheden tot vermenging. De randen ervan worden afgewerkt en het beeld geherwaardeerd; een overgangszone naar de gemengde woonzone wordt voorzien;
- de recreatiezone rond het voetbalstadion wordt geïntegreerd in de gemengde woonomgeving langs Tiensesteenweg.

Conceptelementen op een lager niveau zijn:

- de auto-ontsluiting van de nieuwe buurt verloopt langs Fabriekstraat;
- afgewerkte randen langs de spoorweg (gevelwanden en bomenrijen);
- een plein als afgewerkte knoop van groene schakel en Fabriekstraat; idealiter wordt de bestaande boomgaard aan de westzijde van Fabriekstraat bij deze knoop betrokken en fungeert hij als een landschappelijk interessant klein buurtpark voor de nieuwe woonbuurt;
- gebruik maken en inspelen op de reliëfverschillen;
- het centrale plein afwerken met wanden;
- de bedrijvenzone ten westen van Fabriekstraat wordt enkel vanaf die straat en vanaf Tiensesteenweg ontsloten;
- de parkeermogelijkheden aan het station en stadion worden op elkaar afgestemd en zo mogelijk wederzijds benut.

kaart 4 Gewenste ruimtelijke structuur

Navolgende gewenste ruimtelijke structuur geeft de samenhang tussen deze conceptelementen weer.

8. Toelichting bij het grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften

8.1. 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.

8.2. Bestemmingsvoorschriften

Dezelfde bestemmingscategorieën als in de verruimde B.P.A.'s van Binnenstad, Stationskwartier en Veemarkt worden gebruikt. Volgende bestemmingscategorieën worden gehanteerd:
- woonzone met tuinstrook;
- woonzone voor halfopen en open bebouwing met tuinstrook;
- woonprojectzone;
- kantoorprojectzone;
- zone voor gemeenschapsvoorzieningen;
- zone voor collectief parkeren;
- onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen;
- straten en pleinen;
- groene schakel.

Evenwel worden vier nieuwe categorieën toegevoegd :
- de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid, waar niet-milieuvervuilende ambachtelijke bedrijven de hoofdbestemming zijn (tot 100% van de vloeroppervlakte) en waar nevenbestemmingen wonen, reca, kantoren, kleinhandel en gemeenschapsvoorzieningen op een beperkte oppervlakte zijn toegelaten;
- het agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde, waar landbouw de enig toegelaten bestemming is en zorg voor het landschap en de natuur wordt opgelegd;
- de onbebouwbare zone voor dicht groenscherm, die vooral dient om de eventuele hinder van de bedrijvenprojectzones naar de directe omgeving toe te beperken;
- de recreatieprojectzone, waarin dagrecreatieve activiteiten de hoofdbestemming zijn (tot 100% van de vloeroppervlakte) en waar nevenbestemmingen wonen, reca, kantoren, kleinhandel en gemeenschapsvoorzieningen op een beperkte oppervlakte zijn toegelaten.

kaart 5 Schematische weergave grafisch plan

Bijgaand grafisch plan geeft de verschillende bestemmingszones weer.

groene schakel

plein als groene knoop in groen schakel

activiteitenplein aan beide zijden van het station

dense woonbuurt

rijbebouwing met tuin

gemengde ambachtelijke bedrijvigheid

kantoorvoorzieningen gecombineerd met langparkeren

recreatie geïntegreerd in woonbuurt

landschappelijk waardevol agrarisch gebied in beekvallei

sterke gevelwant bestaand woonwijken

aansluiting van woonbuurt op gemotoriseerd verkeer

belangrijkste ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer

ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer

spoorweg

R.U.P. nieuw stationskwartier

gewenste ruimtelijke structuur

kaart 4

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-021-k01

oktober 2003

0 0.5 2km

- woonzone met tuinstrook
- woonzone voor halfopen en open bebouwing met tuinstrook
- woonprojectzone
- kantoorprojectzone
- zone voor ambachtelijke bedrijvigheden
- recreatieprojectzone
- zone voor gemeenschaps-voorzieningen
- deelzones van een projectzone
- zone voor collectief parkeren
- onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen
- onbebouwbare zone voor dicht groenscherm
- straten en pleinen
- groene schakel
- agrarisch gebied met landschap-pelijke en ecologische waarde

R.U.P. nieuw stationskwartier

schematische weergave grafisch plan

kaart 5

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-032-k01

maart 2004

0 7km 35km

De realiseerbaarheid van de verschillende projectzones wordt nagestreefd en ondersteund doordat zij zoveel als mogelijk worden ingedeeld volgens de actuele eigendomssituatie. Volgende tabel geeft dit weer.

zone	namen eigenaars
zone I	– Vereniging / Paters Augustijnen Pierstraat 3, 2550 Kontich
zone II	– Vennootschap/Gilen Guy Appelstraat 10, 3800 Sint-Truiden
zone III	– Roosen-Lafosse, Guillaume Tiensesteenweg 191, 3800 Sint-Truiden Voor deze zone dient een brownfieldproject opgestart.
zone IV	– Vennootschap/VFM Verkoop en fabricatie van metaalproducten Fabriekstraat 15, 3800 Sint-Truiden
zone V	Particulier eigenaar
zone VI	– Staatsdomein – goederen beheerd door NMBS Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel 6 – Domein van de stad Sint-Truiden Kazernestraat 13, 3800 Sint-Truiden
zone VII	– Roosen-Lafosse, Guillaume Tiensesteenweg 191, 3800 Sint-Truiden – Staatsdomein – goederen beheerd door NMBS Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel 6 – Domein van de stad Sint-Truiden Kazernestraat 13, 3800 Sint-Truiden Een deel van deze zone dient mee in een brownfieldproject te worden betrokken.

De realiseerbaarheid van de boomgaard ten westen van Fabriekstraat als buurtpark voor de nieuwe woonbuurt wordt mee bevorderd door deze in de centrale woonprojectzone voor deze woonbuurt op te nemen. Een publiek-private samenwerkingsconstructie van ontwikkelaar en stad is gewenst om de uitbouw van het geheel van dit buurtpark langsheen de groene schakel gestalte te geven.

8.3. Bebouwingsvoorschriften

De bebouwingsvoorschriften van B.P.A. Binnenstad en B.P.A. Veemarkt worden zoveel mogelijk overgenomen, behoudens enkele aanpassingen. Voor de woon- en kantoorprojectzones wordt een minimale en maximale vloer- en bebouwingsindex aangegeven. Ook voor de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en de recreatieprojectzone is dit het geval. Bij de bepaling van de bruto-vloeroppervlakte in de recreatieprojectzone wordt het voetbalveld zelf niet als vloer aangerekend en voor de bebouwingsindex niet als bebouwde of overdekte ruimte.

Om op een overzichtelijke wijze specifieke bebouwingsvoorschriften aan de projectzones te kunnen koppelen, zijn deze genummerd. Deze nummering geeft niet een bepaalde na te streven volgorde van ontwikkeling weer.

9. Afwijkingen en verfijningen ten opzichte van het gewestplan

De voorgestelde bestemmingen zijn voor bepaalde gebieden een wijziging of verfijning ten opzichte van het gewestplan. Zij worden hierna in detail behandeld en gemotiveerd. Bijgevoegde kaart geeft respectievelijk de wijzigingen en de verfijningen ten opzichte van het gewestplan weer.

kaart 6 Wijzigingen en verfijningen gewestplan

Het betreft volgende bestemmings**wijzigingen** :

1.	Groene schakel kruist Fabriekstraat naar open ruimte toe : gedeeltelijke omzetting van woongebied met landelijk karakter naar onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen.	0,4 ha
2.	Rand van landbouwgebied : woonuitbreidingsgebied wordt omgezet naar agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde.	0,8 ha
3.	Rand van woonzone : woonzone wordt gedeeltelijk omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid.	0,08 ha
4.	Rand van bedrijvenzone : zone voor ambachtelijke bedrijvigheid wordt aan de randen omgezet naar agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde, onbebouwbare zone voor dicht groenscherm en onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen.	2,15 ha

Het betreft volgende bestemmings**verfijningen** :

1.	Woonzone tussen sporen en Fabriekstraat wordt opgedeeld in kantoorprojectzones en woonprojectzones.	9,44 ha
2.	De woonzone t.p.v. de gronden van de school aan Gorsemweg wordt een zone voor gemeenschapsvoorzieningen.	0,51 ha
3.	De gronden met volkstuintjes binnen het huidige woonuitbreidingsgebied wordt een zone voor gemeenschapsvoorzieningen.	0,70 ha
4.	De grens van de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid aan de Tiensesteenweg wordt verder verfijnd.	ca. 0 ha
5.	Het landelijk woongebied langs de Tiensesteenweg ter hoogte van de boerderij wordt woonzone voor halfopen en open bebouwing met tuinstrook.	ca. 0 ha
6.	Woonzone naast de recreatiezone van het oude stadion van Staaien wordt recreatieve projectzone met wonen als nevenbestemming.	0,62 ha
7.	Rand van woonzone t.h.v. Staaien : landschappelijk waardevol agrarisch gebied wordt verfijnd naar agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde.	0,22 ha

W... wijzigingen ten opzichte van het gewestplan

V... verfijningen ten opzichte van het gewestplan

R.U.P. nieuw stationskwartier

wijzigingen en verfijningen gewestplan

kaart 6

studiegroep omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-031-k01

maart 2004

0 7km 35km

9.1. Wijzigingen ten opzichte van het gewestplan : verantwoording

9.1.1. Groene schakel maakt overgang naar open ruimte (wijziging 1)

Achterhaalde bestemming

Als overgang van het plangebied naar de open ruimte is het aangewezen om bepaalde onbebouwbare zones te voorzien temidden de woonbebouwing. Vanuit het huidige groene karakter van de bedoelde zone langsheen Fabriekstraat en vermits het onvoorwaardelijk behoud van woongebied binnen het stedelijk geheel van Sint-Truiden geen strikte noodzaak is (zie woonstudie), ligt het voor de hand de huidige bestemming te wijzigen.

Planologische noodzaak

In het R.U.P. wordt de groene schakel als hoofdas van het plangebied vooropgesteld. Het is een sterke verbinding van de nieuwe stationsbuurt en verderop de kernstad met de open ruimte van de Molenbeekvallei.
Het is dan ook van belang dat langsheen deze schakel voldoende open ruimte aanwezig is teneinde deze rol te kunnen waarmaken en verduidelijken in het landschap. De open ruimte t.p.v. de boomgaard langsheen Fabriekstraat moet binnen die optie bestendigd worden.

Lokaliseerbaarheid

Het gebied wordt begrensd door Fabriekstraat enerzijds en het woonuitbreidingsgebied anderzijds.

9.1.2. Opschuiven van grens landbouwgebied (wijziging 2)

Achterhaalde bestemming

Het onvoorwaardelijk behoud van woonuitbreidingsgebied is binnen het stedelijk geheel van Sint-Truiden geen strikte noodzaak (zie woonstudie). Tevens is het op deze plek zeer moeilijk of bijna onmogelijk een woningbouwproject te ontwikkelen zonder de groene schakel met autoverkeer te belasten.

Planologische noodzaak

In het R.U.P. wordt het woongebied in het westen geconcentreerd langsheen Fabriekstraat waarop de woonbebouwing qua ontsluiting op geënt moet zijn. Bebouwing toelaten nog verder weg van Fabriekstraat lijkt niet in overeenstemming met de visie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Lokaliseerbaarheid

Het gebied wordt begrensd door de achtergrens van de percelen aan Fabriekstraat en het huidige woongebied met landelijk karakter.

9.1.3. Bestaande bedrijvigheid integreren in bestemmingsplan (wijziging 3)

Achterhaalde bestemming

T.g.v. de gevestigde ambachtelijke bedrijvigheid op het bedoelde gebied lijkt de ontwikkeling als woongebied niet aangewezen. De bestaande bedrijvigheid, uitgeoefend door hetzelfde bedrijf als in de aansluitende zone voor ambachtelijke bedrijvigheid, hoeft niet te verdwijnen.

Planologische noodzaak

In het R.U.P. wordt het gebied als projectzone voor ambachtelijke bedrijvigheid bestendigd om een verweving van wonen en werken te stimuleren (visie gemeentelijk ruimtelijk structuurplan).

Lokaliseerbaarheid

Het gebied omvat het hoge bakstenen gebouw langsheen de spoorweg.

9.1.4. Voldoende buffering aan de randen van de bedrijvenzones (wijziging 4)

Achterhaalde bestemming

De zone voor ambachtelijke bedrijvigheden dringt momenteel diep in de beekvallei en in de landschappelijk waardevolle hoogstamboomgaarden. De zones voor ambachtelijke bedrijvigheden die in het R.U.P. worden bestendigd, volstaan voor de opvang van de lokale behoeften.

Planologische noodzaak

Om hinder naar de beekvallei en de landschappelijk waardevolle hoogstamboomgaarden door de bedrijvigheid zoveel mogelijk te vermijden is buffering noodzakelijk. Vermits buffering binnen de zones voor ambachtelijke bedrijvigheid zelf een complexe zaak zou worden naar beheer en controle toe, is er geopteerd om bovenvermelde afzonderlijke zones te onderscheiden aan de rand ervan.

Lokaliseerbaarheid

De onbebouwbare zones voor dicht groenscherm zijn 10m breed naar het landschappelijk waardevol landbouwgebied toe. De begrenzing van de zones voor ambachtelijke bedrijvigheid baseert zich in het noorden op de achterste perceelsgrens van de meest noordelijke zone, en voor de vier zuidelijke zones op de achterste begrenzing van de meest zuidelijke zone (maar steeds op minstens 10m afstand van de huidige begrenzing van de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid).

9.2. Verfijningen ten opzichte van het gewestplan

9.2.1. Woonzone wordt opgedeeld in projectzones (verfijning 1)

Door het opdelen van het uitgestrekte woongebied tussen de sporen en Fabriekstraat in projectzones, wordt getracht de ontwikkeling van het gebied gedetailleerder te kunnen sturen volgens de vooropgestelde visie en concepten voor het plangebied en in het bijzonder voor deze woonzone achter het station. De bundeling van kantoren (kantoorprojectzones) achter het station onderschrijft de doelstelling om de stationsbuurt verder te laten ontwikkelen als zogenaamde A-locatie. Het afbakenen van woonprojectzones laat toe door het vastleggen van minimale en maximale bebouwings- en vloerindexen het type en de dichtheid van de toekomstige bebouwing te sturen en een aantal randafwerkingen en overgangen voorop te stellen.

9.2.2. Verfijning van woonbestemming tot zone voor gemeenschapsvoorzieningen (verfijning 2)

De bedoelde gronden zijn interessante locaties aan Gorsemweg voor publieke functies (ook vandaag reeds zo gebruikt). De voorgestelde bestemming verfijnt deze van het gewestplan, zoals dat ook met de zones voor gemeenschapsvoorzieningen in de buurten en B.P.A.'s van de kernstad gebeurt.

9.2.3. Volkstuintjes in woonuitbreidingsgebied worden zone voor gemeenschapsvoorzieningen (verfijning 3)

Om het huidige gebruik van de betreffende gronden achter Fabriekstraat als volkstuintjes te beschermen, worden ze ingebed in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen.

9.2.4. Grens van bedrijvenzone aanpassen (verfijning 4)

Om rekening te houden met eigendomsstructuren en niet hinderlijke huidige bebouwing en activiteiten, wordt de rechtlijnige grens van de bedrijvenzone uit het gewestplan aangepast.

9.2.5. Het landelijk woongebied langs de Tiensesteenweg ter hoogte van de boerderij wordt woonzone voor halfopen en open bebouwing met tuinstrook (verfijning 5)

Hierdoor wordt rekening gehouden met de reeds goedgekeurde verkaveling en bebouwing ter plekke.

9.2.6. Woonzone naast de recreatiezone van het oude stadion van Staaien wordt recreatieve projectzone met wonen als nevenbestemming (verfijning 6)

Hiermee wordt rekening gehouden met de eigendomsituatie en de quasi-onmogelijk om op deze smalle strook vlak naast het stadion volwaardige woningbouw te realiseren. De voorschriften voorzien voor deze randstrook een groene afwerking en de mogelijkheid tot meerdere functies, in volumes aansluitend bij deze van de naastgelegen woningen, evenwel zonder autoontsluitingen in de richting van deze woningen..

9.2.7. Overgang van woonzone naar landbouwgebied (verfijning 7)

Hierdoor kunnen de aanwezige hoogstamboomgaarden een betere bescherming krijgen.

9.3. Op te heffen strijdige voorschriften uit het gewestplan

Krachtens art. 38 §1, 5° van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening bevat een R.U.P. een zo mogelijk limitatieve opsomming van de bestemmingszones die strijdig zijn met het R.U.P. en waarvan de voorschriften door dit R.U.P. opgeheven worden.

De verordenende bepalingen (grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften) van voorliggend R.U.P. treden - voor wat betreft het plangebied van het R.U.P. - in de plaats van alle verordenende bepalingen van het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren, goedgekeurd bij K.B. van 4 april 1977 en gewijzigd bij M.B. in 1996 en 1997 (zie ook punt 2.1.). Voor de meeste zones houdt dit enkel een verfijning van de vroegere gewestplanvoorschriften in; voor enkele zones, die zijn aangeduid op het plan feitelijke en juridische toestand, wordt de bestemming en dus ook het voorschrift volledig gewijzigd. Deze zijn beschreven in voorgaand punt 9.1.

10. Acties ter realisatie

10.1. Onteigeningsplan

Aan het R.U.P. zou een onteigeningsplan kunnen gekoppeld worden om de realisatie van de groene schakel en de centrale (woon)projectzones te ondersteunen en te garanderen. Vermits enerzijds echter een geïnteresseerde initiatiefnemer aanwezig is en anderzijds de geldigheidswaarde van een onteigeningsplan sinds het nieuwe decreet RO beperkt is tot vijf jaar heeft het thans totaal geen zin een dergelijk plan voor deze zones samen met het R.U.P. goed te keuren. Mocht binnen een aantal jaren blijken dat de gewenste ontwikkeling in deze centrale zone niet van de grond zou komen, is het zinvol op dat moment in een aparte procedure een onteigeningsplan goed te keuren en uit te voeren.

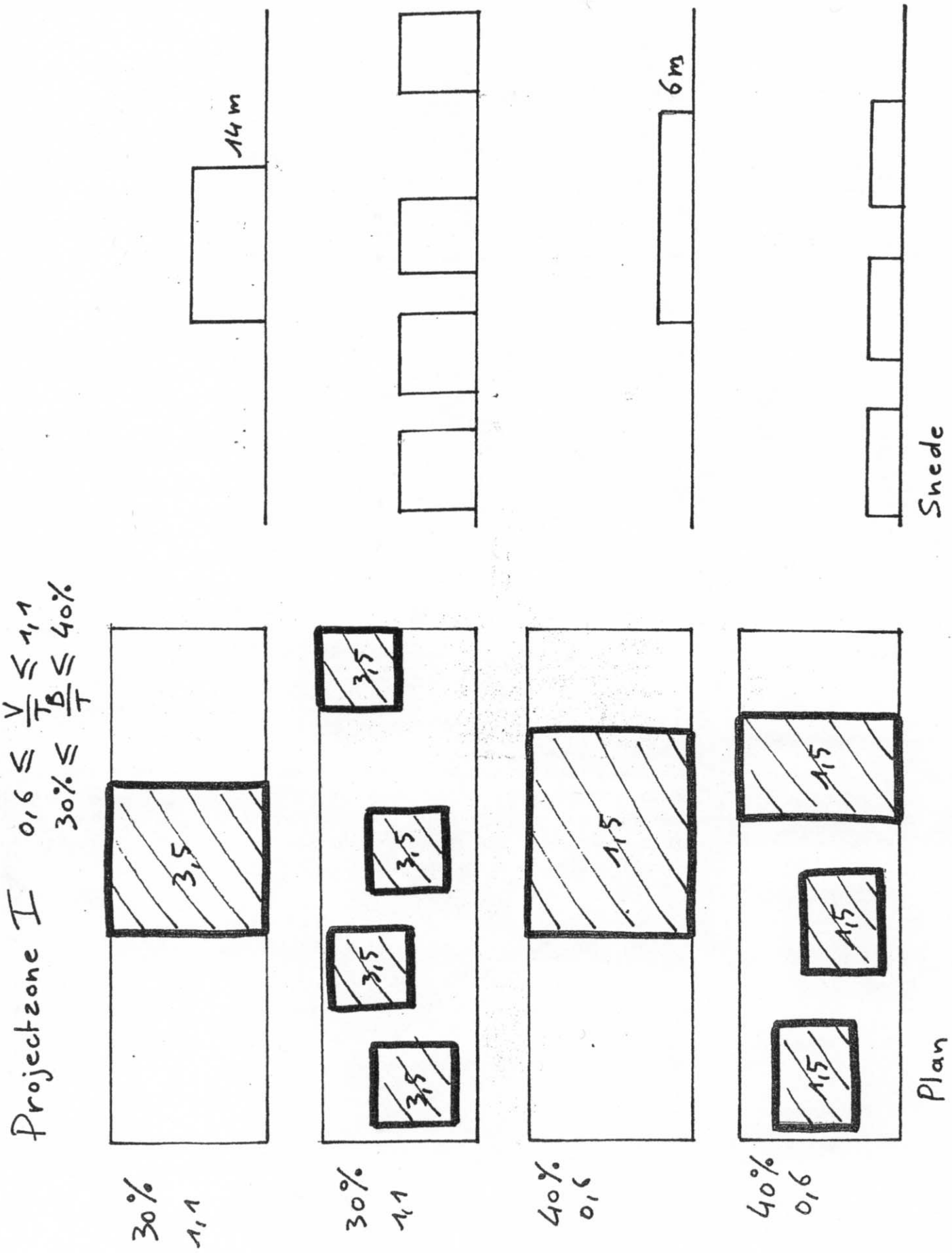
Een tweede onderdeel waarvoor onteigening zinvol is, is de zuidelijke ontsluiting van de langparking, rechtstreeks vanaf Tiensesteenweg. Op deze manier kan de druk van de langparkeerders op de bestaande en nieuwe woonbuurten verminderd worden. De strook langsheen het spoor die voor deze ontsluiting noodzakelijk is, wordt in een onteigeningsplan opgenomen dat samen het R.U.P. de procedure doorloopt. De onteigenende instantie is het stadsbestuur.

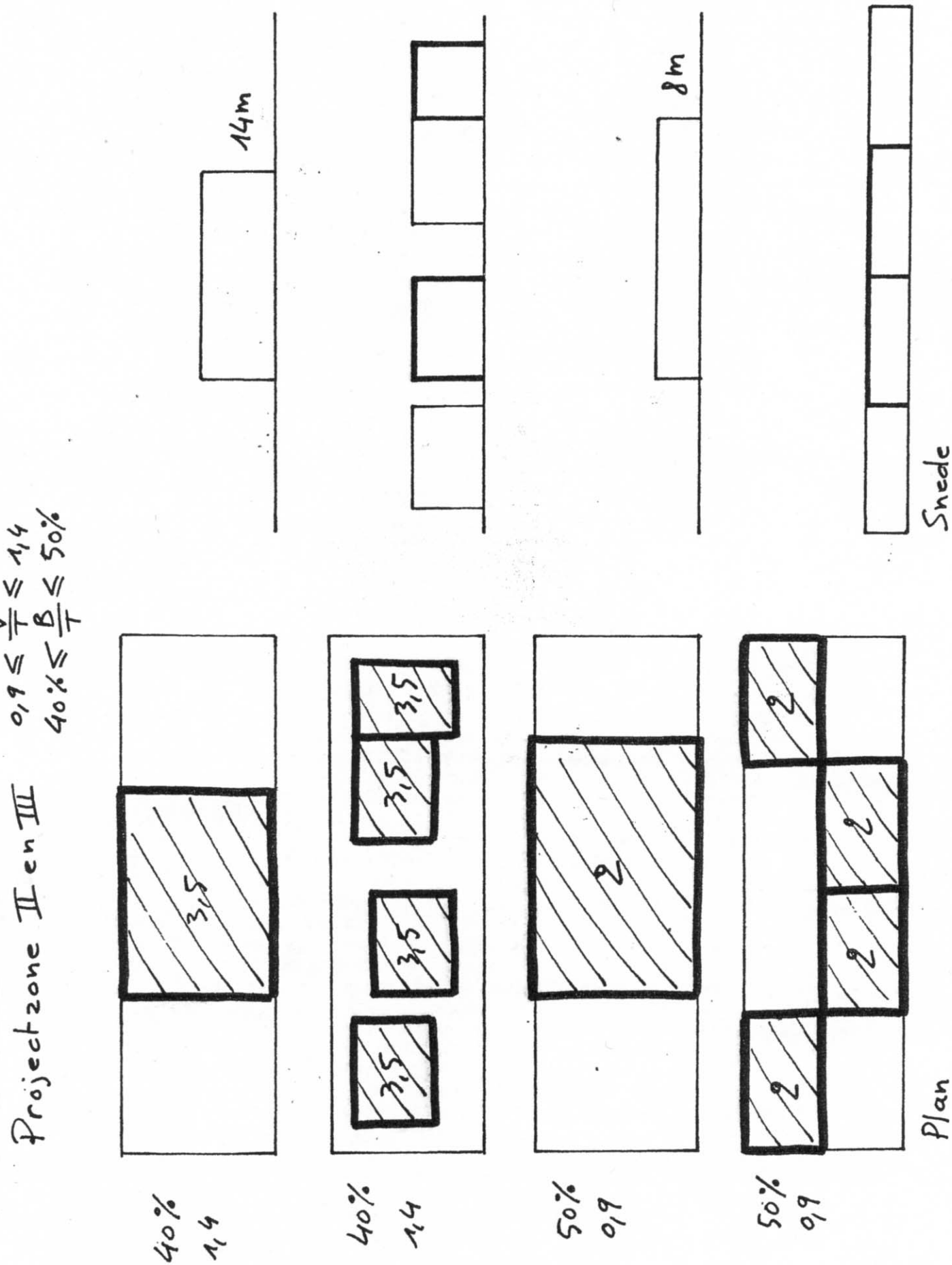
Een derde onderdeel waarvoor onteigening zinvol is, is de groene schakel, met name in het gedeelte ten westen van de projectzones. Om deze belangrijke voetgangers- en fietsersverbinding op relatief korte temrijn te kunnen realiseren, is verwerving door het stadsbestuur noodzakelijk en dit zal vermoedelijk alleen door een onteigening kunnen gebeuren. De perceelsranden die voor deze verbinding noodzakelijk zijn, worden in een onteigeningsplan opgenomen dat samen het R.U.P. de procedure doorloopt. De onteigenende instantie is het stadsbestuur.

11. Toelichtingschetsen

11.1. Vloerindexen en bebouwingscoëfficiënten

Op bijgevoegde schetsen wordt (op een abstracte manier) geïllustreerd welke mogelijkheden er zijn naar gebouwde volumes in de belangrijkste projectzones binnen de opgelegde vloerindexen en bebouwingscoëfficiënten. Per projectzone worden telkens twee configuraties voorgesteld per combinatie van twee opgelegde extreme waarden (d.w.z. minimale bebouwingsindex met maximale vloerindex en vice versa).


Projectzone I
0,6 ≤ V/T ≤ 1,1
30% ≤ B/T ≤ 40%
30%
1,1
30%
1,1
40%
0,6
40%
0,6
3,5
3,5
3,5
3,5
1,5
1,5
1,5
1,5
14 m
6m
Plan
Snede


Projectzone II en III
0,9 ≤ V/T ≤ 1,4
40% ≤ B/T ≤ 50%
14m
8m
Snede
Plan
40%
1,4
40%
1,4
50%
0,9
50%
0,9
3,5
3,5
3,5
3,5
2
2
2
2
2

11.2. Mogelijke invulling van projectzone II

Naast eerdere oefeningen in het kader van de KBS-wedstrijd (1990), de opmaak van vorige versies van de voorontwerp-BPA's (1997-98), het seminarie van de Werkgroep Stedenbouw Limburg (1999) voor het geheel van de woon- en kantoorprojectzones tussen Fabriekstraat en spoorweg, heeft Bureau Bongaerts recent (2003) in opmaak van de promotor/ontwikkelaar die projectzone II bezit een voorstel van mogelijke invulling van dit centrale deel van het plangebied uitgewerkt. Dit voorstel beantwoordt in grote lijnen aan het opzet van dit RUP en aan het merendeel van de uitgewerkte voorschriften; het illustreert een mogelijke kwaliteitsvolle invulling van deze belangrijke zone binnen het plangebied. Ook worden suggesties voor de omliggende projectzones weergegeven.
De meest relevante schetsen uit dit voorstel worden ter illustratie in deze toelichtingsnota opgenomen.

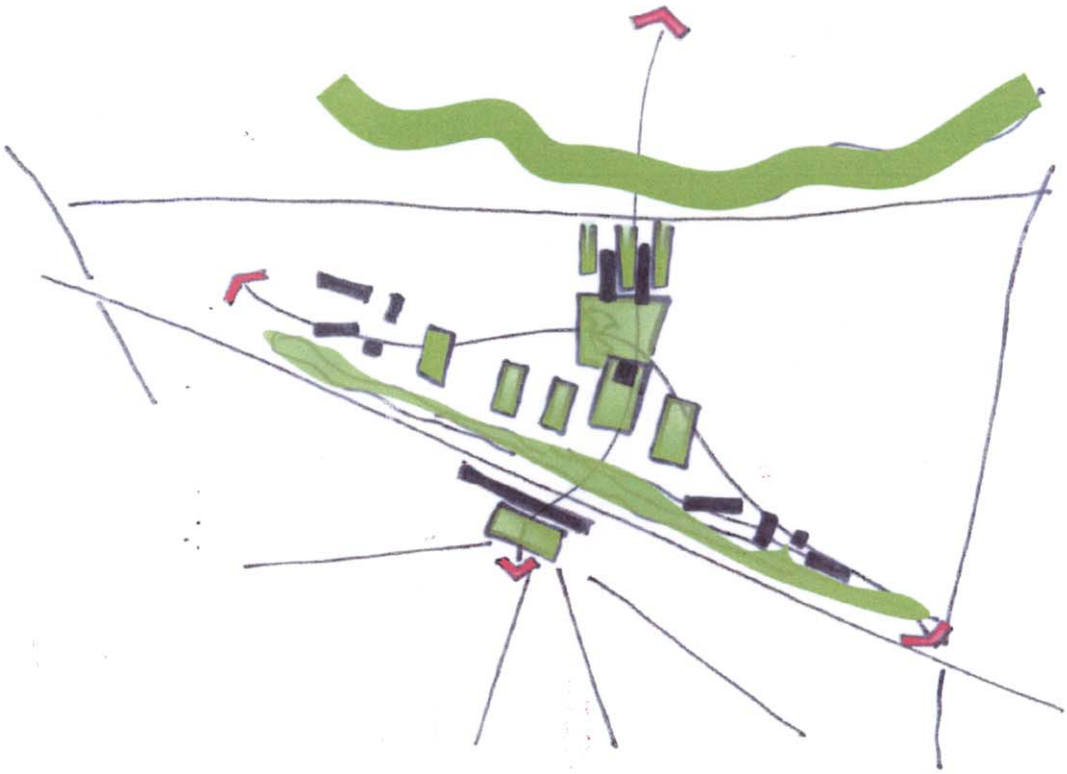
5. ONTWERPOPVATTING

Het gebied wordt ontwikkeld als een stedelijk gebied met een stedelijke dichtheid (ongeveer 70 woonentiteiten per hectare). Het accent ligt op wonen, maar nevenbestemmingen zoals handel en kantoren op schaal van het gebied en de locatie zijn mogelijk. Aan de spoorzijde kunnen in de loop van de ontwikkeling kantoorprojecten gesitueerd worden. Op dit ogenblik is de behoefte te gering om kantoren als hoofdbestemming in het project op te nemen.

Overgang stedelijk gebied buitengebied
De bebouwing ontwikkelt zich vanaf de stedelijke stationsomgeving tot de landelijke Fabrieksstraat en het aansluitende buitengebied. Vanaf het stationsplein wordt deze overgang tussen stad en buitengebied sequentieel opgebouwd. Het station (interessant modernistisch gebouw, maar vrij laag) krijgt een groene wand Vanaf het stationsplein ontdekt men achter deze wand de stedelijke accenten van het nieuwe stationskwartier. De bebouwing op het terrein heeft daardoor een stedelijk karakter met grote dichtheid, die overgaat naar een lagere bebouwing waar de invloed van de woonwijk begint.

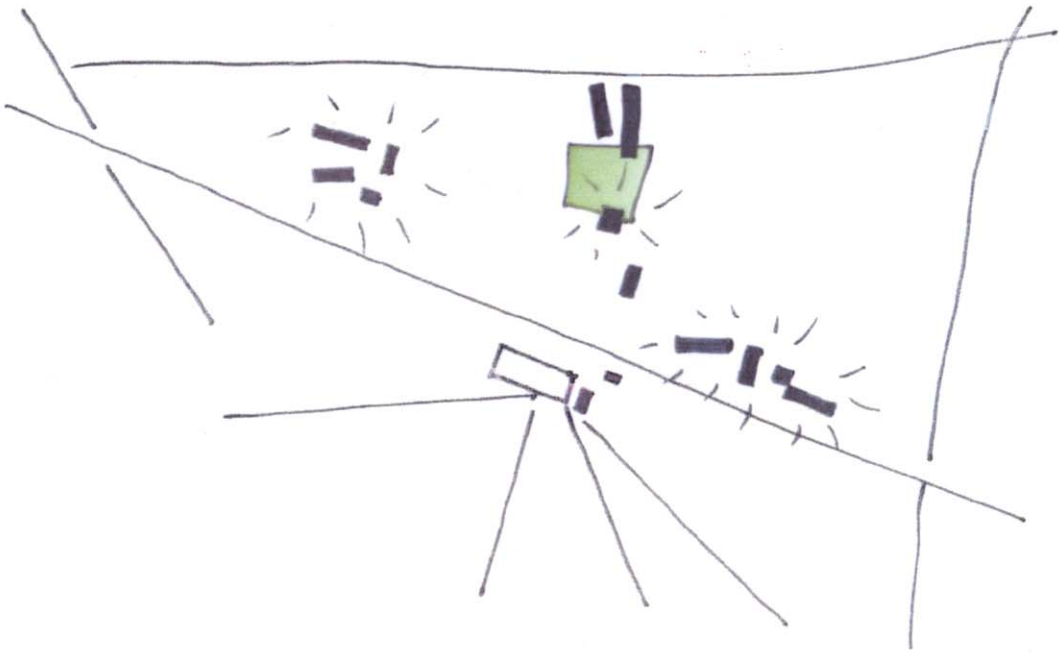
Een opeenvolging van pleinen met diverse sferen
Het stationsplein zou best een 'groener' cachet krijgen door bijvoorbeeld symmetrisch t.o.v. het stationsgebouw twee 'bomendaken' te maken; twee verblijfsplekken met banken etc. waar de bomen de ruimte 'verankeren'. Van hieruit wordt de fiets- en voetgangerstunnel breed aangezet. De tunnel ontsluit de parallelle parkeerstrook en opent zich op nagenoeg hetzelfde niveau in het nieuwe stationskwartier. Hier volgt het tweede plein met een torengebouw (urban villa) op piloties als gewricht naar het hoofdplein. Deze open ruimte van 60 bij 70 meter is de centrale plek van het nieuwe stationskwartier. Het plein ligt in het midden van een autovrije zone. Het zal deels verhard worden, deels een recreatieve en parksfeer krijgen (cfr. pleinen Barcelona: representatief deel, park-deel, recreatief deel). Over dit centrale plein loopt de voornaamste verbinding voor zacht verkeer tussen de binnenstad en het

buitengebied. De gebouwen die het plein aan de Fabriekstraat afzomen zijn als een 'filter' opgevat, waar het stedelijk deel langzaam overgaat in het buitengebied. De typologie van deze gebouwen past op deze rol.



Stedelijke accenten

De aanwezigheid van het nieuwe stadsdeel zal door een aantal accenten in de skyline verduidelijkt worden. Door deze accenten krijgt de ruimte naast het spoor een aantal representatieve bakens die de eigenheid van het gebied moeten ondersteunen en ruimtelijk in competitie treden met de open ruimte van het spoor en de appartementsblokken van 6 bouwlagen aan het stationsplein.



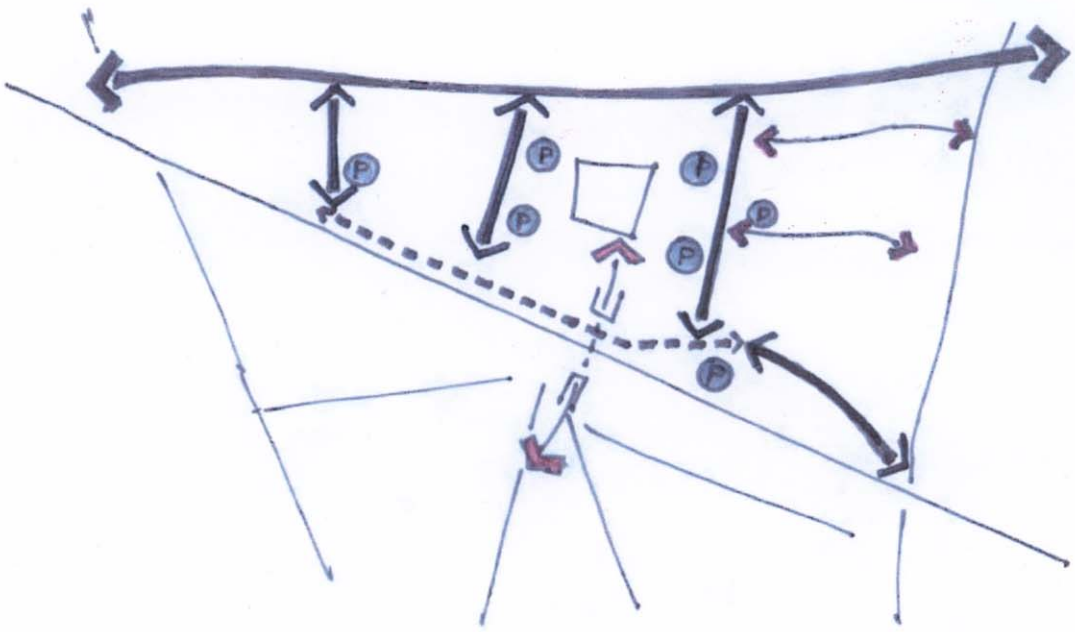
Correcties aan de stadskant
Vanuit het open landschap ziet men de torens van de stad, met op de voorgrond de enorme rode wachtgevel aan het station. (zie foto 1). Er wordt een afwerking van deze gevel voorzien door een smalle woonschil met panoramisch zicht op het landschap.

Verschillende woningtypes (zie punt 6 typologie)
Vier bouwblokken met middelhoge bebouwing – drie bouwlagen en een menging van grondgebonden stedelijke woningen met terrastuin en appartementen rond een binnenplein.

In de strook tegen het spoor liggen uitsluitend appartementen (afhankelijk van de marktvraag met voornamelijk kantoor als nevenbestemming). De bouwblokken zijn in U-vorm geschikt rond een semi-publiek binnenplein (maatvoeringen van ongeveer 35 tot 50 meter – hetgeen een behoorlijke privacy garandeert). De gebouwen hebben een hoogte van 3 tot 7 bouwlagen.

Ontsluiting en parkeren
De verkeersafwikkeling voor auto's gebeurt langs de Fabriekstraat met drie insteken voor auto's en één bijkomende toegang vanaf de Gorsemweg. Aan deze insteken, welke zich bevinden aan de buitenzijde van het plangebied, zijn de toegangen voorzien tot de parkeerzones: het parkeren wordt voor het middengebied opgevangen in een viertal ondergrondse parkeerplaatsen. Auto's dringen zo weinig mogelijk het gebied binnen.Het middengedeelte is in principe autovrij, enkel voor dienstvoertuigen bereikbaar.
Zo willen we een optimale en veilige doorloopbaarheid voor voetgangers realiseren.

De parkeerstrook met ontsluitingsweg op de berm (lang parkeren NMBS) wordt bewust in het geheel opgenomen als een positief te interpreteren groene ruimte. Ze wordt in de nieuwe structuur gezien als een secundaire verbinding. Er zal geen aanmoediging zijn tot doorgaand verkeer. De huidige aarden weg vervalt en de bebouwing (U-vormen) gaat tot tegen de berm. Met hellende vlakken en trappen worden de publieke ruimtes met de hoger gelegen laan (op de berm) verbonden.



Een stedelijke dichtheid
Als bijlage worden de dichtheden in tabelvorm gedetailleerd weergegeven.
De bebouwingsindex bedraagt **0,34 (Bi)**, hetgeen betekent dat tweederde van het gebied onbebouwd blijft. De vloerindex bedraagt **1,17 (Vi)**. Dit geeft een netto woondichtheid van **86**

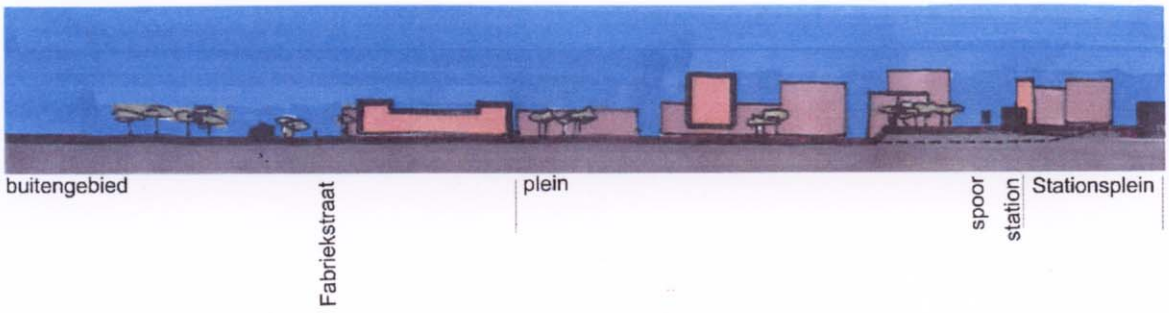
woonentiteiten per hectare of een bruto dichtheid van **71** woonentiteiten per hectare. In totaal worden er in het middendeel bij benadering 348 wooneenheden gerealiseerd.

Fasering

Voor het middendeel worden drie bouwfases voorzien, die telkens een volledige strook tussen de spoorberm en de Fabrieksstraat realiseren. Elke fase zal hierdoor de doelstellingen op zich reeds realiseren en in zekere zin 'af' zijn.

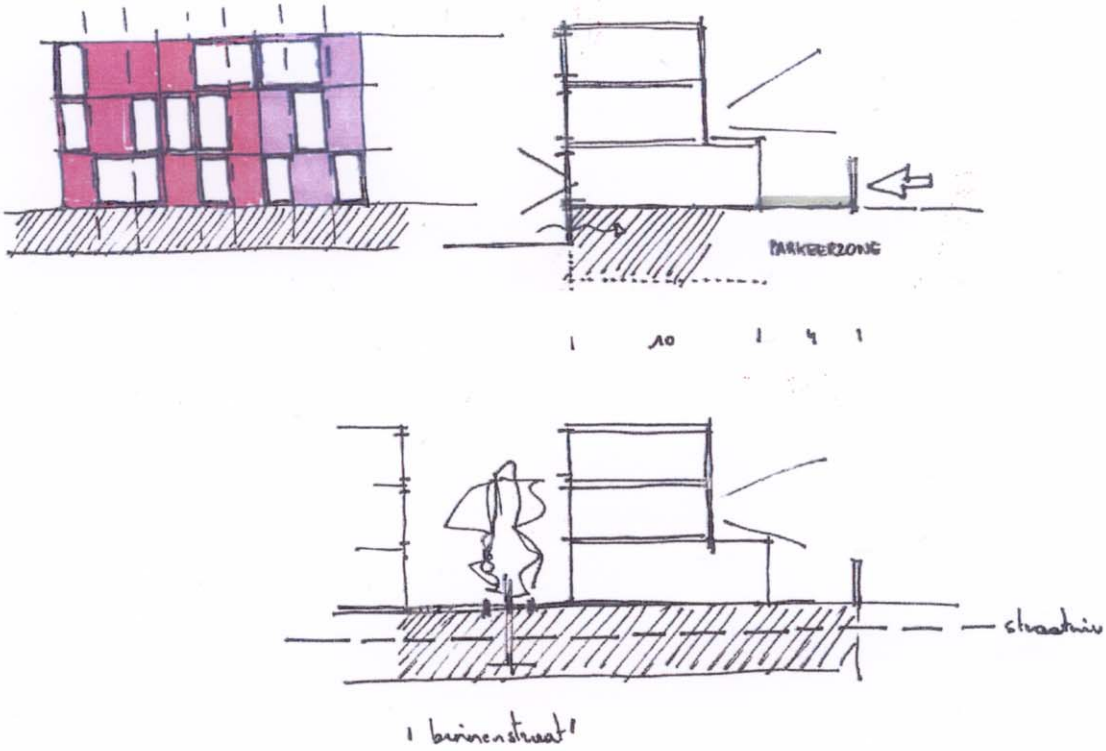
6. TYPOLOGIE

Doorsnede oost-west



Bouwblok A-D

Vier bouwblokken met middelhoge bebouwing; drie bouwlagen gericht rond een gezamenlijke "woonkamer". De woningen zijn voorzien van een stadstuin (terrastuin op gelijkvloers) die een zachte overgang maakt tussen publiek en privé. Het geheel is een halve verdieping opgetild om een afbakening te realiseren. Onderin bevindt zich centraal telkens een parkeergarage. Deze wordt ontsloten via de kop van een binnenstraat.De binnenstraat verbindt telkens twee bouwblokken en verzorgt mede de relatie met de parkeergarage. De gezamenlijke "woonkamer" van blok A en B is geopend naar bouwzone E om mede diens filterfunctie te ondersteunen. Bouwblok C en D (gespiegeld) zijn gesloten naar het grote binnenplein en ondersteunen bijgevolg de nodige wandvorming.



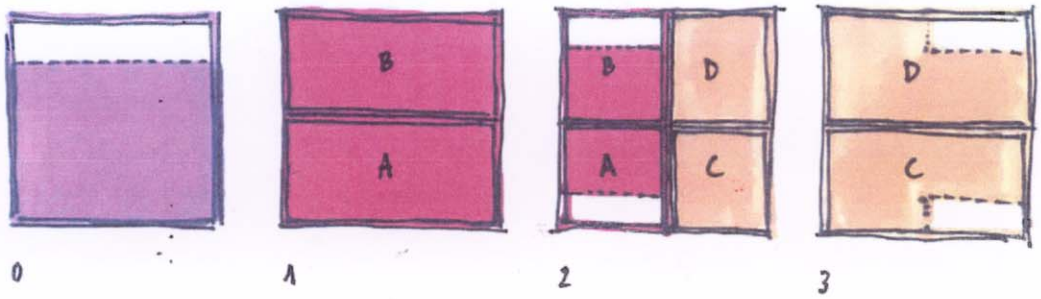
Bouwblok E

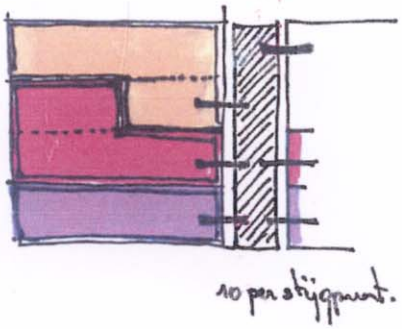
De gebouwen die het plein aan de Fabriekstraat afzomen zijn als een 'filter' opgevat, waar het stedelijk deel langzaam overgaat in het buitengebied. De typologie van deze gebouwen past op deze rol.

De positie van de gebouwen zorgt dus (in de langsrichting) voor een verbinding tussen binnenplein en buitengebied. De typologie van de gebouwen veronderstelt ook in de dwarsrichting een "doorwaadbaarheid/doorkijkbaarheid". Alle wooneenheden zijn voorzien van ruime

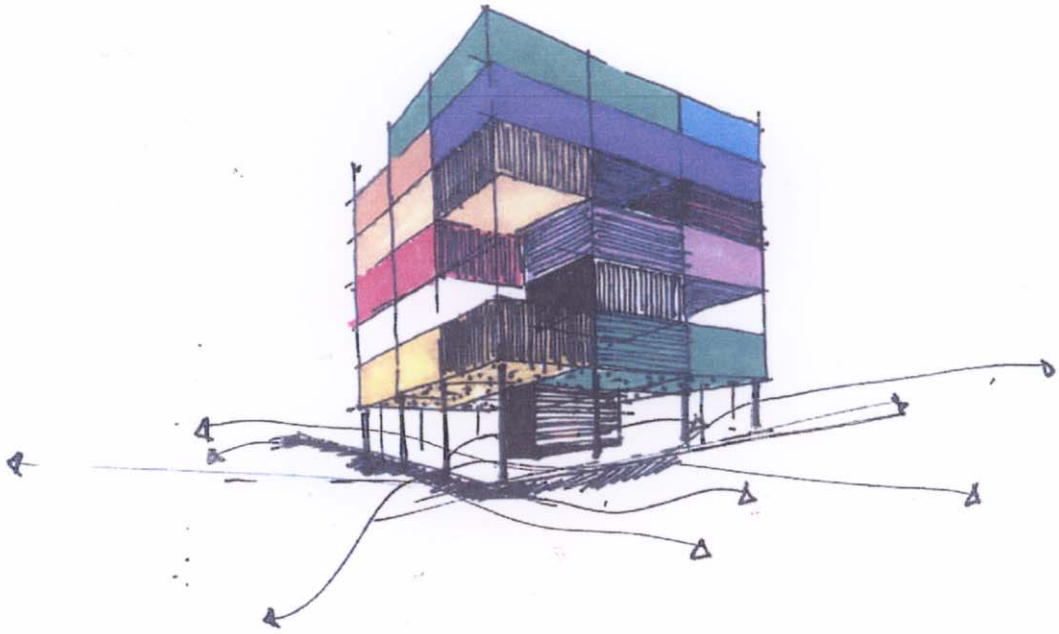
terrassen en/of daktuinen, welke in de dwarsrichting op regelmatige plaatsen het volledige bouwblok doorprikken om een luchtig geheel te realiseren.

Bouwblok F-H
In de strook tegen het spoor liggen uitsluitend appartementen (afhankelijk van de marktvraag met voornamelijk kantoor als nevenbestemming). De bouwblokken zijn in U-vorm geschikt rond een semi-publiek binnenplein (maatvoeringen van ongeveer 35 tot 50 meter – hetgeen een behoorlijke privacy garandeert). De gebouwen hebben een hoogte van 3 tot 7 bouwlagen. Verticale stijgpunten ontsluiten op een economische wijze de verschillende woonunits.(vb.4 lagen: 10 units per stijgpunt). Er dient een ruimtelijk geheel te ontstaan: een verweving van verscheidene interessante appartementtypes met telkens een eigen identiteit en gevoel voor ruimte, telkens voorzien van een ruime buitenzone.

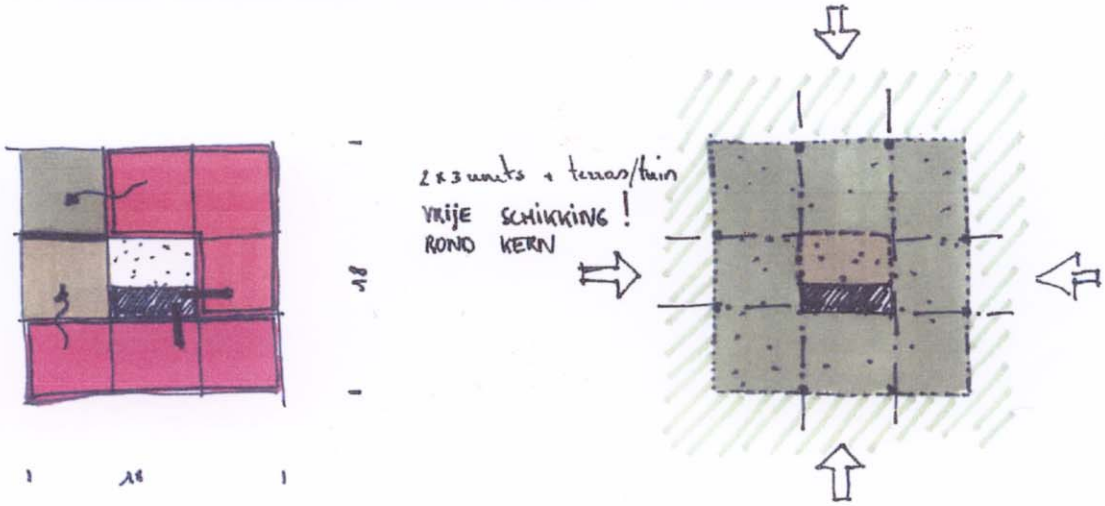




Bouwblok I
Gebouw tot 8 bouwlagen, gelegen op een scharnierpunt vormt de verbinding tussen 2 pleinen. Het gebouw is sterk voelbaar in stedelijke context, maar zal op piloties geplaatst worden om een grote doorwaadbaarheid te realiseren.



Vanaf het plein zal een centrale verticale ontsluitingsas vertrekken die de verschillende woonunits zal bedienen. Elke wooneenheid is voorzien van een ruime tuin/terras (als uitgesneden uit een monoliet). De positie/oriëntatie van deze terrassen kan per unit zeer verschillend zijn, afhankelijk van de wensen, (zicht-)relaties, context, ...Op die manier zal het sterk aanwezige bouwblok toch een grote diversieit en verfijning meedragen.



Bouwblok J
Deze zone (3 lagen) zal, als uitloper van de nieuwe bebouwing, aansluiten op het bestaande weefsel en een overgang maken naar de eerste U-vorm.(H)

Bureau Bongaerts

Sint - Truiden nieuw stationskwartier

Masterplan typologie

4

provincie	Limburg	schaal A3	1:2500
arrondissement	_	schaal A1	1:1250
gemeente	Sint-Truiden	datum	april 2003

Dit plan wordt grafisch uitgewerkt. De afmetingen en oppervlakten zijn benaderend, rechtes bij bebouwingsvorm/-verdeling dient het plan als een richtlijn te zijn. Uitmiddelbare flexibiliteit blijven.