



R.U.P. nieuw stationskwartier 2

stad Sint-Truiden

definitief ontwerp

maart 2006

Inhoud

Inhoud	2
Kaartenlijst	3
1. Inleiding.....	4
1.1. Aanleiding.....	4
1.2. Situering	4
2. Juridische context	5
2.1. Gewestplan Sint-Truiden – Tongeren.....	5
2.2. R.U.P. Nieuw Stationskwartier	5
2.3. Beschermde monumenten en landschappen	5
2.4. VEN-, Habitat- of Vogelrichtlijngebieden	6
2.5. Eigendomsstructuur.....	6
3. Band met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	7
3.1. Situering	7
3.2. Band met de gewenste ruimtelijke structuur.....	7
3.3. Band met de ruimtelijke kernbeslissingen	8
3.4. Band met maatregelen uit het richtinggevend deel	9
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. Afbakening van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden	13
4.4. KBS-studie 'een tweede jeugd voor de stationswijk'	14
4.5. Elementen uit deelnota's van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.....	15
5. Kwaliteiten, knelpunten en potenties.....	16
5.1. Kwaliteiten	16
5.2. Knelpunten	16
5.3. Potenties	16
6. Visie	17
7. Ruimtelijk concept.....	18
8. Toelichting bij het grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften	19
8.1. Algemeen	19
8.2. Bestemmingsvoorschriften	19
8.3. Bebouwingsvoorschriften	19
9. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen	22
9.1. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen ten opzichte van het gewestplan.....	22
9.2. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen ten opzichte van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier	22
9.3. Op te heffen strijdige voorschriften	22
10. Toelichtingschetsen	24

Kaartenlijst

kaart 1	Situering plangebied	4
kaart 2	Uittreksel gewestplan Sint-Truiden – Tongeren	5
kaart 3	Schematische weergave grafisch plan R.U.P. Nieuw Stationskwartier.....	5
kaart 4	Situering in gewenste ruimtelijke structuur voor Sint-Truiden	8
kaart 5	Gewenste ruimtelijke structuur	18
kaart 6	Schematische weergave grafisch plan.....	19
kaart 7	Bestemmingswijzigingen en –verfijningen	22
kaart 8	Aansluiting woonprojectzone IIa2 op projectzone II	24



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het R.U.P. Nieuw Stationskwartier werd door de Deputatie van de provincieraad in zitting van 13 januari 2005 gedeeltelijk goedgekeurd. De woonprojectzone V, met de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften werd uitgesloten. Hoofdargumentatie voor deze uitsluiting is dat de R.U.P.-voorschriften onvoldoende mogelijkheden voor groot- en middelgrootwinkelbedrijven voorzien. De Deputatie is van oordeel dat dergelijke bedrijven op die plek in het kleinstedelijk gebied zinvol en gewenst zijn.

Het R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 biedt een antwoord aan de vraag van de Deputatie.

Een tweede aanleiding wordt gevormd door de recente bouwinitiatieven in de woonprojectzone IIa gelegen in het plangebied van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier. Het is wenselijk dat bijkomende bouwmogelijkheden worden gecreëerd rondom het westelijk deel van de groene schakel. Het is echter aangewezen dat de verschillende delen van de woonprojectzone IIa worden ontwikkeld tot een samenhangend geheel.

Het R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 herbestemt het uitgesloten deel van het oorspronkelijk plangebied van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier (projectzone V) en herzielt het gedeelte van het plangebied van het goedgekeurde R.U.P. Nieuw Stationskwartier ter hoogte van de projectzones IIa en VIII.

Het R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 sluit nauw aan bij en bouwt voort op het R.U.P. Nieuw Stationskwartier en op de reeds verworven inzichten uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze nota geeft de principes van het ruimtelijk uitvoeringsplan weer en verantwoordt ze.

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. Tot slot wordt in een tiende deel een toelichtingschets gevoegd voor de aansluiting van de woonprojectzone IIa2 op de woonprojectzone II gelegen in het plangebied van R.U.P. Nieuw Stationskwartier.

1.2. Situering

kaart 1 Situering plangebied

Het plangebied van Nieuw Stationskwartier 2 bestaat uit twee delen, aan de westelijke rand van de Truiense kernstad. Een eerste deel wordt begrensd door N3 in het zuidwesten, de spoorweg in het zuidoosten, Staaen in het oosten en Tiensesteenweg in het noordwesten. Een tweede deel bevindt zich ten westen van Fabriekstraat en omvat slechts een aantal percelen.

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:

- woongebied in het oosten en het westen van het voetbalstadion Staaen;
- woonuitbreidingsgebied in het dieper deel van de percelen langs Fabriekstraat;
- woongebied met landelijk karakter in de percelen van het plangebied gelegen langsheen Fabriekstraat;
- recreatiegebied in de zone waar het stadion van Staaen is gevestigd, tussen de spoorweg en Tiensesteenweg.



Het gewestplan Sint-Truiden – Tongeren werd voor een gedeelte van het plangebied van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 verfijnd en/of gewijzigd door middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, namelijk het R.U.P. Nieuw Stationskwartier. Het gewestplan is enkel van kracht voor het gedeelte van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier dat bij de goedkeuring door de Bestendige Deputatie werd uitgesloten, namelijk ter hoogte van de projectzone V.

2.2. R.U.P. Nieuw Stationskwartier

kaart 3 Schematische weergave grafisch plan R.U.P. Nieuw Stationskwartier

Het R.U.P. Nieuw Stationskwartier werd gedeeltelijk goedgekeurd door de Bestendige deputatie op 13 januari 2005. Het gedeelte van het plangebied ter hoogte van de projectzone V en bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften werden uitgesloten.

Dit R.U.P. is van kracht voor het gedeelte van het plangebied van voorliggend ontwerp-R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 ter hoogte van de projectzones IIa2 en VIII.

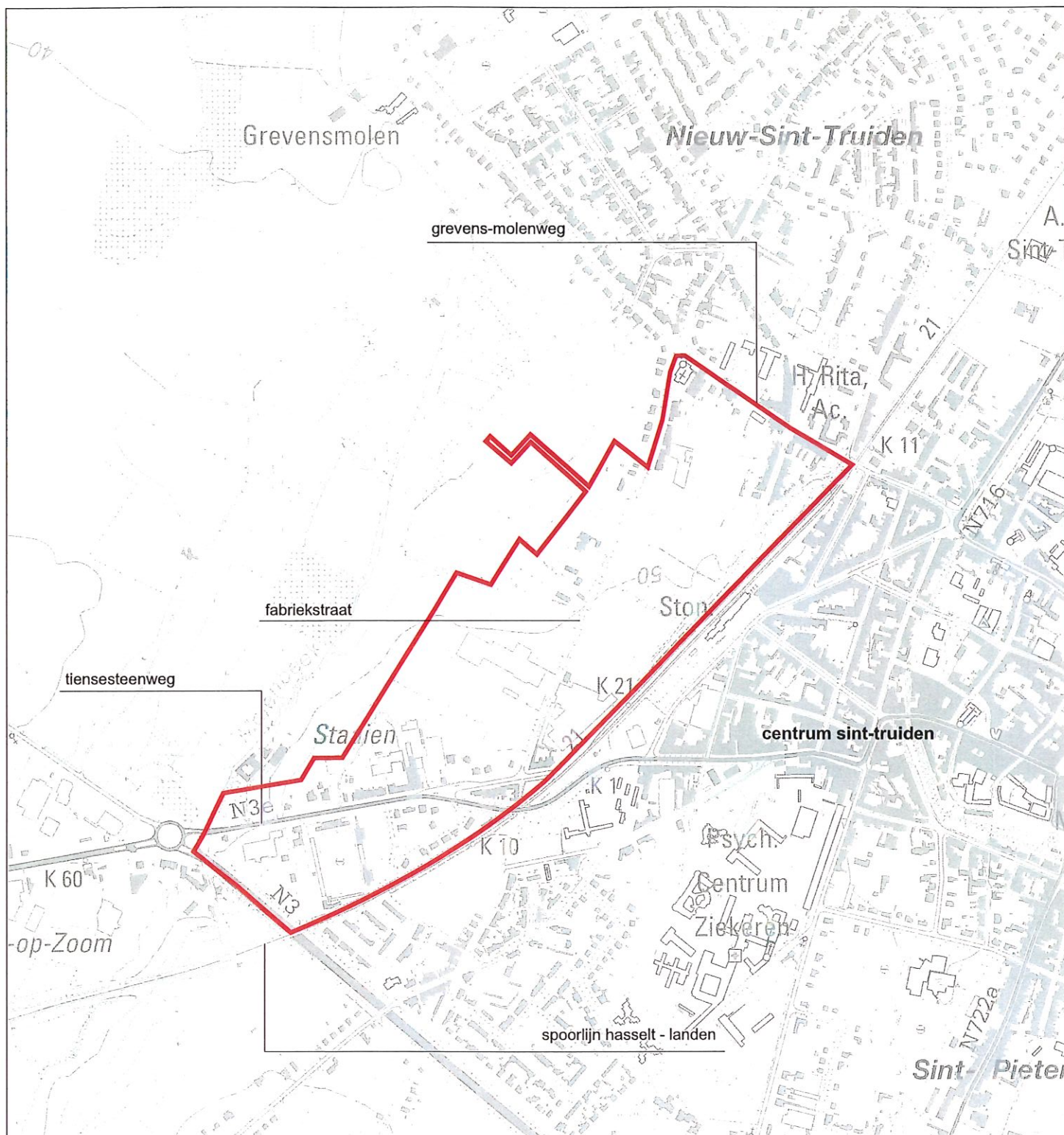
Volgende zones worden bestemd door het R.U.P. Nieuw Stationskwartier:

- woonprojectzone:
 - onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen
 - groene schakel
 - agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde
- recreatieprojectzone.

2.3. Beschermd 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 Ferriskaart voorkomt en Molenbeek als drager van een reeks hoopdorpen en het punt van Staeyenmolen (aan Molenbeek, ten zuiden van N3).



situering plangebied

R.U.P. nieuw stationskwartier

situering plangebied

kaart 1

studiegroep



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 ambachtelijke bedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
- groengebieden
- bufferzones
- parkgebieden
- gebieden voor dagrecreatie
- afbakening plangebied

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



bron: digitale vectoriële versie van het gewestplan 1/10.000
AROHM 01/01/2002 (OC-GIS-Vlaanderen)

0 100 200 300 400 500 Meters

2.4. VEN-, Habitat- of Vogelrichtlijngebieden

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

2.5. Eigendomsstructuur

De percelen van en aan het stadion van Staaen zijn eigendom van de Stad Sint-Truiden.

Overige percelen zijn eigendom van particulieren.

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.

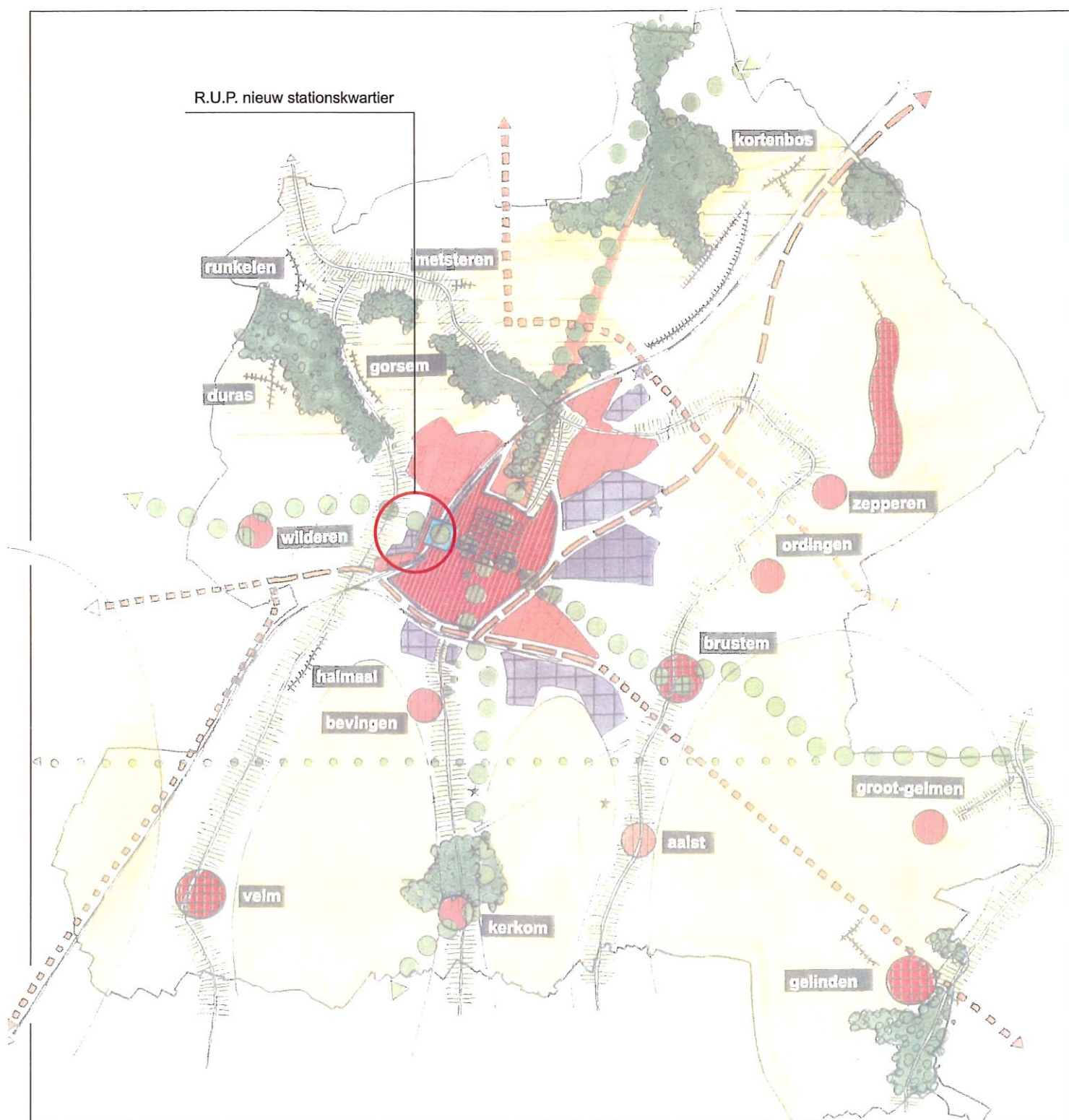
Na de goedkeuring van het planningsdecreet van 24 juli 1996 heeft het stadsbestuur van Sint-Truiden ervoor geopteerd de voorbereidende werk van de voorbije jaren op een aangepaste manier te bundelen in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat aan de bepalingen van dit decreet beantwoordt. Dit beleidsdocument 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 en op het plangebied voor dit gedeelte van de buurt in het bijzonder:

- 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;
- 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 scha-



R.U.P. nieuw stationskwartier

situering in de gewenste ruimtelijke structuur voor sint-truiden

kaart 3

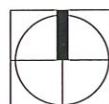


opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-033-k01

oktober 2003

0 500m 2500m



kels omvatten bestaande paden en stille straten, maar ook nieuwe delen (paden, brugges, 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).

- 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 4 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 4 - de oost-west-gerichte handelsas in de kernstad versterken en verder uitbouwen

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. Dit wordt in B.P.A.'s vastgelegd.

Buiten deze as en in de dorpen kunnen bestaande kleine concentraties van handelszaken en aanwezige middelgrootwinkels en de randen van te versterken dorpspleinen een soortelijke ruimtelijke stimulans krijgen. Individuele kleine handelszaken kunnen zich overal in het weefsel van de stadswijken en dorpen vestigen. Deze mogelijkheden en randvoorwaarden worden in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

- 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 verbindingssassen die de open ruimte van het ommeland en het stedelijk gebeuren van kernstad en vooral binnenstad als schakels in mekaar laten overvloeien;
- aantrekkelijke verbindingroutes voor voetgangers en fietsers tussen de binnenstad en recreatieve en cultureel-toeristische attractiepunten rond de stad (en in de nevengelegen gemeenten);
- aantrekkelijke en veilige hoofdverbindingroutes 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 aanvullen. Eén daarvan heeft eveneens op het plangebied Nieuw Stationskwartier 2 betrekking.

- 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 bouw mogelijkheden) 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 verbindingfunctie 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 boven-lokaal 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 uit-zwerming 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. Afbakening van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden

De voorstudie van het afbakeningsproces voor het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden is op 14 april 2004 door de Bestendige Deputatie goedgekeurd.

De visie op het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden kan als volgt worden samengevat:

- er wordt gestreefd naar een compact en aaneengesloten kleinstedelijk gebied, zodat de bebouwingdruk op het omliggend buitengebied wordt beheerst; de stedelijke functies worden op schaal van en in het stedelijk gebied maximaal versterkt
- Sint-Truiden heeft als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied een belangrijke handels-, dienstverlenende en verzorgende functie voor haar hinterland waarbij Sint-Truiden zich vooral zal concentreren op het verbeteren, diversifiëren en vernieuwen van het bestaande aanbod

- Wonen in een compacte, overzichtelijke stad met veel stedelijk groen en met de onmiddellijke nabijheid van de landelijke fruitstreek vormen de aantrekkingskracht van Sint-Truiden. Sint-Truiden heeft een belangrijke taakstelling inzake bijkomende woningen in te vullen.
- Op economisch vlak heeft Sint-Truiden een belangrijke rol als hoofdplaats binnen de open ruimte. Sint-Truiden heeft sterke groeipotenties, namelijk op het recent ontwikkelde bedrijventerrein van Brustem.
- Sint-Truiden heeft als monumentenstad temidden van de fruitstreek een sterke troef in handen om zich sterker te profileren binnen de groeiende markt van het cultuurtoerisme.

Deze algemene visie wordt uitgewerkt in een aantal algemene ruimtelijke concepten voor het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden.

- Het streven naar een compact, aaneengesloten stedelijk gebied wordt vertaald in het behoud van de scherpe grens tussen de bebouwde en de niet-bebouwde ruimte.
- Bedrijventerreinen worden gekoppeld aan de hoofdlijninfrastructuren in de gemeente, nl. de N80 en de N3 die aansluiting geven aan respectievelijk de E314 en de E40.
- Er wordt een randstedelijk groengebied gevormd via een groene vinger ten noorden van het centrum met inbegrip van een stedelijk park als link naar een bovenlokale groene en recreatieve structuur.
- Ten westen van het station kan een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling met wonen en kantoren worden ontwikkeld in de onmiddellijke omgeving van het historisch stadscentrum.
- Het stedelijk weefsel wordt verdicht met aandacht voor het stedelijk groen.

De hypothese van gewenste ruimtelijke structuur, de taakstellingen inzake wonen en bedrijvigheid, de behoeften op kleinstedelijk niveau en de grensstellende elementen leiden tot een eerste aanzet tot afbakening. Er is nog bijkomend onderzoek verricht op een aantal plaatsen om tot een uitspraak over de ligging van de afbakeningslijn te komen.

Het Nieuw Stationskwartier valt volledig binnen de afbakeningslijn.

4.4. 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 verkeersverbinding 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-Wilderden.
- 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.

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

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

4.5.1. 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.



4.5.2. Deelnota ingrepen openbaar domein en verkeersstructuur

Tiensesteenweg is geen (hoofd)verbindingsweg, maar alleen een westelijke ontsluitingsweg voor de kernstad (binnenstad, Stationskwartier, Sint-Pieter).

5. Kwaliteiten, knelpunten en potenties

5.1. Kwaliteiten

Over het algemeen heeft het gebied weinig intrinsieke kwaliteiten. Zijn toch aanwezig:

- de nabijheid van 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;
- de nabijheid van het voetbalstadion bij het station, die bereikbaarheid met lokaal en regionaal openbaar vervoer vergemakkelijkt.

5.2. Knelpunten

In het plangebied is volgend knelpunt te onderscheiden:

- de leegstaande bedrijfsgebouwen;
- de beperkte parkeermogelijkheden op de terreinen van het stadion van Staaen.

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 Staaen;
- 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.

Het gebied wordt sluit aan bij de commerciële hoofdas Station-Markt-Brustempoort. De gunstige ligging van deze terreinen aansluitend bij belangrijke verkeersassen en bij het station maakt deze plek geschikt voor grootschaliger handelsactiviteiten.

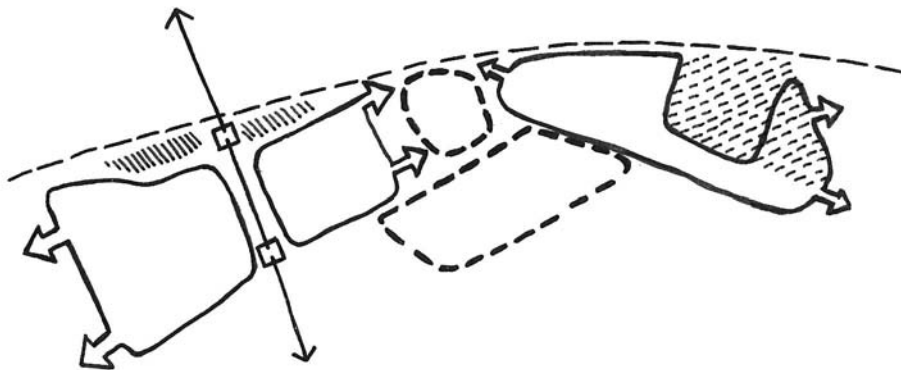
Aansluitend bij het station en het voetbalstadion worden **langparkings** voor collectief (en waarschijnlijk betalend) gebruik voorzien; de ontsluiting ervan verloopt langs een afzonderlijk circuit buiten de woonbuurt.

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



Het plangebied van R.U.P. Nieuw Stationskwartier 2 staat rechtstreeks in relatie tot de uit te bouwen woon- en werkomgeving bij het station. Het plangebied is gelegen in het westelijk deel van deze terreinen.

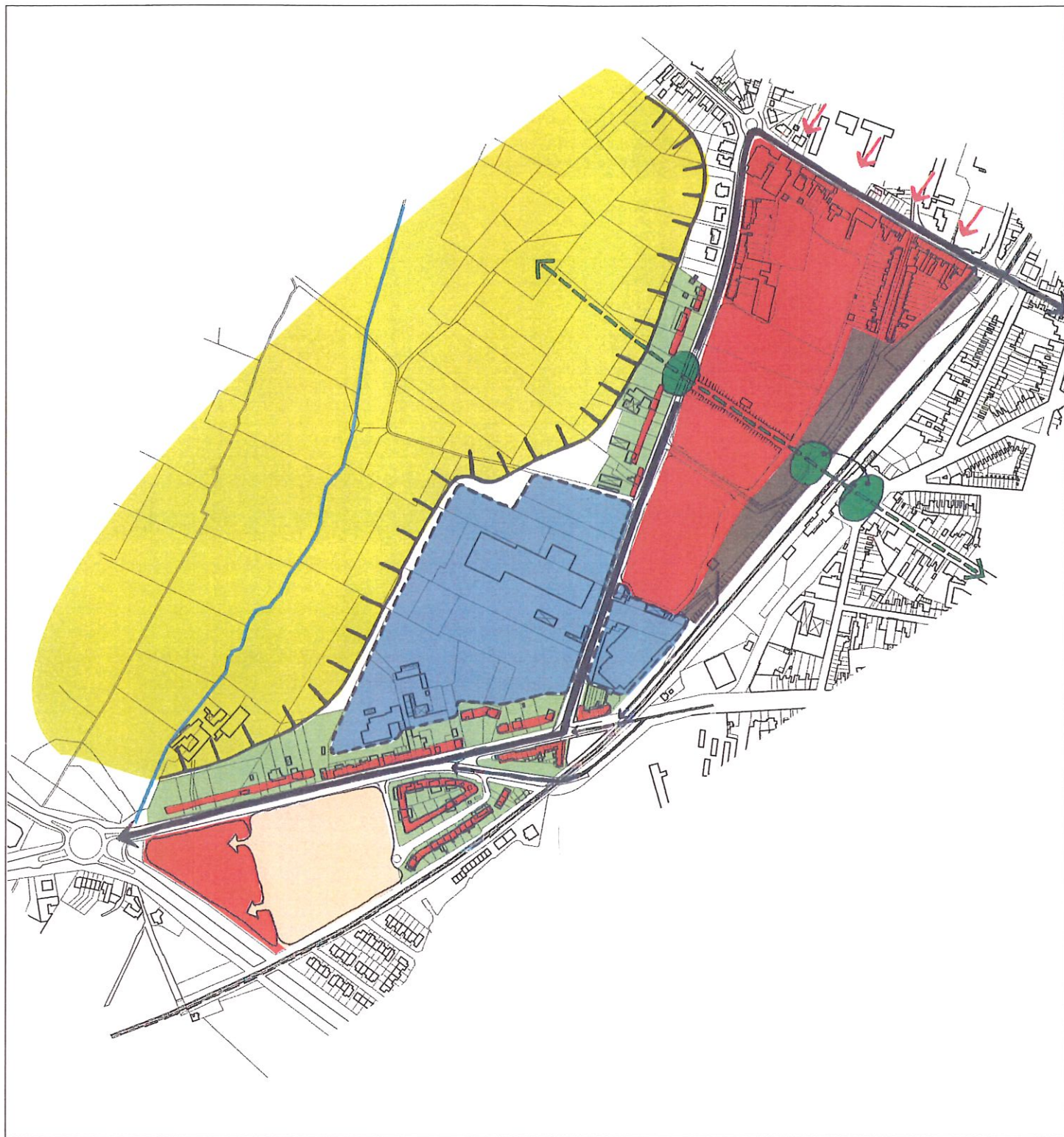
- Volgende belangrijke conceptelementen geven de krachtlijnen van de gewenste ontwikkeling van het volledig Nieuw Stationskwartier weer: de nieuwe buurt wordt ontwikkeld rond een plein met activiteiten, vlak achter het station als tegenhanger van het stationsplein;
- de westelijke groene schakel vormt de hoofdas van de nieuwe buurt;
- langparkings worden voorzien achter het station en het voetbalstadion en zijn bereikbaar langs een afzonderlijke, niet-doorgaande toegangsweg;
- aansluiting van een geconcentreerde en gemengde woonbuurt op Nieuw Sint-Truiden /Gorseweg: 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 geharmoniseerd; 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 5 Gewenste ruimtelijke structuur

Navolgende gewenste ruimtelijke structuur geeft de samenhang tussen deze conceptelementen 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 gevelwand 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

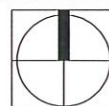
kaart 4



kaartnummer S1362-021-k01

oktober 2003

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden



0 0.5 2km



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | woonzone met tuinstrook |  | deelzones van een projectzone |
|  | woonzone voor halfopen en open bebouwing met tuinstrook |  | zone voor collectief parkeren |
|  | woonprojectzone |  | onbebouwde zone voor open ruimten en tuinen |
|  | kantoorprojectzone |  | onbebouwde zone voor dicht groenscherm |
|  | zone voor ambachtelijke bedrijvigheid |  | straten en pleinen |
|  | recreatieprojectzone |  | groene schakel |
|  | zone voor gemeenschapsvoorzieningen |  | agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarde |

R.U.P. nieuw stationskwartier

schematische weergave grafisch plan

kaart 5

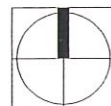
studiegroep
 omgeving

opdrachtgever:
gemeente sint-truiden

kaartnummer S1362-032-k01

maart 2004

0 7km 35km



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 tolerantie marges 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 beleids mensen 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

In dit R.U.P. worden dezelfde bestemmingscategorieën als in het goedgekeurde R.U.P. Nieuw Stationskwartier gebruikt. Volgende bestemmingscategorieën worden gehanteerd:

- woonprojectzone;
- de recreatieprojectzone, waarin dagrecreatieve activiteiten de hoofdbestemming zijn (tot 100% van de vloeroppervlakte) en waar nevenbestemmingen wonen, reca, kantoren, (middel)grootwinkelbedrijven, kleinhandel en gemeenschapsvoorzieningen op een beperkte oppervlakte zijn toegelaten;
- zone voor collectief parkeren;
- groene schakel;
- 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.

kaart 6 Schematische weergave grafisch plan

Bijgaand grafisch plan geeft de verschillende bestemmingszones weer.

8.3. Bebouwingsvoorschriften

De bebouwingsvoorschriften van R.U.P. Nieuw Stationskwartier, B.P.A. Binnenstad en B.P.A. Veemarkt worden zoveel mogelijk overgenomen, behoudens enkele aanpassingen. Voor de woon- en recreatieprojectzones wordt een minimale en maximale vloer- en bebouwingsindex aangegeven. 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 een compact ruimtegebruik te bevorderen, wordt een hogere vloerterreinindex in de recreatieprojectzone toegelaten wanneer hiervoor de ruimte onder de tribunes wordt benut; mocht het stadion ooit verdwijnen en er een andere vorm van recreatie komt, valt deze index terug op deze uit het oorspronkelijke R.U.P. Nieuw Stationskwartier.

Om op een overzichtelijke wijze specifieke bebouwingsvoorschriften aan de projectzones te kunnen koppelen, zijn deze genummerd. Deze nummering verwijst naar de nummering van R.U.P. Nieuw Stationskwartier.

Voor de woonprojectzone V wordt een voldoende verdicht ontwikkelingsperspectief vooropgesteld. Voor deze zone zijn zowel maximale als minimale bebouwings- en vloerterreinindexen vastgelegd en moet minstens tweederde van de vloeroppervlakte benut worden voor een woonfunctie. Een loutere herinvulling van het bestaande bedrijfsgebouw met een grootwinkel is een onvoldoende ontwikkelingsperspectief voor deze zone.

Aan de hand van de vastgelegde coëfficiënten kan worden gegarandeerd dat dit ontwikkelingsperspectief zal worden gerealiseerd. Voor de huidige en toekomstige situatie (zonder rekening te houden met eventuele bonussen bij eventuele gezamenlijke ontwikkeling met de recreatieprojectzone) worden volgende coëfficiënten vastgesteld.

	vloerindex	bebouwingsindex (in %)
huidige toestand	0,2	22
vastgelegd in het R.U.P.	min. 0,9 – max. 1,3	min. 27 – max. 40

Voor de woonprojectzone IIa2 worden verschillende bebouwingsmogelijkheden open gehouden, voor zover deze een goede randafwerking van de nieuwe ontwikkeling aan Fabriekstraat en van de groene schakel opleveren. Hiertoe worden zowel maximale als minimale bebouwings- en vloerterreinindexen vastgelegd. Deze zijn van toepassing op het geheel van de zone; tot de niet-bebouwbare delen behoren zowel de deelzone met agrarische bestemming als de verplicht open te houden zone met de hoogstamboomgaard rond de groene schakel.

De bouwmogelijkheden die het ontwerp-R.U.P. in de woonprojectzone toelaat (B/T max. 15%, V/T max. 0,4) mogen, zelfs met deze verplichte open ruimten, niet worden onderschat. De volledige breedte van de projectzone aan de straatzijde bedraagt 80 m. De bebouwingsindex van max. 15 % laat een bebouwbare grondoppervlakte van 966 m² toe, hetzij voldoende voor vijf tot zes gemiddelde woonhuizen uit die straatkant van Fabriekstraat.

Indien de betrokken eigenaars bij de verdere ontwikkeling voor een gewone verkaveling zouden opteren zijn er volgende mogelijkheden. Op de bebouwbare breedte van de woonprojectzone (80 – 30 = 50 m) kunnen, indien voor deze bouwvormen wordt gekozen, minstens drie diepe open bebouwingen worden gerealiseerd (een op een kavel van 17 m breedte en twee op kavels van 21 m breedte die langsheen de groene schakel een brede zijtuinstrook met hoogstamfruitbomen hebben) of vier half-open bebouwingen (twee op kavels van 12,5 meter en twee op kavels van 19,5 m breedte die langsheen de groene schakel een brede zijtuinstrook met hoogstamfruitbomen hebben). Dergelijke perceelsbreedten voldoen aan de bepalingen van de gemeentelijke geïntegreerde stedenbouwkundige verordening. De spelingsmarge waarover de groene schakel mag worden verschoven laat de verschillende soorten invullingen toe. De maximum diepte van deze huizen zal dan 23 tot 25 m bedragen (de minimumdiepte 15 tot 17 m).

Maar indien de betrokken eigenaars voor een meer dense bebouwing met lage tot middelhoge appartementsgebouwen of urban villa's opteren, zijn er op diezelfde grondoppervlakte gemiddeld tot 2,67 bouwlagen mogelijk, dus voor het merendeel (2/3) gebouwdelen met twee verdiepingen en voor een kleiner deel (1/3) gebouwdelen met één verdieping. In dat geval zouden bijv. twee urban villa's die aan beide zijden de groene schakel begeleiden elk op een perceel van 32 m breedte kunnen worden opgetrokken (met eveneens een bredere zijtuinstrook met hoogstamfruitbomen langsheen de groene schakel), qua voorgevel 20 tot 21 m breed kunnen zijn (net zoals de naastgelegen bestaande woning) en dan tot ca. 23 à 24 m diep kunnen zijn. In elke urban villa zouden dan, afhankelijk van de grootte van de woningen tussen de 8 en de

10 woningen kunnen worden voorzien, of in totaal tussen de 16 en de 20 woningen. Meer dan waarschijnlijk biedt dit voor betrokkenen voldoende uiteenlopende kansen om hun percelen op een rendabele en kwaliteitsvolle wijze te ontwikkelen.

8.4. Beheersvoorschriften

De beheersvoorschriften in dit R.U.P. blijven beperkt tot het instellen van een voorkooprecht voor de woonprojectzones en de groene schakel en het instellen van een openbare erfdienstbaarheid voor de groene schakel en de aanleunende delen die als openbaar domein dienen beheerd. Naar analogie met het goedgekeurde R.U.P. Brustempoort wordt de aanleg en het onderhoud van de groene schakel zelf, wanneer de eigenaars hiertoe zelf geen initiatieven wensen te nemen, uitdrukkelijk aan het stadsbestuur toegewezen.

 Indien op termijn zou blijken dat ondanks de nieuwe en interessante mogelijkheden die dit R.U.P. voor de woonprojectzone aan Fabriekstraat voorziet (zie vorig punt), de ontwikkeling ervan toch niet van de grond zo komen en dus evenzeer ook de aanleg van dit gedeelte van de groene schakel achterwege zou blijven, is de opmaak van een onteigeningsplan voor deze zone (of voor de groene schakel alleen) dan zinvol om te overwegen.

9. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen

kaart 7 Bestemmingswijzigingen en -verfijningen

9.1. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen ten opzichte van het gewestplan

De voorgestelde bestemmingen houden geen wijzigingen in ten opzichte van het gewestplan. In het plangebied is echter een bestemmingsverfijning aanwezig.

Het betreft volgende **bestemmingsverfijning**:

- woonzone tussen Tiensesteenweg en N3 wordt een woonprojectzone (1,06 ha).

Het woongebied wordt verfijnd naar woonprojectzone. Hierbij zijn de hoofdbestemmingen wonen en open ruimte en zijn verschillende nevenbestemmingen toegelaten, namelijk (middel)grootwinkelbedrijven, kleinwinkelbedrijven en reca-zaken, kantoren, ambachtelijke bedrijven, gemeenschapsvoorzieningen, hotels, collectieve autostaanplaatsen en dagrecreatie.

Het afbakenen van de woonprojectzone 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. Bestemmingswijzigingen en -verfijningen ten opzichte van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier

De voorgestelde bestemmingen houden een wijziging in ten opzichte van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier.

Het betreft volgende **bestemmingswijziging**:

- onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen tussen Fabriekstraat en open ruimte vervalt en wordt een bebouwbare zone in de woonprojectzone IIa2 rekening houdend met het behoud van de groene schakel (0,43 ha).

Door de recente bouwinitiatieven in de woonprojectzone IIa gelegen in het plangebied van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier is het wenselijk dat bijkomende bouwmogelijkheden worden gecreëerd rondom het westelijk deel van de groene schakel. Deze bouwmogelijkheden vormen een afwerking van de bestaande bebouwing langs Fabriekstraat. Bovendien ontstaat een afwerking van de woonprojectzone IIa aan de overzijde van Fabriekstraat, de groene schakel en het open gebied achter deze bouwmogelijkheden. Het is echter belangrijk dat een samenhangend geheel wordt ontwikkeld tussen deze verschillende elementen.

9.3. Op te heffen strijdige voorschriften

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.

9.3.1. Op te heffen strijdige voorschriften uit het gewestplan

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. gelegen tussen het kruispunt Tiensesteenweg-N3 en het stadion van Staaïen - 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.). Dit houdt enkel een verfijning van het vroeger gewestplanvoorschrift in. Dit is beschreven in voorgaand punt 9.1.

9.3.2. Op te heffen strijdige voorschriften uit het R.U.P. Nieuw Stationskwartier

De verordenende bepaling (grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften) van voorliggend R.U.P. treden - voor wat betreft de delen van het plangebied langsheen Fabriekstraat en rondom het stadion van Staaïen - in de plaats van alle verordenende bepalingen van het R.U.P. Nieuw Stationskwartier, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van de provincieraad in zitting van 13 januari 2005.



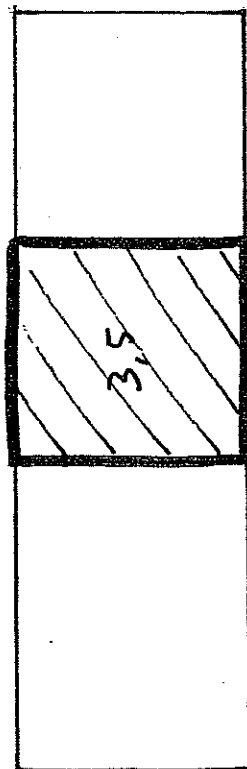
10. Toelichtingschetsen

kaart 8 Aansluiting woonprojectzone IIa2 op projectzone II

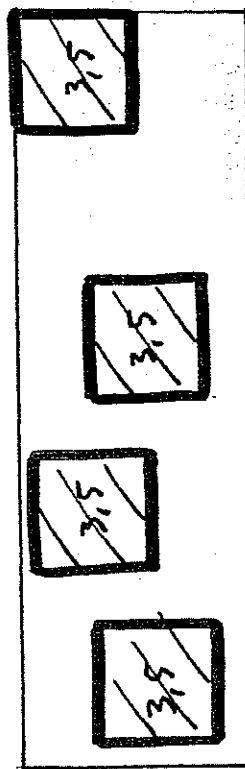
Op kaart 7 wordt het grafisch plan aangesloten op de inrichtingsschets voor de terreinen aan de oostzijde van Fabrikstraat uit het plangebied van R.U.P. Nieuw Stationskwartier. De stedenbouwkundige voorschriften van de groene schakel laten toe dat de as wordt verschoven over een breedte van 25 m. De groene schakel moet minstens 30 m breed zijn.

De kaart toont aan dat de groene schakel bij een ontwikkeling van de woonprojectzone IIa2 kan aansluiten op de groene schakel ten oosten van Fabrikstraat. Aan beide zijden van deze groene schakel kunnen nog een woningbouwproject worden gerealiseerd.

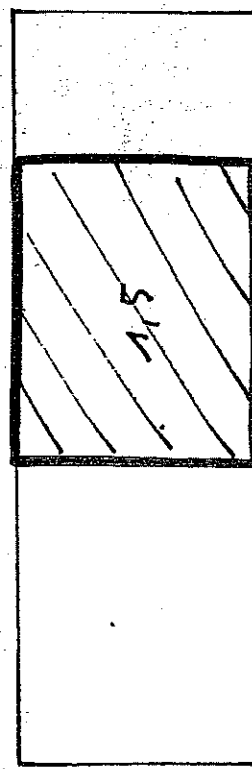
Projectzone I $0,6 \leq \frac{V}{T} \leq 1,1$
 $30\% \leq \frac{D}{T} \leq 40\%$



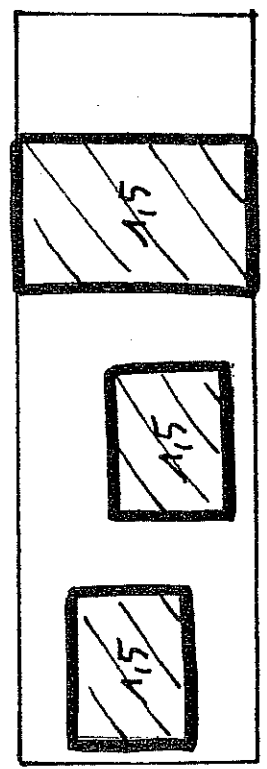
30%
1,1



30%
1,1



40%
0,6



40%
0,6

Plan



Snede

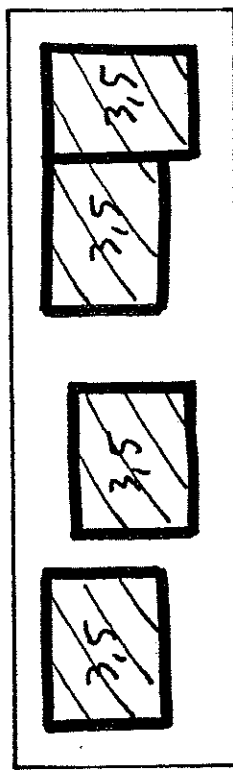
$$\frac{V}{T} \leq 1,4$$

$$0,9 \leq \frac{B}{T} \leq 50\%$$

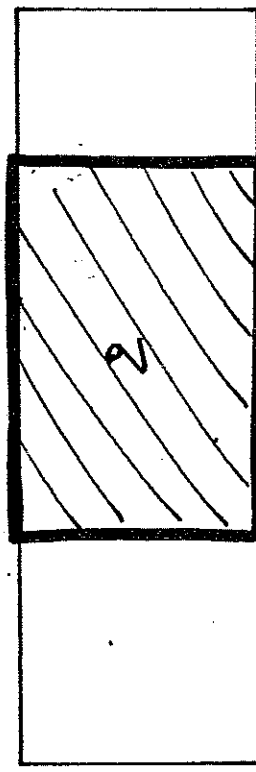
Projectzone II en III



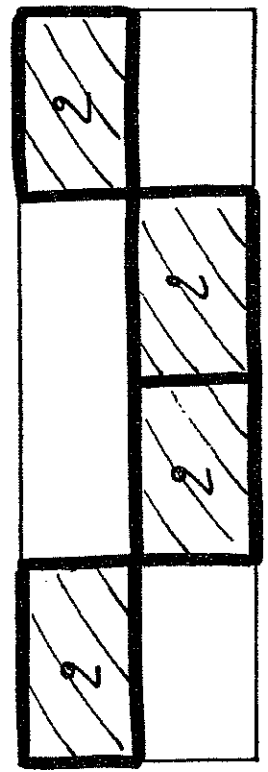
40%
1,4



40%
1,4



50%
0,9



50%
0,9

Plan



Snede

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.

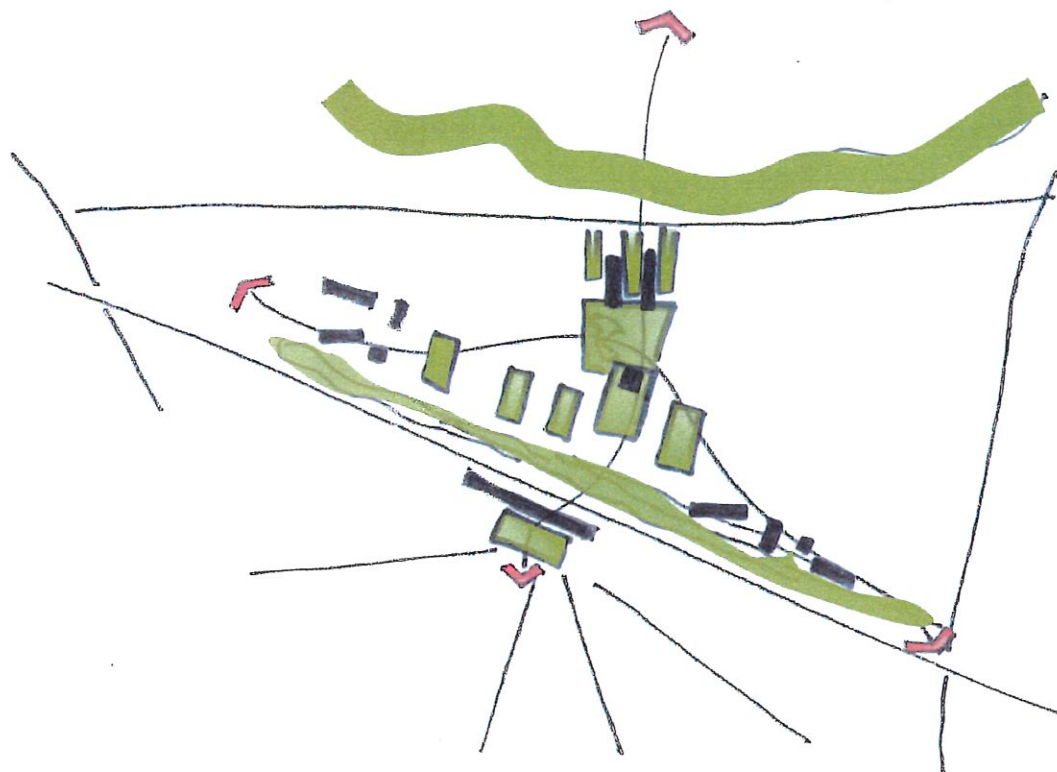
Overgang stedelijk gebied buitengebied

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

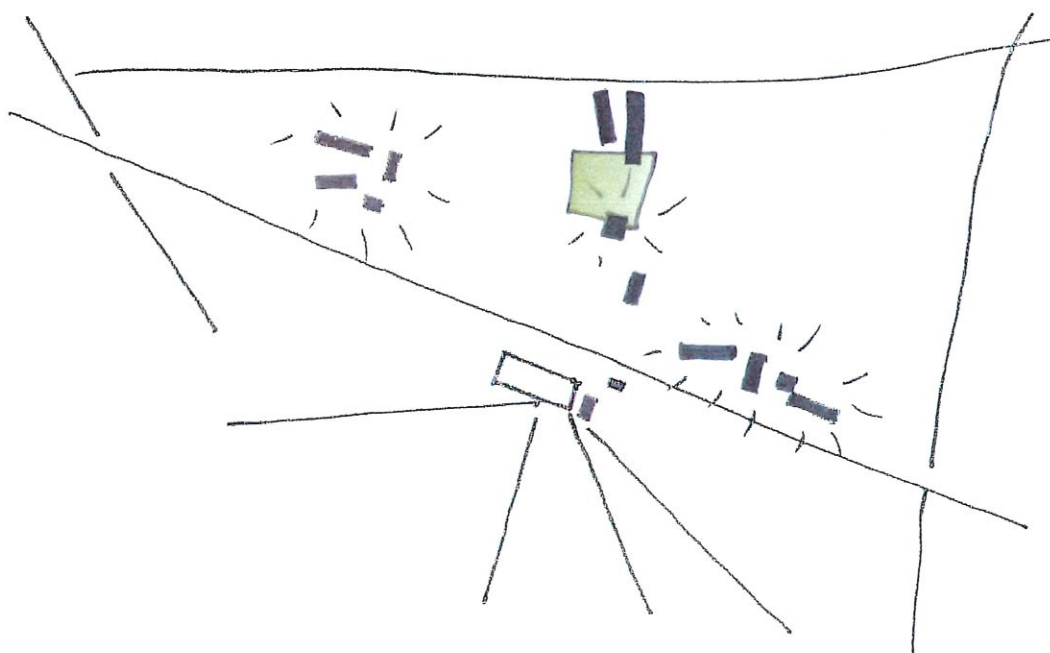
Het stationsplein zou best een 'groener' cachet krijgen door bijvoorbeeld symmetrisch t.o.v. het stationsgebouw twee 'bomendaken' te maken; twee verblijfsplekken met banken etc. waar de bomen de ruimte 'verankeren'. Van hieruit wordt de fiets- en voetgangerstunnel breed aanzet. De tunnel ontsluit de 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 appartementenblokken 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.

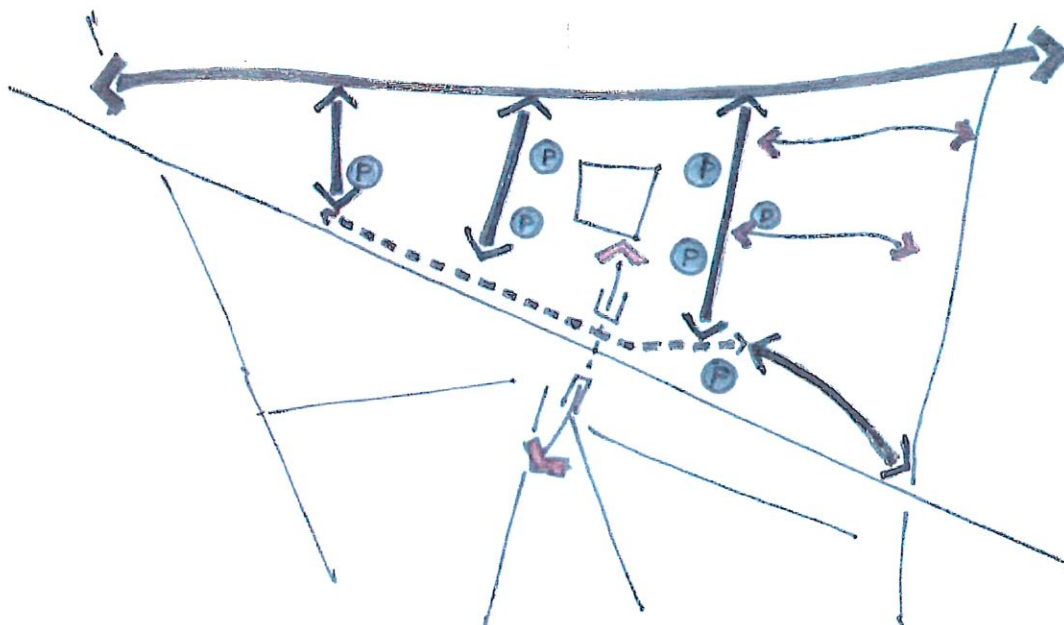
In de strook tegen het spoor liggen uitsluitend appartementen (afhankelijk van de marktvraag met voornamelijk kantoor als nevenbestemming). De bouwblokken zijn in U-vorm geschikt rond een semi-publiek binnenplein (maatvoeringen van ongeveer 35 tot 50 meter – hetgeen een behoorlijke privacy garandeert).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

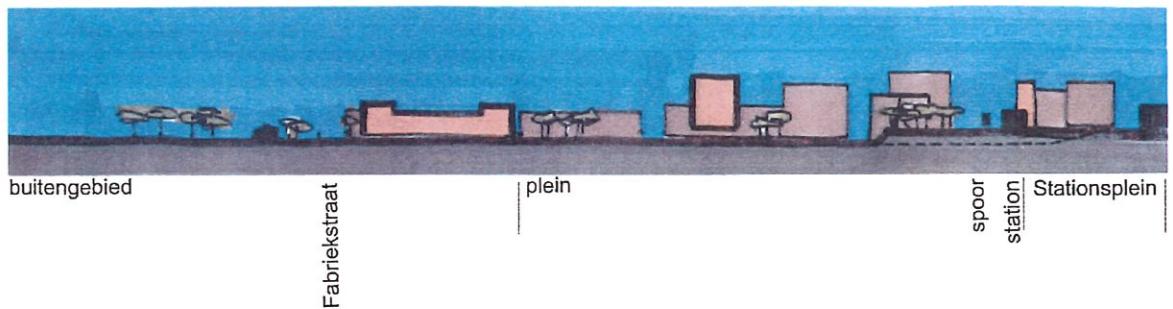
woonentiteiten per hectare of een bruto dichtheid van **71** woonentiteiten per hectare. In totaal worden er in het middendeel bij benadering 348 wooneenheden gerealiseerd.

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.

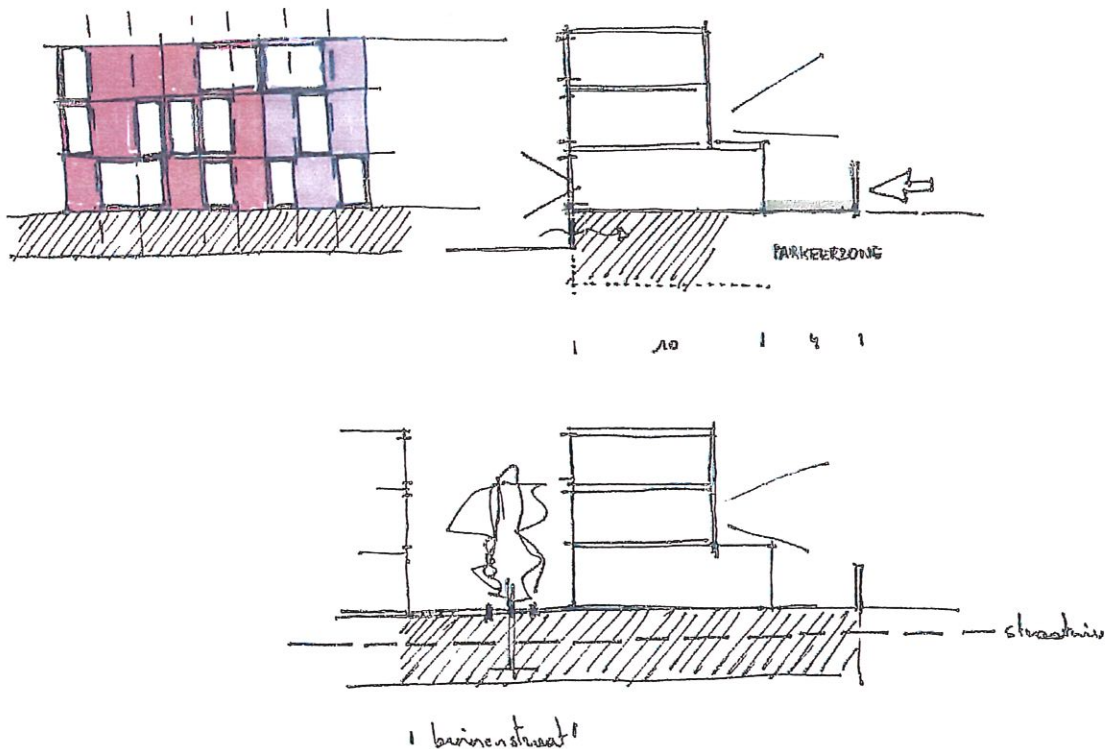
6. TYPOLOGIE

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

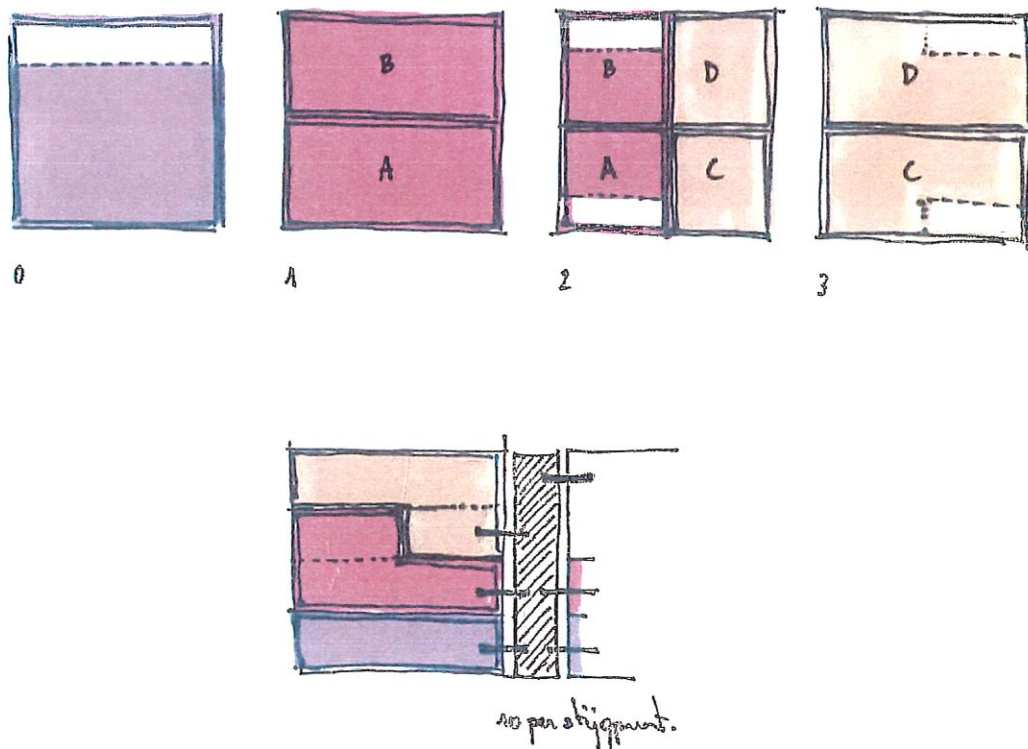
De gebouwen die het plein aan de Fabriekstraat afzomen zijn als een 'filter' opgevat, waar het stedelijk deel langzaam overgaat in het buitengebied. De typologie van deze gebouwen past op deze rol.

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.

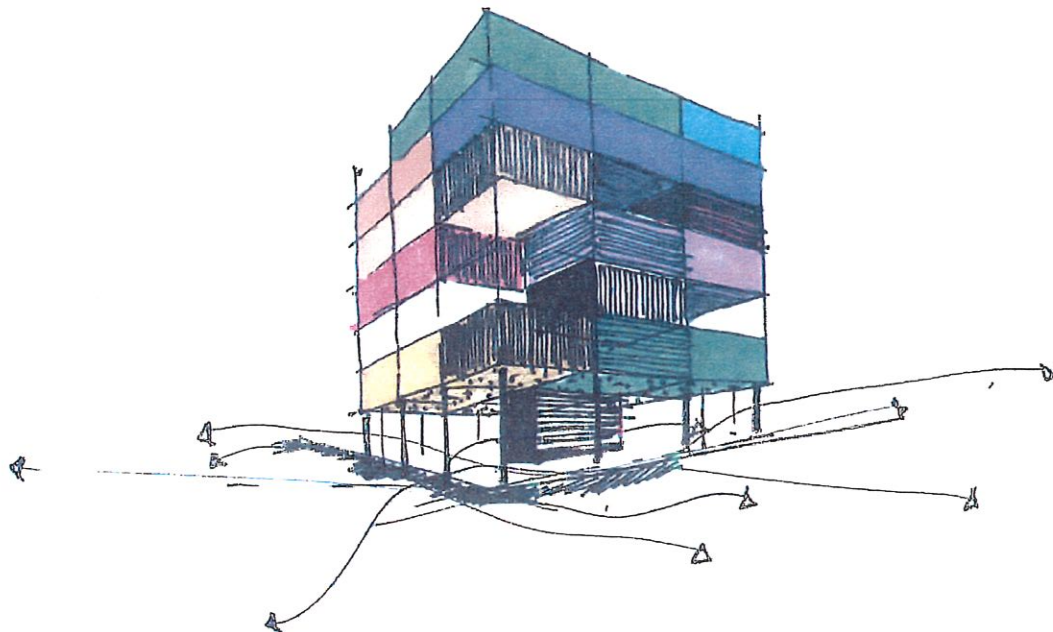
Bouwblok F-H

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 stijlpunten ontsluiten op een economische wijze de verschillende woonunits. (vb. 4 lagen: 10 units per stijlpunt). Er dient een ruimtelijk geheel te ontstaan: een verweving van verscheidene interessant appartementtypes met telkens een eigen identiteit en gevoel voor ruimte, telkens voorzien van een ruime buitenzone.

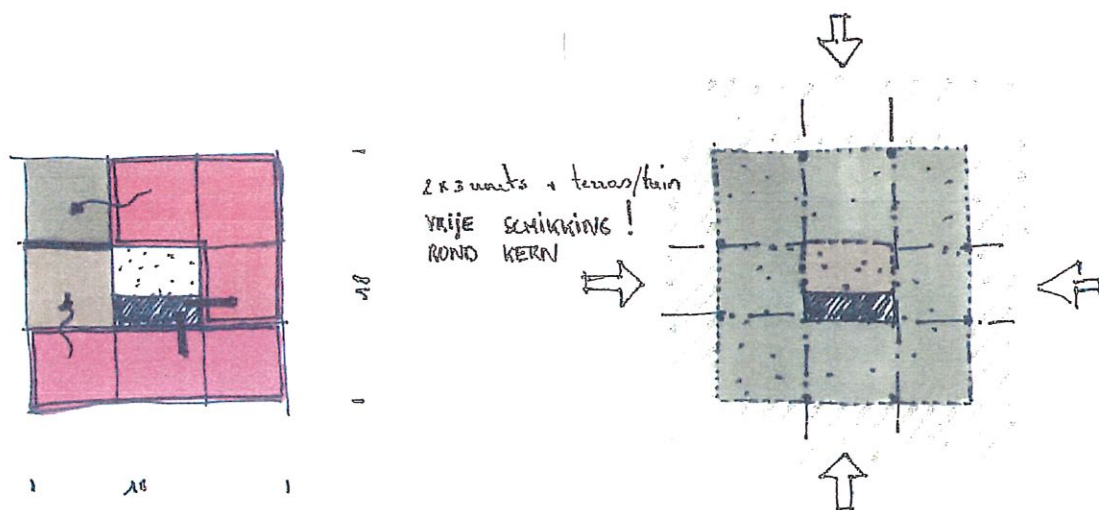


Bouwblok I

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 diversiteit 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)

