TOELICHTINGSNOTA

provincie limburg

gemeente sint-truiden

project

RUP rijschoolstraat

definitief ontwerp
toelichtingsnota

in zijn ontwerpversie gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van

de secretaris
kathleen bergoets

de voorzitter
jef cleeren

het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan in zijn ontwerpversie ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd
van 24 maart 2014 tot 23 mei 2014

de secretaris
kathleen bergoets

de burgemeester
veerle heeren

gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad
van 25 AUG 2014

de secretaris
kathleen bergoets

de voorzitter
jef cleeren

ontwerpers OMGEVING cvba
uitbreidingstraat 390 2600 berchem-antwerpen t 03 448 22 72
www.omgeving.be f 03 440 13 93

jan baelus
ruimtelijk planner

verantwoordelijk ambtenaar bart schops
stadsarchitect, gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar

filenummer 08177_15
datum juni 2014

OMGEVING

toelichtingsnota

RUP rijschoolstraat

stad sint-truiden | juli 2014 | DEFINITIEF ONTWERP

OMGEVING
PASSIE VOOR RUIMTE

Inhoud

1. Inleiding 4

2. Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden 6

3. Plannings- en beleidscontext 7

4. Plannen en regelgeving met verordenend kader 10
4.1. Gewestplan 10
4.2. PRUP afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden .. 10
4.3. Verruimd BPA stationskwartier 10
4.4. Goedgekeurde en niet-vervallen verkavelingen 11
4.5. Bouwmisdrijven 11
4.6. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 11
4.7. VEN-gebieden 11
4.8. Habitat- en vogelrichtlijngebieden 11
4.9. Vegetatiewijziging 12
4.10. Beschermd erfgoed 12
4.11. Atlas van de buurtwegen 13
4.12. Milieueffectenrapportage op planniveau 13
4.13. Ruimtelijke veiligheidsrapportage op planniveau 14
4.14. Mobiliteitstoets – plan-mober 14

5. Andere relevante plannen en documenten 15

6. Visie en concept 21

7. Gebiedsgericht onderzoek voormalige kazernerijschool 23

8. Gebiedsgerichte onderzoeken andere deelgebieden in het bouwblok 48
8.1. Projectzone telefooncentrale / garageloods 48

9. Watertoets 54
9.1. Toetsen aan overstromingsgevoeligheid 55

10. Kernpunten van het mobiliteitseffectenrapport (plan-mober) 57

11. Vertaling naar RUP 68
11.1. Grafisch plan 68
11.2. Voorschriften: algemeen 68
11.3. Bestemmingsvoorschriften 69
11.4. Inrichtingsvoorschriften 70
11.5. Beheersvoorschriften 70
11.6. Omgevingsrapport en Bouwcommissie 71
11.7. Op te heffen strijdige voorschriften en verkavelingen 71
11.8. Planschade en planbaten 71
11.9. Relatie met bestaande gemeentelijke regelgevingen 72
11.10. Indicaties voor ruimtebalansen 73
11.11. Onteigeningsplan 73

11.12. Voorkooprecht.....74

Bijlage 1 - onderzoek naar de noodzaak tot milieueffectrapportage (plan-MER-screening) – verzoek tot ontheffing 75
Bijlage 2 – reacties uit de adviesronde op de plan-MERscreeningsnota 75
Bijlage 3 – beslissing Dienst MER tot ontheffing van plan-MER 76
Bijlage 4 - register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn 78
Bijlage 5 – beslissing Dienst Veiligheidsrapportage 84
Bijlage 6 – screeningsnota erfgoedwaarden voormalige kazernerijschool 86

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en opzet

Verschillende elementen vormen samen de aanleiding voor de opmaak van dit RUP en de gedeeltelijke herziening van het verruimd B.P.A Stationskwartier.

Parallel aan de bouw van een nieuw jongerencentrum (met fuif/feestzaal) nabij het station (buiten dit RUP), wordt de bestaande stadsfeestzaal (in dit RUP) op korte termijn gesloten.

Gelegen in het overgangsgebied binnenstad – stationskwartier, een gebied met een redelijke woondichtheid met gemengde woontypen, 'blokkeert' het langgerekt en relatief smal bouwblok de kortste looproute tussen het administratief centrum en het station. Het actueel binnengebied is sterk bebouwd. Meerdere diepe (en relatief hoge) gebouwen, haast geschrankt vanuit beide straten delen het bouwblok op in compartimenten. Dit vertaalt zich onder andere in een aantal zichten op blinde, onafgewerkte achtergevels van de hoge gebouwen, vele kleinere achterbouwen en zeer weinig groen. De woonkwaliteit is beperkt. Van de uitpitting en begroening van het binnengebied, voorzien in het verruimd B.P.A., is na 12 jaar nog maar weinig terecht gekomen. Een meer effectvolle aanpak, gekoppeld aan bouwprojecten zich op. Deze aanpak moet evenwel ook met de vele waardevolle panden die vooral langs Stationsstraat en Leopoldstraat aanwezig zijn rekening houden.

Intussen zijn meerdere projecten in het bouwblok in voorbereiding: de stadsfeestzaal / voormalige rijschool, uitvaartcentrum en omgeving (AGOST + particulieren), de herontwikkeling van een leegstaand inpandig café (ontwikkelaar die het gekocht heeft), de ombouw van een voormalige videotheek tot theaterzaal (privaat), de vervanging van het afgebroken hoekgebouw Rijschoolstraat / Toekomststraat.
Tegelijk wordt in het mobiliteitsplan op termijn een stadsboulevard/parkeerroute omheen de binnenstad vooropgesteld. Het is de bedoeling het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad af te bouwen en langs deze parkeerroute te situeren om zo het stadscentrum van zoekverkeer te ontlasten. Het bouwblok ligt op het smalste segment van deze route.

1.2. Opzet

Dit RUP van kleine oppervlakte heeft de gewone vorm van een grafisch plan op A4-formaat en met de nodige bijhorende bestemmings-, inrichtings- en beheersregels. Voor deze laatste wordt zoveel als mogelijk gesteund op de inhoud en de werkwijzen van de RUP's die reeds in het stedelijk gebied van Sint-Truiden zijn opgemaakt.
De toelichtingsnota vormt een belangrijk onderdeel van dit RUP. Hierin worden de uiteenlopende problematieken beschreven en geanalyseerd en de vooropgestelde oplossingen vanuit reeds ontwikkelde beleidskaders gemotiveerd. Waar mogelijk wordt hierbij teruggegrepen naar eerdere studies.

Het RUP ligt, na inwerking van de behandeling van het openbaar onderzoek door GECORO, thans in zijn definitieve ontwerpvorm voor definitieve vaststelling door de Gemeenteraad voor.

1.3. Inhoud en afbakening plangebied

Dit RUP 'Rijschoolstraat' focust op het bouwblok omsloten door Leopold II straat, Stationsstraat, Rijschoolstraat en Toekomststraat.

Dit is een smal langwerpig bouwblok van ong. 65 m breed en ca. 185 m op de overgang van binnenstad en Stationskwartier.
De totale oppervlakte van het plangebied van dit RUP bedraagt ca. 1,2 ha.

1.4. Aanpak

Gelet op de relatieve eenvoud van de problematiek en het dringende karakter van het beschikken over een kader in functie van de vergunningsverlening, is voor dit RUP ineens naar een voorontwerp toegewerkt. Deze opmaak is begeleid door een werkgroep met de stadsdienst, de schepen ruimtelijke ordening en het stadsontwikkelingsbedrijf AGOST. AGOST heeft tussentijds ook betrokkenen in het gebied geconsulteerd.
Op basis van een voorontwerp is de plan-MERscreeningsronde ineens doorlopen. Deze heeft een aantal zinvolle suggesties voor het plan opgeleverd, maar geen enkele vraag tot opmaak van een plan-MER. Een licht aangepast voorontwerp is dan ook parallel gehanteerd voor het verzoek tot vrijstelling van plan-MER bij de Dienst MER en voor de plenaire vergadering. In de plenaire vergadering zijn verder onderzoek en aanpassingen gevraagd wat betreft de omvang van de projectzones en de parkeermogelijkheden en wat betreft het gebouw van de voormalige rijschool. Extern advies van een architect – erfgoedexpert is over dit laatste gevraagd en ingewerkt. Bijkomende overleggen met de meest betrokken hogere overheden zijn gevoerd, ook over een eerste ontwerp, en leidden tot verdere aanpassingen in functie van een mogelijke consensus over het ontwerp-RUP.
De adviezen en bezwaarschriften uit het openbaar onderzoek zijn, vanuit hun behandeling door de GECORO, in dit definitieve ontwerp ingewerkt.

2. Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden werd bij ministerieel besluit goedgekeurd op 25/10/2000 en bevat de krachtlijnen waarop het RUP 'Rijschoolstraat' steunt.

2.1. Band met de gewenste ruimtelijke structuur – concrete aanwijzingen

kaart 1: gewenste ruimtelijke structuur
kaart 2 gewenste ruimtelijke structuur voor de kernstad

De ontwikkeling in dit RUP draagt bij tot de realisatie van volgende concepten van de gewenste ruimtelijke structuur van Sint-Truiden:
- het verdichten van de kernstad als begrensde woon- winkel en verzorgingsstad
- het uitbouwen van vier groene schakels vanuit de binnenstad tot ver in het open landschap

Binnen de ontwikkeling van de kernstad ondersteunt het concept de uitbouw van een oost-west commerciële hoofdas Station-Markt-Brustempoort. Het bouwblok ligt op het traject van de westelijke groene schakel, tussen markt en station en met administratief centrum en stadsfeestzaal als attractiepunten.

2.2. Band met de ruimtelijke kernbeslissingen

Volgende elementen verwijzen (indirect) naar de ontwikkelingsperspectieven voor wonen, handel en voorzieningen in het stedelijk gebied :
- de ruimtelijke kernbeslissing 4: de oost-westgerichte handelsas in de kernstad versterken en verder uitbouwen, meer in detail uitgewerkt in het richtinggevend deel in maatregel 1.4
- de ruimtelijke kernbeslissing 8: gefaseerd ontwikkelen van een aantal nieuwe woonlocaties in de woonzones, met accent op de kernstad en haar directe rand, meer in detail uitgewerkt in het richtinggevend deel in maatregelen 2.1 en 2.2
- ruimtelijke kernbeslissing 22: aanleg van vier groene schakels als aantrekkelijke fiets- en wandelroutes

Dit RUP Rijschoolstraat is dus in zijn geheel **duidelijk een uitvoering van het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.** De precieze invulling van de ontwikkelingen in dit gebied is evenwel in het structuurplan niet op alle punten afgelijnd.

2.3. Herziening gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden wordt sinds begin 2009 herzien. In voorjaar 2014 zal de herziening op gemeentelijk niveau afgerond zijn.

Binnen deze herziening krijgt de versterking van het stedelijk gebied meer gewicht en wordt de functionele structuur scherper afgelijnd. Dit gebeurt o.m. door het aanzetten en aanpakken van leegstand en verkrotting en het voeren van een stimulerend beleid om toekomstgerichte woonvormen, woningtypes en projecttypologieën op de markt te krijgen.

Ook een grotere focus op het kernwinkelgebied (dat in Stapelstraat tot tegen de rand van het plangebied loopt) is hierin opgenomen, alsook het concept van de stadsboulevard / parkeerroute. Dit is een cirkelvormige route omheen de binnenstad (die ook door Rijschoolstraat loopt) die de belangrijkste parkings bedient en zo het zoekverkeer in de binnenstad zal beperken. De parkeerroute bevat een enkelrichtingsautorijstrook, een autovrije busbaan en in sommige delen een fietspad (in andere delen volgt dit de naastgelegen vesten). Op de route is een trage maar vlotte doorstroming mogelijk, met voorrang voor de kruisende voetgangers en fietsers ter hoogte van kruisende groene schakels. De parkeerroute / stadsboulevard wordt op termijn ingevoerd.

3. Plannings- en beleidscontext

3.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering op 23 september 1997. Op 17 december 2010 is de meest recente partiële herziening definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden bekrachtigd bij decreet van 25 februari 2011.

Sint-Truiden is voor delen van het grondgebied geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Delen van de gemeente kunnen tot het buitengebied behoren. De provincie bakent in nauw overleg met de gemeente en het Vlaams Gewest, het kleinstedelijk gebied af [1].

Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied dient als woon- en werkgebied en als voorzieningenpool voor de regio te worden versterkt. Als doelstellingen voor het ruimtelijk beleid in het stedelijk gebied gelden:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen
- het leefbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid
- het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

Het structuurplan beschrijft met betrekking tot deze stedelijke gebieden een aantal ontwikkelingsperspectieven. Van belang voor het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn:

- het realiseren van een trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden waarbij in de provincie Limburg maximaal 43 % van de bijkomende woningen gerealiseerd in het buitengebied en minimaal 57 % in de stedelijke gebieden
- het ontwikkelen van minimale woondichtheden en dichtheidsbeheer met een na te streven dichtheid van minimaal 25 woningen per ha voor de stedelijke gebieden waar in het dichtheidsbeheer aandacht gaat naar zowel verdichting, ontdichting als het vrijwaren van bepaalde gebieden
- het differentiëren en verbeteren van de woningvoorraad waarbij bijzondere aandacht gaat naar de centrale delen van deze gebieden en in functie van de differentiatie van groottes en types nieuwe woning- en woonomgevingsconcepten worden ontwikkeld
- het versterken van de multifunctionaliteit op een dusdanige wijze dat er een ruimtelijke meerwaarde, vormen van synergie en een complementariteit ontstaat
- het zorgen voor collectieve en openbare ruimten

[1] In het goedgekeurde afbakenings-RUP voor het kleinstedelijk gebied maakt het plangebied van voorliggend RUP deel uit van het stedelijk gebied.

- het behouden en uitbouwen van cultureelmaatschappelijke en historisch waardevolle elementen
- het ontwikkelen van een stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.

Instrumenten die in dit kader naar voor worden geschoven zijn strategische stedelijke projecten en stadsrenovatie en vernieuwing.

Geconcludeerd kan worden dat de opties van dit RUP 'Rijschoolstraat' niet in tegenstrijdig zijn met de bepalingen van het RSV en de doelstellingen ervan helpen waar maken.

3.2. Provinciaal ruimtelijk structuurplan

Op 12 februari 2003 keurde de Vlaamse regering het ruimtelijk structuurplan van de provincie Limburg goed. De herziening ervan is definitief goedgekeurd op 23 juli 2012.

Sint-Truiden maakt deel uit van de hoofdruimte Haspengouw en Voeren. Deze hoofdruimte heeft in het bijzonder een belangrijke open ruimte betekenis voor de provincie. Vooral grondgebonden landbouw en fruitteelt in landschappelijk waardevolle gebieden zijn structurele en te versterken dragers. Daarnaast zijn natuurwaarden en het watersysteem te ondersteunen functies. Ter ondersteuning daarvan kan recreatief medegebruik op provinciaal niveau - bijvoorbeeld plattelandstoerisme - worden gestimuleerd.

Sint-Truiden vormt als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied een belangrijk concentratiepunt van bebouwing en dienstverlening in dit groter open ruimte gebied dat o.a. doorloopt tot ver in de provincie Vlaams-Brabant. De ontwikkeling van Sint-Truiden wordt bepaald vanuit het standpunt van een verzorgende kern ten opzichte van zijn hinterland, zowel visueel (ruimtelijk beeld) als in het bijkomend aantal te realiseren woningen. Inbreiding primeert op uitbreiding. Sint-Truiden bezit volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan 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.

Geconcludeerd kan worden dat van de elementen die in dit RUP worden opgenomen, er weinig of geen overlappingen zijn met een provinciale bevoegdheid en dat de inhoudelijke opties in belangrijke mate sporen met deze uit het provinciale structuurplan.

3.3. Decreet grond- en pandenbeleid

Het decreet grond- en pandenbeleid werd op 27 maart 2009 goedgekeurd door de Vlaamse Regering en werd op 1 september 2009 van kracht. Wijzigingen gebeurden bij decreet van 18 december 2009 en 9 juli 2010. Eind 2013 is o.m. het deel over het verplicht voorzien van sociale woningen, de zogenaamde sociale last, door een arrest van het Grondwettelijk Hof vernietigd.

Het decreet grond- en pandenbeleid legde normen op voor de verwezenlijking van een sociaal woonaanbod, en legt nog steeds normen op voor de verwezenlijking van een bescheiden woonaanbod voor welbepaalde categorieën van bouw- en verkavelingsprojecten (onder de vorm van een sociale last verbonden aan het verlenen van de vergunning). Deze normen kunnen

worden vastgelegd per bouw- of verkavelingsproject of in een plangebied (bijvoorbeeld in een RUP).

Voor het bescheiden woonaanbod kunnen in de projectzones van het RUP normen opgelegd worden; dit percentage is vrij te bepalen. Gelet op de relatief kleine omvang van de woonprojectzones in dit kleine RUP gebeurt dit hier niet.
Algemeen legt de stad Sint-Truiden een verplichting tot het realiseren van 20% woningen die aan de VMSW-oppervlakte en uitrustingsnormen voldoen (zonder aan te geven wie deze moet realiseren of beheren) op bij iedere grotere woonontwikkeling (projectzone) op haar grondgebied. Ook voor de projecten die zullen gerealiseerd worden binnen het plangebied van voorliggend RUP zal deze norm gehanteerd worden. Dit geeft invulling aan het voorzien van het bescheiden woonaanbod.

4. Plannen en regelgeving met verordenend kader

4.1. Gewestplan

Het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren (KB 4 april 1977 en gewijzigd bij MB in 1996 en 1997) legt de bestemmingen op het gemeentelijk grondgebied vast, voor zover deze niet door latere B.P.A.'s of RUP's zijn gewijzigd. Het gewestplan voorzag de bestemming als 'woongebied' voor het gebied. Intussen is het volledige plangebied en haar omgeving evenwel gevat door het verruimd BPA Stationskwartier en haar latere gedeeltelijke herziening via een RUP.

4.2. PRUP afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden

Het PRUP afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden (MB 23 december 2008) legt de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden vast op perceelsniveau en bestemt het gebied Lichtenberg als reservegebied voor stadsuitbreiding.

De afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied heeft tot doel aan te duiden in welke gebieden een beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing is. Bijkomende ruimtebehoefte voor woningbouw, economische activiteiten en andere stedelijke activiteiten moeten in het kleinstedelijk gebied opgevangen kunnen worden.
Het plangebied van voorliggend RUP ligt volledig binnen de afbakeningslijn van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied.

4.3. Verruimd BPA stationskwartier

kaart 3: bestemmingsplan verruimd B.P.A. Stationskwartier (uitsnede)

De juridische context van dit RUP wordt in belangrijke mate bepaald door het verruimd B.P.A. stationskwartier. Dit B.P.A. is goedgekeurd door de Minister op 20 december 2001, een herzienings-RUP ervan door de Bestendige Deputatie op 16 december 2004. De herziening van het verruimd B.P.A. voorzag geen bestemmingswijziging in het plangebied, wel een aantal kleinere (vooral actualiserende) wijzigingen van de voorschriften. Het bestemmingsplan ordent dit deel van de kernstad met kwaliteitsvolle ontwikkelingsmogelijkheden voor in hoofdzaak gemengde woonprojecten.

Het volledig plangebied van voorliggend RUP ligt binnen de contouren van dit BPA. Binnen dit plangebied voorzag het BPA vooral de ontwikkeling van een woonzone met tuinstrook en intern een onbebouwbare zone voor tuinen en open ruimte.
Binnen het bouwblok waren er daarnaast twee zones voor gemeenschapsvoorzieningen, telkens ontsloten naar Rijschoolstraat. In het noorden is er voorts een kleine open zone voor parkeren.

Langs Stationsstraat, Leopold II straat en Toekomststraat voorzag het plan een thematische kroonlijsthoogte van 10 meter in waardevolle woonzone. Langs Rijschoolstraat was dit 7 meter voor zover het geen gemeenschapsvoorzieningen betrof. Stationsstraat is aangeduid als groene schakel en als handelsstraat in woonzone. Een onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen op de hoek van Stationsstraat met Leopold II straat en de aanduiding van de waardevolle panden vervolledigen het plaatje.

Ten westen voorziet het plan een woonprojectzone in het bouwblok omgeven door Koningin Astridstraat - Stationsstraat - Leopoldstraat met een openbare erfdienstbaarheid erdoorheen, tussen Leopoldstraat en Koningin Astridlaan.

4.4. Goedgekeurde en niet-vervallen verkavelingen

In het plangebied van het RUP zijn geen goedgekeurde of niet-vervallen verkavelingen gesitueerd.

4.5. Bouwmisdrijven

Binnen het plangebied zijn er geen bouwmisdrijven geregistreerd. Er worden geen bouwmisdrijven geregulariseerd in dit RUP.

4.6. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening

Op 09/01/2003 keurde de Bestendige Deputatie de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening goed. Deze verordening is gedeeltelijk herzien en goedgekeurd door de Deputatie op 13/12/2007. De verordening omvat verordende regels in verband met stedenbouwkundige voorschriften, bouwkundige voorschriften en voorschriften over milieuaspecten. Voor het studiegebied zijn onder meer de bepalingen over minimumvereisten voor woningen en werkplaatsen, kavelbreedten en -grootten, reclames, verlichting en het parkeren, alsook voor de opvang, het hergebruik, de buffering en de infiltratie van hemelwater van belang. Deze kunnen worden gevolgd of door het RUP gebiedsgericht worden vervangen. In dit geval blijven deze regels grotendeels van kracht.

4.7. VEN-gebieden

Het Vlaams ecologisch netwerk (VEN) is een samenhangend en georganiseerd geheel van open ruimte gebieden, waarin een specifiek beleid inzake natuurbehoud wordt gevoerd.
Het bestaat uit 125.000 ha effectief te realiseren oppervlakte grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO), die door de Vlaamse regering binnen de vijf jaar na de inwerkingtreding van het Natuurbehoudsdecreet[2] worden afgebakend. De eerste fase van de afbakening van het VEN is achter de rug. Vooralsnog werden enkel gebieden die reeds een groene bestemming hebben op het gewestplan, in de afbakening opgenomen.

Het plangebied van voorliggend RUP is niet gelegen in of in de nabijheid van een VEN-gebied.

4.8. Habitat- en vogelrichtlijngebieden

De Europese richtlijn 92/43/EEG van 21.05.92 beoogt het waarborgen van de biologische diversiteit door het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken. Hiertoe zal een Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) worden gevormd. Elk land dient daarvoor speciale beschermingszones aan te duiden.

[2] Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (B.S. 10 januari 1998)

Er bevindt zich geen speciale beschermingszone binnen of in de nabijheid van het plangebied van voorliggend RUP.
In uitvoering van de Europese richtlijn 92/43/EEG van 21.05.92 heeft Vlaanderen het habitatrichtlijngebied 'bossen en kalkgraslanden van Haspengouw' aangeduid, waarvan verspreide deelgebieden ook in Sint-Truiden, vooral in het noorden van de gemeente, zijn gelegen. Het plangebied ligt niet in of nabij dit habitatrichtlijngebied.

4.9. Vegetatiewijziging

Het besluit van de Vlaamse regering van 23 juli 1998, gewijzigd bij besluit van 19/7/2002, bepaalt dat het wijzigen van vegetatie en kleine landschapselementen hetzij verboden is, hetzij onderworpen aan het verkrijgen van een natuurvergunning, hetzij onderworpen aan een meldingsplicht.

De verbodsbepalingen in het besluit hebben betrekking op het wijzigen van holle wegen, graften, bronnen, bepaalde historisch permanente graslanden en poelen enz., ongeacht de gewestplanbestemming waarin ze zijn gelegen.

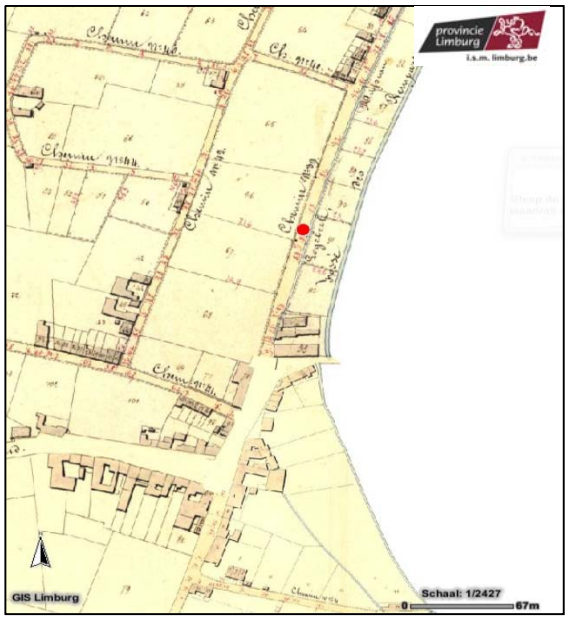
4.10. Beschermd erfgoed

Op 16 april 1996 werd een landschapsdecreet van kracht waardoor het mogelijk is landschappen te beschermen omwille van hun historische, socio-culturele, natuurwetenschappelijke of esthetische waarde. In of aansluitend bij het plangebied van dit RUP bevinden zich geen beschermde landschappen.

Op 3 maart 1976 (en verdere wijzigingen) werd het decreet van kracht ter bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. In of aansluitend bij het plangebied van dit RUP bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten of beschermde monumenten.

Het decreet bepaalt verder dat ankerplaatsen geheel of gedeeltelijk kunnen worden opgenomen in ruimtelijke uitvoeringsplannen en daardoor beschermd worden als erfgoedlandschap. In het plangebied zelf is geen ankerplaats aanwezig.

4.11. Atlas van de buurtwegen



Een net van officieel erkende buurtwegen is aanwezig in de verschillende delen van de gemeente. De officiële voet- en buurtwegen zijn aangeduid op het plan feitelijke en juridische toestand. Niet al deze wegen zijn op heden in de praktijk nog publiek toegankelijk.

Doorheen het plangebied lopen geen buurtwegen.

De kaart laat overigens ook de vroegere grachten van de stadsomwalling zien alsook de Logebeek langs Rijschoolstraat die vroeger naar deze stadsomwalling afwaterde. De Logebeek is in de 19de eeuw (voor 1877) gedempt en de stadsomwallingsgracht in het begin van de 20ste eeuw.

4.12. Milieueffectenrapportage op planniveau

De vigerende regelgeving (BVR 7/1/08) voorziet dat bij de opmaak van elk RUP wordt gescreend of het plan mogelijk dermate betekenisvolle milieu-effecten zou kunnen hebben dat de opmaak van een plan-MER waarin deze grondiger worden bestudeerd, geëvalueerd en waar zo nodig milderende maatregelen kunnen worden voorgesteld, noodzakelijk wordt. Hierover is advies van een reeks overheidsinstanties gevraagd en heeft de bevoegde Dienst Milieueffectenrapportage van de Vlaamse overheid beslist dat een plan-MER niet noodzakelijk is.

Elementen die bij de screening van het plangebied en de opties van dit RUP van belang zijn, zijn de volgende.

- Het plan betreft in hoofdzaak de herordening van bestaand bebouwd gebied.
- De projectgebieden creëren in het aan de screening onderworpen voorontwerp samen in een maximumscenario ca. 235 bijkomende parkeermogelijkheden die via Rijschoolstraat worden ontsloten (in voorliggend definitief ontwerp zijn er dat nog maximum 155).
- Het plan voorziet geen nieuwe (auto)wegen.
- De vestiging van SEVESO-bedrijven in het plangebied wordt uitgesloten.
- Een aantal aanwezige waardevolle en merkwaardige gebouwen behouden hun betere bescherming zoals beschreven in het verruimd B.P.A. Stationskwartier en de latere herziening.
- Het plangebied ligt niet in of in de omgeving van een VEN- of Natura 2000-gebied.
- Het plangebied ligt niet aan een waterloop, een vallei of in een risicozone voor overstroming, dus de invloed op ruimte voor water zal uiterst beperkt zijn
- Het plangebied ligt in het stedelijk gebied en ondersteunt de versterking daarvan met kwaliteitsvolle projecten van middelgrote schaal met (gemengd) wonen, handel en voorzieningen.
- Er worden bijkomende mogelijkheden voor vergravingen gecreëerd, met name in functie van de creatie van ondergrondse parkeerruimten.
- Het plan voorziet in bijkomende bescherming en ontwikkeling (gekoppeld aan projectontwikkelingen) van hoogstammig groen in het binnengebied van het bouwblok.

In de screeningsnota is dan ook geconcludeerd dat het toen voorliggende voorontwerp-RUP meer dan waarschijnlijk geen (negatieve) betekenisvolle effecten op het milieu in de brede zin heeft. Het bevat immers geen voor het Vlaamse milieudecreet MER-plichtige activiteiten en ordent het gebied in hoofdzaak voor een reeds aanwezige ontwikkeling en de verbetering daarvan. Uit de voorgaande paragraaf blijkt ook dat de doorgevoerde wijzigen vooral neutrale of positieve effecten hebben voor het milieu. De opmaak van een plan-MER is, zo oordeelt ook tenzij de bevoegde administratie hierover, niet noodzakelijk.
Het uiteindelijke verzoek tot ontheffing, samen met de reacties op de plan-MER-screening en nadien de beslissing van de Dienst MER zijn in bijlagen1, 2 en 3 bij deze toelichtingsnota toegevoegd.

4.13. Ruimtelijke veiligheidsrapportage op planniveau

Het Besluit houdende regels inzake Ruimtelijke Veiligheidsrapportage (BVR 26/01/2007) verplicht de afweging tot eventuele opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport bij de opmaak van een RUP, en in voorkomend geval de opmaak daarvan zelf. Het besluit voorziet een set van criteria en selectiecriteria ter beoordeling van deze rapportageplicht.

In het plangebied is thans geen SEVESO-inrichting aanwezig. Het RUP voorziet geen bestemmingszones waarin Seveso-inrichtingen zouden kunnen voorkomen. In het RUP worden meerdere aandachtsgebieden inzake veiligheid voorzien, met name woonprojectzones. De zones voor gemeenschapsvoorzieningen zullen waarschijnlijk geen pieken tot 1.000 bezoekers trekken en in hun normale functioneren (ver) beneden de 200 bezoekers gemiddeld per dag blijven. Het plangebied ligt evenwel centraal in de kernstad en bijgevolg is voor elk van deze aandachtsgebieden minstens een strook bestaande woningen in bestemd woongebied tussen het aandachtsgebied en het SEVESO-bedrijf aanwezig. Deze situatie is dus reeds in rekening gebracht.

Gelet op deze score in de gestelde criteria kan geconcludeerd worden dat er voor dit RUP geen ruimtelijke veiligheidsrapportage noodzakelijk is. Het advies van de Dienst Veiligheidsrapportering is parallel aan de plan-MERscreening aangevraagd en bevestigt dit. Het is in bijlage 5 opgenomen.

4.14. Mobiliteitstoets – plan-mober

Een bijzonder onderdeel van de milieueffecten van dit RUP zijn de effecten inzake mobiliteit. Er is van uitgegaan worden dat voor dit RUP een eenvoudige mobiliteitstoets niet zal volstaan. Het voorontwerp-RUP overstijgt immers mogelijkerwijze net de grenswaarde van 200 parkeerplaatsen waardoor de opmaak van een mober volgens het Besluit van de Vlaamse regering van 3 juli 2009 verplicht wordt. De grenswaarden voor gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties of diensten (7.500 m²) worden niet overschreden. De grenswaarden voor het bouwen van woningen (250) evenmin.

De plan-mober is in overleg met de mobiliteitsdiensten uitgewerkt en door hen goedgekeurd. Hij is aan het dossier van het RUP toegevoegd. In opvolging hiervan bevat deze toelichtingsnota (zie hoofdstuk 9) de hoofdlijnen van deze plan-mober, evenwel aangepast aan de (qua parkeren lagere opties) die vanaf het ontwerp-RUP zijn genomen. Ook aanvullende conclusies en noodzakelijke maatregelen die naar aanleiding van de plenaire vergadering over de plan-mober naar voor zijn gekomen, zijn hierin ingewerkt. Deze werkwijze kon in dit geval worden toegepast

omdat er voor het plangebied en zijn omgeving reeds heel wat studiewerk inzake mobiliteit is gebeurd, met name aan de hand van het stadsmodel voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

5. Andere relevante plannen en documenten

5.1. Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP)

Het GNOP vermeldt heel wat soortgerichte acties en maatregelen voor tal van planten en dieren. Voor het plangebied van dit RUP is dit minder relevant.

5.2. Fysisch systeem

Op de fysische systeemkaart worden de kenmerken van de bodem en het reliëf samengevoegd. Het geeft een beeld van de globale ligging van de bodems. De kaart beperkt zich tot een aanduiding van het plangebied als bebouwd gebied, zonder verdere specifiëring.

5.3. Biologische waarderingskaart

De biologische waarderingskaart beschrijft het plangebied als een dicht bebouwd gebied en beschouwd het bijgevolg als biologisch minder waardevol.

5.4. Landschapsatlas

De Landschapsatlas [3] geeft een overzicht van historisch waardevolle elementen in het traditioneel landschap. Het plangebied ligt in de kernstad van Sint-Truiden, buiten één van de beschreven traditionele landschappen. In de atlas blijft het gebied bijgevolg buiten beeld. Het gebied ligt niet langs één van de lijnrelicten die in de atlas zijn beschreven.

5.5. Waardevolle bebouwing

Zoals eerder in deze toelichtingsnota vermeld, is er in het plangebied geen patrimonium dat juridische bescherming geniet. Wel is volgend bestaand patrimonium in het plangebied opgenomen in de Vlaamse Inventaris onroerend erfgoed [4]:

- reeks van elf burgerhuizen langs Stationsstraat (onderdeel van groter geheel) (ID 22933) (huisnrs. 1;3;5;7;9;11;13;15;17;19;21)
- reeks van vier eclectische burgerhuizen langs Leopoldstraat (ID22825) (huisnrs. 52; 54; 56; 58)
- neotraditioneel herenhuis te Leopoldstraat 64 (ID 22826)
- rijschool (oude stadsfeestzaal) (Rijschoolstraat z.nr.) (ID 22915)

De meeste van deze panden zijn in het verruimd B.P.A. Stationskwartier ook reeds als waardevol pand beschermd.

[3] Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Monumenten en Landschappen, 2001

[4] Vlaamse overheid, Inventaris van het onroerend erfgoed 2009, Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend en Erfgoed, september 2009.

De waardevolle panden die werden opgenomen in de 'inventaris onroerend erfgoed' genieten een beperkte bescherming (adviesrecht Onroerend Erfgoed Limburg, afbraakverbod) en ruime functiemogelijkheden en vormen de basis voor verdere wettelijke beschermingen.

Voor het projectgebied voormalige rijschool / uitvaartcentrum impliceert de opname van voormalige rijschool en panden langs Stationsstraat in de inventaris dat advies moet worden ingewonnen bij Onroerend Erfgoed Limburg, ook al zijn zij (net zoals dit het geval was in het verruimd B.P.A. Stationsstraat) niet aangeduid als waardevol pand in het RUP.

5.6. Historische evolutie plangebied

kaart 4: Ferrariskaart
kaart 5: historische IGN-kaarten

Het plangebied lag, zoals ook de Ferrariskaart (1777) aangeeft, lange tijd en tot halverwege de 19de eeuw net buiten de stadsomwalling van Sint-Truiden, net buiten de huidige binnenstad. Het bevond zich tussen de stadspoorten naar Diest en Tienen.

In de tweede helft van de 19de eeuw komt er een station in Sint-Truiden en worden de eerste aanzetten van bebouwing in het Stationskwartier gegeven, vooral in het zuiden omheen Molenstraat / Tiensesteenweg en in het oosten, aanleunend bij de binnenstad, onder meer in het plangebied van dit RUP (zie IGN-kaart 1877). De dubbele smalle bouwblokstructuur van en omheen het plangebied (tussen de vroegere stadsomwalling / vesten en Rijschoolstraat enerzijds en tussen Rijschoolstraat en Leopold II straat anderzijds) komt dan tot stand. Het bouwblok van het plangebied is dan grotendeels, op de directe rand aan Stationsstraat na, bebouwd. De Logebeek wordt bij of voor die ontwikkeling gedempt.

Begin 20ste eeuw (1907) gaat de Provinciale Tentoonstelling van Limburg in Sint-Truiden door; het Stationskwartier en met name de ruime omgeving van Prins Albertlaan is daarbij het tentoonstellingsterrein. De bebouwing langsheen Stationsstraat wordt bij die gelegenheid gerealiseerd. Het bouwblok van het plangebied is dan grotendeels bebouwd. Koning Leopold II bezoekt de tentoonstelling, onthult een herinneringsplaket aan een van de bestaande woonhuizen van Leopold II straat en geeft daarmee zijn naam aan deze straat.
Kort na de Provinciale Tentoonstelling wordt het noordelijk deel van het Stationskwartier met een nieuw stratenpatroon uitgebouwd. Een aantal driehoekige en publiek toegankelijke squares aan de kruisingen van straten zijn daarbij specifiek in de stedenbouwkundige aanleg.

5.7. Archeologisch erfgoed

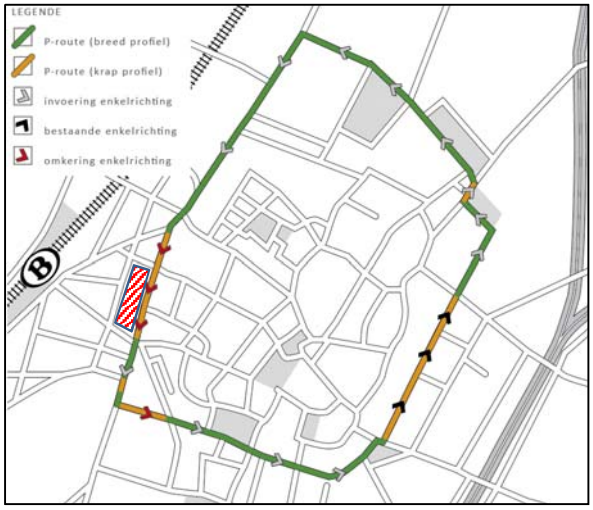
De publiekskaarten van de Centrale Archeologische Inventaris voor Vlaanderen geven voor geen enkele periode gekende archeologische sites in het plangebied aan. Net ten zuiden, op de hoek van Stationsstraat - Rijschoolstraat - Tiensestraat is men volgens de inventaris op oude verdedigingselementen (een gracht) gestoten met daarin verschillende elementen, gedateerd uit Romeinse tijd en middelleeuwen. Op basis van de kaarten van de Ferraris kan worden afgeleid dat ook het plangebied bij een voormalige stadsomwalling rond de stad ligt. Gelijkaardige vondsten zijn dus zeker niet uit te sluiten en kunnen zelfs verwacht worden. Verder van het gebied zijn diverse losse vondsten teruggevonden die een lagere informatieve waarde hebben voor uitspraken over het plangebied zelf.

In het gebied zelf is nog geen informatie gekarteerd. Omwille van voorgaande is archeologisch vooronderzoek bij elke vergraving voor nieuwe bebouwing zinvol, zeker als ondergrondse parkeerplaatsen worden voorzien. Volgens artikel 5 van het decreet houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium is de vergunningverlenende overheid ook verplicht binnen dertig dagen na ontvangst van het dossier advies in te winnen bij Onroerend Erfgoed bij vergunningsaanvragen die een invloed kunnen hebben op de ondergrond. Dit advies is bindend advies voor zover het voorwaarden oplegt, bijvoorbeeld ter bescherming van het archeologisch patrimonium.

5.8. Gemeentelijk mobiliteitsplan

De versie van het gemeentelijk mobiliteitsplan januari 2002 selecteert de N3 en N80 omheen de kernstad als primaire wegen type II. In en rond de binnenstad, en ook niet plangebied van voorliggend RUP worden geen wegen van niveau geselecteerd.

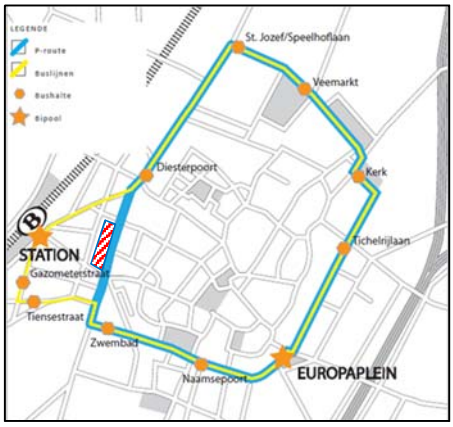
Het gemeentelijk mobiliteitsplan is recent herzien. Een aantal aspecten van het mobiliteitsplan zijn vernieuwd, andere aspecten zijn helemaal herzien in functie van een aantal geplande ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen sinds januari 2002. De oriëntatienota is conform verklaard op de Provinciale auditcommissie van 23 juni 2009, het beleidsplan op 18 december 2012. In de synthesenota (21/09/2010) zijn oplossingsrichtingen aangegeven voor verschillende samenhangende scenario's die streven naar een duurzame mobiliteit. In de synthesenota en het beleidsplan zijn de bijkomende woningen en parkeerplaatsen beschreven als strategische projecten met een grote impact op de mobiliteit.



Een belangrijke optie die bij de herziening van het mobiliteitsplan wordt voorgesteld, is de invoering van een enkelrichting stadsboulevard / **parkeerroute**. De parkeerroute is een hoofdroute en fungeert als een grote rotonde rondom de binnenstad. De rijrichting verloopt tegenwijzerzin en de verkeerssoorten worden maximaal gescheiden. De route zal ook functioneren als verdeelroute naar parkeerplaatsen.
Rijschoolstraat zal deel uitmaken van deze parkeerroute. De enkelrichting wordt er omgekeerd.
Het nieuwe stadsbestuur opteert er voor de omschakeling naar de parkeerroute op termijn in te voeren.

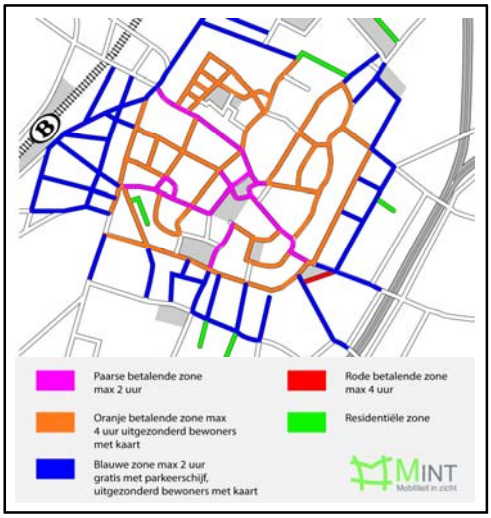
Ten aanzien van **voetgangers** spant de stad zich in om maatregelen te nemen die het comfort van de voetganger verbeteren. Volgens het beleidsplan zal bij de opmaak van RUP's steeds de toets naar doorsteekjes voor zacht verkeer worden gemaakt. De bedoeling is een fijnmazig netwerk van voetgangersvoorzieningen met een verkeersluw karakter te bekomen in het stadscentrum die het gebruik van deze vervoerswijze enkel zal stimuleren. Deze doorsteekjes worden zo ingericht dat ze herkenbaar zijn voor de gebruiker. Er dient een beeldkwaliteit aan gekoppeld te worden (bv. materiaalgebruik, vrije hoogte).

Ten aanzien van de **fietsers** wordt het uitgebreid fietsnetwerk verder uitgebouwd (zie nevenstaande figuur).
Aanvullend op de bestaande infrastructuur, wordt de fietsring, grotendeels ingericht op de bestaande vestenstructuur, gesloten. Ten oosten van het plangebied vormt Kazernestraat een bestaand traject van deze ringvormige structuur. Stationsstraat zorgt voor een (boven)lokale verbinding tussen deze ringvormige structuur en het station.



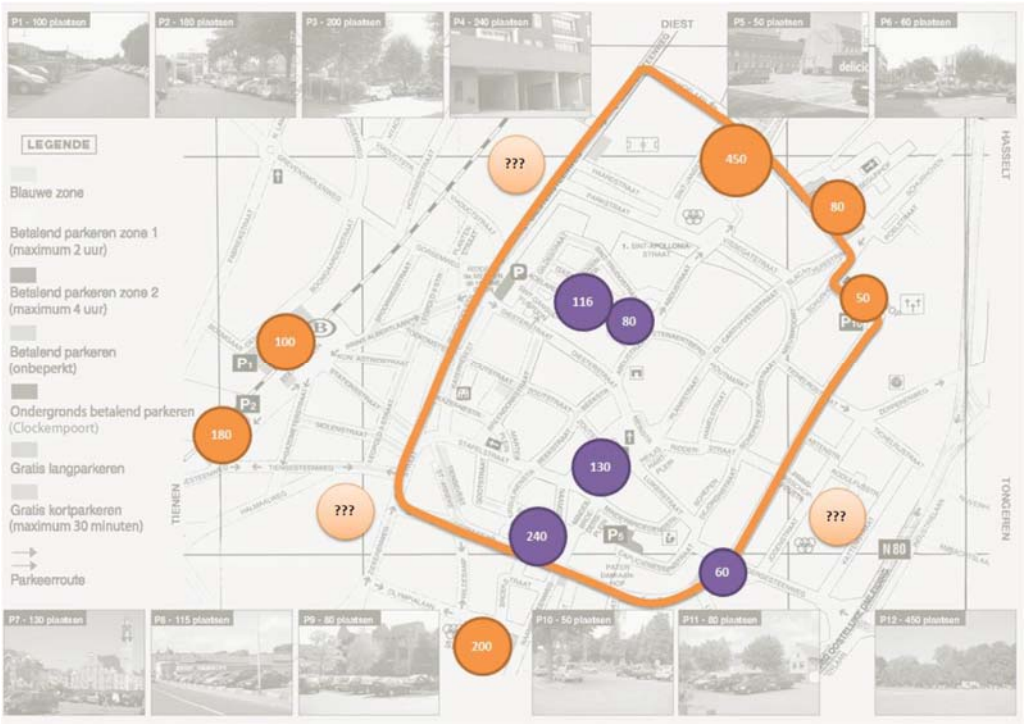
Ten aanzien van het **openbaar vervoer** wordt geopteerd de bussen niet meer over verschillende trajecten doorheen de stad te laten rijden maar de enkelrichtingsparkeerroute te laten volgen. De bussen verlaten de parkeerroute ter hoogte van Prins Albertlaan om zo het station te bereiken. Via Tiensesteenweg komen zij opnieuw op de parkeerroute terecht. Het station wordt verder uitgebouwd als één multimodaal knooppunt om snelle overstappen tussen stads- en streekbussen en trein mogelijk te maken. Door Stationsstraat zal nog een beperkt aantal stadsbussen rijden; ook wordt de straat autoluw zodat ze optimaal als aantrekkelijk verbindingen (westelijke groene schakel) voor voetgangers en fietsers tussen binnenstad en station kan fungeren.

De parkeerroute moet ertoe bijdragen het doorgaand verkeer zo veel als mogelijk uit de binnenstad te weren. Binnen de **wegencategorisering** is Rijschoolstraat net als Tiensesteenweg, Fabriekstraat, Gazometerstraat, Prins Albertlaan en Diestersteenweg in het westen van de kernstad geselecteerd als lokale weg type II (inter)lokale ontsluitingsweg. De hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Naast de ontsluitingsfunctie neemt het toegang verlenen ook een belangrijke plaats in. De weg ontsluit in een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstenzone) naar een weg van hogere categorie.



Nevenstaande figuur toont het huidig **parkeerbeleid**. Als algemeen principe zal in de toekomst het standstill-principe worden gehanteerd. Het huidig aantal parkeerplaatsen blijft behouden en wordt eventueel afgebouwd. Voor het stadscentrum komt er een parkeer-systeem met randparkings die geënt zijn op de parkeerroute. De bestaande parkings in het binnenstad blijven in eerste instantie bereikbaar via een aantal parkeerlussen. Vooraleer er begonnen kan worden met de afbouw van parkeerplaatsen in de binnenstad dient zij in aantal gecompenseerd te worden in ondergrondse parkeergarages. Er worden bewonerskaarten uitgereikt en een gebied afge-bakend voor enkel residentieel parkeren.

Voor het toekomstig parkeerbeleid worden vooral randparkings omheen de stadsboulevard / parkeerroute (oranje bollen op bijgaande figuur) uitgebouwd om de druk op de binnenstad (met haar centrumparkings (paarse bollen) te ontlasten.



Bij deze randparkings nemen de noordelijke parkings aan Veemarkt / Begijnhof het belangrijkste aandeel op (530 plaatsen); in de latere voorbereiding van het RUP Speelhof – Begijnhof – Veemarkt is dit nog verhoogd naar 600 plaatsen. Zoals de figuur aangeeft is het net buiten de oostrand maar vooral buiten de westrand van de binnenstad zinvol nog bijkomende randparkings uit te bouwen. Het plangebied van het RUP ligt tussen de beide aangegeven licht oranje bollen.
Het goedgekeurde beleidsplan van het mobiliteitsplan bevat hierover volgende uitspraken en acties :

- de parkeerroute heeft als gevolg dat er parkeerplaatsen verdwijnen. (…) In het BPA Binnenstad en in het BPA Stationskwartier zijn een aantal gebieden bestemd voor de aanleg van buurtparkings. Op deze manier kan er per blok een buurtparking worden voorzien
- actie B.6.2 opvolgen parkeerplan kernstad conform mobiliteitsplan
- actie C.8.6. opname parkeerbezettingscijfers (2x/jaar) in gebieden met aanpassingen aan parkeerregime.

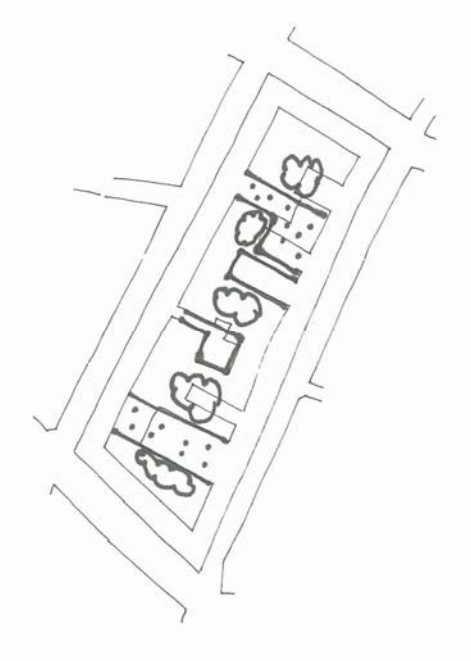
5.9. Eigendomsstructuur

kaart 6: eigendomsstructuur

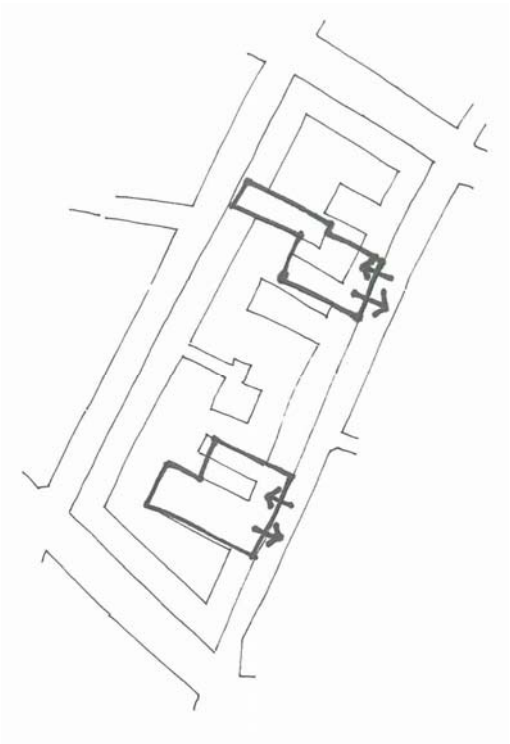
Het bouwblok is overwegend in particulier bezit van relatief kleine eigenaars. Drie iets grotere percelen / delen zijn in overheidsbezit (Stad, AGOST en Belgacom).

6. Visie en concept

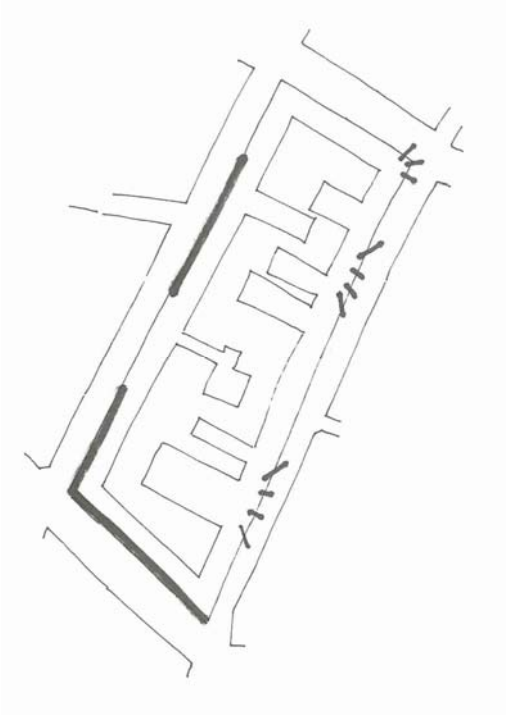
Op basis van volgende concepten kan een kwaliteitsvolle ontwikkeling in dit bouwblok tot stand komen :



- **compartimentering** van het bouwblok uitzuiveren tot minder (max. twee) maar volledig doorlopende **hogere dwarsgebouwen** (met minder licht behoevende functies of met qua uitkijk afgeschermd wonen) en met zichtbaar groen en dak/patiotuinen bovenop de dwarsgebouwen (cluster stadsfeestzaal en cluster belgacom), en twee lagere en niet volledig doorlopende dwarsgebouwen (recazaak en theater), met echt **groene kamers** tussenin.
de dwarse gebouwen kunnnen ook worden gevormd door dwarse bebouwing omheen een steeg of dwarspleintje haaks op Rijschoolstraat, dat zorgt voor extra zon en licht in die smalle straat



- uitbouwen langs stadsboulevard / parkeerroute van twee grotere **parking(s)**, mede voor opvang van (middellange) bezoekers van het westelijk deel van de binnenstad, o.m. het AC en de te ondersteunen handel in begindeel Stapelstraat / parkings met in- en uitrit langs parkeerroute (duidelijkheid en geen verhoging autodruk in woonstraat Leopoldstraat) en met verzorgde en veilige ingangen, ook voor fietsers en voetgangers / parkings grotendeels ondergronds, maar aan Rijschoolstraat ook op gelijkvloers, deels achter een levendige functie aan de straat (winkel, dienst ?)



- respecteren **waardevolle wanden** (ensembles) in Stationsstraat en Leopoldstraat / opwaarderen banale en versnipperde wand Rijschoolstraat / realisatie nieuw hoogwaardig hoekpand aan Toekomststraat

7. Gebiedsgericht onderzoek voormalige kazernerijschool

7.1. Situering

Het stadsbestuur van Sint-Truiden bereidt de bouw van een nieuw jongerencentrum (met fuif/feestzaal) nabij het station (buiten dit RUP) voor; parallel hieraan is de bestaande stadsfeestzaal (in dit RUP) enige tijd geleden gesloten.
Voor dit gedeelte van dit bouwblok is ondertussen een stadsherwaarderingsproject in voorbereiding: voor de stadsfeestzaal (voormalige kazernerijschool), het uitvaartcentrum en hun omgeving. Het stadsontwikkelingsbedrijf AGOST bereidt dit met betrokken particulieren voor.
Voor stad en AGOST is dit project (en het RUP) dringend omdat het project mee inkomsten moet genereren, o.m. voor de (af)betaling van het nieuwe project aan het station.

Op basis van vooroverleg binnen de stad en met AGOST, en van de adviezen van overheden vanuit de plan-MERscreeningsronde, is een eerder voorontwerp van RUP voor het gehele bouwblok (en ook andere wenselijke projecten daarin) uitgewerkt. De betreffende site is daarin opgenomen in een projectzone waarin naast het perceel van de voormalige kazernerijschool ook een vijftiental panden uit de omgeving onderdeel vormen. Voor dit geheel wordt een ontwikkeling hoofdzakelijk in de richting van wonen voorzien, maar wel gecombineerd met een (collectieve) parking die aantakt op de toekomstige parkeerroute / stadsboulevard die doorheen Rijschoolstraat zal lopen.

Tijdens de plenaire vergadering over dat voorontwerp van RUP zijn meerdere bezorgdheden, bedenkingen en suggesties over de aanpak van deze projectsite naar voor gekomen, meer in het bijzonder over de mogelijkheden die daarin voor de voormalige rijschool worden toegelaten. Dit hoofdstuk gaat hier, mede op basis van verder gevoerd overleg met de meest betrokken hogere overheden, nader op in.
In functie hiervan is in opdracht van OMGEVING en het stadsbestuur een screening van de erfgoedwaarde van de voormalige rijschool doorgevoerd door erfgoedexpert en architect Dimitri Minten van RE-ST. Deze screeningsnota is integraal in bijlage 6 bij dit document weergegeven.
Op basis van de bevindingen en voorstellen daaruit, en van een analyse van de verschillende andere mogelijke functies voor hergebruik van dit gebouw, zijn bijkomende ontwikkelingsalternatieven voor de site – waarbij het gebouw van de voormalige rijschool geheel of gedeeltelijk (de waardevolle elementen) wordt behouden en geïntegreerd – ontwerpend onderzocht en mede in vergelijking met de andere alternatieven geëvalueerd.

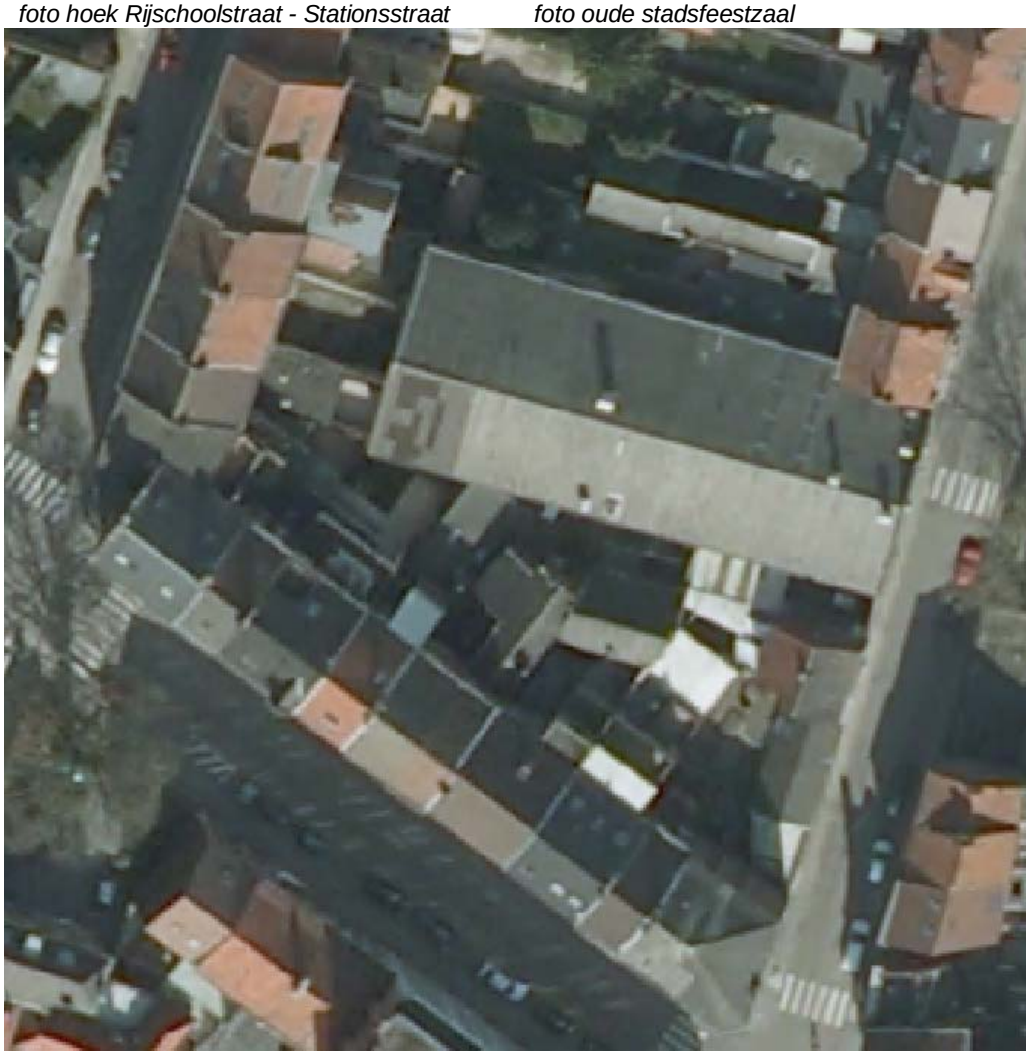
7.2. Context van de voormalige kazernerijschool

De voormalige kazernerijschool is gelegen in Rijschoolstraat 73. Dit volledig bebouwde perceel is eigendom van de Stad Sint-Truiden. Het pand bestaat uit een grote rechthoekige ruimte van ca. 46 x 19 m bruto (ca. 45 x 17 m binnenafmetingen) onder een lang zadeldak, met nok haaks op de straat. Deze ruimte heeft een vrije hoogte van ca. 6 m onder de dakspanten (en ca. 9 m in de nok). In het eerste gedeelte van het gebouw, tegen de straat aan, is in de ruimte een tussenverdieping geplaatst. De fotoreportage in bijlage 6 geeft het gebouw weer.
Het gebouw is achteraan via een open koer doorverbonden met het pand Leopold II straat 84, eveneens stadseigendom en een voormalig woonhuis waarvan het gelijkvloers thans grotendeels als garage is ingericht.
Beide gebouwen staan thans leeg. Zij zijn constructief in redelijke staat.

Navolgende foto's situeren de voormalige rijschool in het projectgebied.

foto hoek Rijschoolstraat - Stationsstraat

foto oude stadsfeestzaal



luchtfoto

Deze projectzoekzone bevat nagenoeg de volledige hoek van het bouwblok aan Stationsstraat / Rijschoolstraat. Door middel van drie panden sluit de zone ook aan op Leopold II Straat.

De panden aan Stationsstraat vormen morfologisch één geheel. De panden hebben alle hetzelfde gabarit: nl. drie bouwlagen onder zadeldak. Vooral het perfect aansluiten en de gelijke diepte van de daken valt op.

7.2.1. Juridische context

Het pand van de voormalige rijschool is opgenomen in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed. Voor de aanwezige erfgoedwaarde is daarbij de beschrijving in 'Bouwen door de eeuwen heen, Inventaris van het cultuurbezit België' (deel 6n 2) gehanteerd. Daarin wordt het gebouw als volgt omschreven:
'Voormalige rijschool. Thans Stedelijke Feestzaal. Alleen de voorgevel is zichtbaar vanaf de straat. Bakstenen gebouw onder weinig hellend zadeldak (nok loodrecht op straat, golfplaten), uit de tweede helft van de 19de eeuw. Monumentaal opgevatte voorgevel (schoudergeveltype), geritmeerd door rondboognissen van verschillende afmetingen; in het midden, bakstenen rondboogpoort. Het interieur werd volledig aangepast aan de nieuwe functie.'
De opname in de Inventaris houdt o.m. in dat bij een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de gehele of gedeeltelijke afbraak van het pand advies aan Onroerende Erfgoed Limburg moet worden gevraagd. Dit advies is niet bindend, maar wordt door het Departement Ruimtelijke Ordening doorgaans gevolgd.

Het pand van de voormalige rijschool is in het thans geldend bestemmingsplan, de combinatie van het verruimd B.P.A. en het herzienings-RUP Stationskwartier (MB 20/12/2001 en BD 16/12/2004), onderdeel van een zone voor gemeenschapsvoorziening en niet aangeduid als waardevol pand.
Het aansluitende pand in Leopold II straat is in dat plan opgenomen in een woonzone met tuinstrook en is wel geselecteerd als waardevol pand.

7.2.2. Feitelijke context

De voormalige rijschool werd de voorbije decennia gebruikt als stadsfeestzaal. Een studie uit 2005 over een beperkte renovatie van het gebouw heeft niet tot uitvoering geleid. Omwille van verschillende elementen van mogelijk brandgevaar is het gebruik als stadsfeestzaal in de loop van 2013 finaal stopgezet.
Een nieuwe feestzaal zal in het geplande (bouwaanvraag eind 2013 ingediend) jongerencentrum aan het station (Gazometersite) in gebruik genomen worden.

7.2.3. Historische context

De kazernerijschool is gebouwd en fungeerde als onderdeel van de Schuttershofkazerne die in 1837 in een voormalige refugie van de abdij van Nonnemielen tussen Kazernestraat en Zoutstraat is gebouwd. Het rijschoolgebouw is in 1861 gebouwd (zie IGN – kaart 1877), en dit volledig losstaand van de kazerne, met de restanten van de stadsomvalling en de bijhorende gracht tussen beide. De rijschool is opgetrokken in een toenmalig onbebouwd deel van het bouwblok nabij de dan nog te realiseren Stationsstraat. Stond het rijschoolgebouw oorspronkelijk waarschijnlijk vrijstaand (zie kaart 1877), dan is ze waarschijnlijk nog in de loop van diezelfde eeuw langs de straat ingebouwd geraakt.

Voor zover te achterhalen is, hadden Schuttershofkazerne, een van de drie toenmalige militaire kazernes in de Truiense binnenstad, en bijhorende rijschool meer dan waarschijnlijk weinig betekenis en impact op het stedelijk leven. Zij waren allicht sterk op zichzelf gericht. In de

documenten over de Provinciale Tentoonstelling die in hun directe omgeving plaats vond, worden zij immers niet vermeld. Ook in andere aanwezige historische studies en beschrijvingen van de binnenstad, bijv. 'Sint-Truiden ingekaderd 1830 – 1914' van E. Deconinck e.a., naar aanleiding van de Sint-Trudofeesten 1998, komen zij niet aan bod. In de zoekfuncties op internet komen zij niet voor.
Het enige historische werk dat er over bekend is en gebundeld is in een brochure van de Erfgoedcel Sint-Truiden naar aanleiding van de Monumentendag 2011, genaamd 'Sporen van conflicten in de binnenstad', bevestigt dit beeld (citaat) :
'Opvallend maar waar, de kazerne werd gebouwd in de vroegere refuge met grote hof van de abdij van Nonnemielen. Het terrein was in 1829 door de stad gekocht om het in te richten als schuttershof. De schutterij was in 1815-1830 geen gezelligheidsvereniging wel een uit burgers bestaand verdedigingskorps. De schutterij is er nooit gekomen en de kazerne heeft nooit een belangrijke militaire rol gespeeld'.

De kazerne (en de bijhorende rijschool) zijn vlak na WO II gesloten en in gebruik genomen door de stad. Meer dan waarschijnlijk was de rijschool tot dan in hoofdlijnen nog oorspronkelijk.

Beknopt kunnen de opeenvolgende functies en verbouwingen aan het gebouw na zijn sluiting als rijschool worden aangegeven :
- waarschijnlijk vanaf 1947 (na herstellingen) in gebruik genomen als stadsfeestzaal
- aanpassings- en herstellingwerken aan het dak, met inbegrip van de plaatsing van golfplaten (1947)
- herstellingswerken aan het buitenschrijnwerk (1948)
- eerste invullingen voor stadsfeestzaal (1947 – 1964): voorzien van inkom, toiletten, tussenverdieping, buffetten
- grondige transformatie tot stadsfeestzaal (1974 – 1976): nieuwe vloer, aangepaste trap, nooduitgang, verbouwing zijmuren
- aanpassing voorgevel (dichtmetselen openingen en vergroten poort) eveneens in 1974 – 1976.

7.3. Analyse van mogelijke nieuwe functies voor het gebouw en de ruimte van de voormalige rijschool

Mogelijke nieuwe functies voor de voormalige kazernerijschool kunnen op hoofdlijn voor drie verschillende soorten invullingen worden gezocht :
- functies die de hoofdstructuur van het gebouw (grote zaal met vier muren en grote ruimte onder dak) als geheel of grotendeels kunnen gebruiken
- functies die een substantieel deel van het gebouw, namelijk de grote ruimte met de omringende muren, kunnen gebruiken
- functies die specifieke, als waardevol geconstateerde onderdelen van het gebouw kunnen integreren. Deze komen in het laatste punt van dit subhoofdstuk aan bod, maar bepalen doorgaans nauwelijks de aard van de functies die een project op de site kan bevatten.

De eerste twee soorten functies worden hierna achtereenvolgens geanalyseerd.

7.3.1. Functies die het gebouw als geheel kunnen benutten

In theorie is een veelheid aan mogelijke nieuwe functies voor het gebouw / de grote overdekte zaal van de voormalige rijschool na de sluiting als stadsfeestzaal mogelijk. Deze worden in dit hoofdstuk opgelijst en gekaderd wat betreft de reële nood er aan in Sint-Truiden. Al de aangegeven functies kunnen een oppervlakte van min. 750 m² zinvol benutten. Tegelijk is er bij

aangegeven of ze mogelijk ook een grote zaal of een grote, hoge zaal zinvol kunnen benutten. Vooral in dat laatste geval zou de ruimtewerking van het gebouw immers tot zijn recht komen. Er wordt telkens van uit gegaan dat het gebouw van de voormalige rijschool in een ruimer project wordt geïntegreerd, waardoor minstens in delen van een van de beide zijgevels / langse scheimuren doorkijkbare ramen mogelijk zijn.

Mogelijke nieuwe functies in de sfeer van **gemeenschapsvoorzieningen** zijn :

- een **nieuwe stadsfeestzaal**: dit vereist behoorlijke investeringen in veiligheid en isolatie, en dus ook dakversteviging. De stad zet voor deze functie in op de nieuwbouw aan Gazometerstraat / stationsplein en heeft geen middelen voor de bouw / exploitatie van twee dergelijke sites, zo daar al op schaal van Sint-Truiden vraag naar zou zijn. Private uitbating van een grote feestzaal is mogelijk een meer realistische optie, maar hiervoor bieden andere erfgoedgebouwen in Sint-Truiden (bijv. sommige hoeven en kastelen) een interessanter kader (zowel van uitzicht, sfeer als praktische organisatie). Deze functie kan een grote, hoge ruimte gebruiken, maar zal ondergeschikt ook een deel kleinere en lagere ondersteunende lokalen nodig hebben
- een (of meer) **vergaderzalen** / een buurtcentrum: los van de scholen zijn er in Sint-Truiden al twee ingerichte vergaderzalen van een dergelijke omvang aanwezig (club in het cultureel centrum en Academiezaal) die geen van beide vol geagendeerd zijn, zeker voor vergaderingen niet maar evenmin voor repetities en voorstellingen. Vermoedelijk is er dus weinig of geen nood aan een derde grote vergaderzaal in de stad. Meerdere kleinere vergaderzalen zijn wel een functie waar nog behoefte aan is (deze in het cultureel centrum zijn regelmatig volzet) en zij kunnen toelaten de schil van het gebouw te behouden (mits het voorzien van de nodige raamopeningen), maar tenzij ze als losse boxen in de ruimte van de voormalige rijschool worden geplaatst, zal het ruimtegevoel van de rijschoolzaal met deze functie verloren gaan
- een **theater- of bioscoopzaal**: een dergelijke functie vereist eveneens behoorlijke investeringen in veiligheid en isolatie, en dus ook dakversteviging, maar ook in akoestiek. Ze zou het merendeel van het gebouw als een grote ruimte onder de spanten kunnen gebruiken en valoriseren. Meerdere soortgelijke private projecten zijn recent op andere plaatsen in de kernstad uitgewerkt of in voorbereiding (theater Rijschoolstraat, bioscoopzaal Naamsevest); samen met de infrastructuur en het aanbod van het cultureel centrum lijken de behoeften terzake op schaal van Sint-Truiden ingevuld
- een **overdekte markt**: een dergelijke functie kan met een minimale aanpassing in de grote ruimte van het bestaande gebouw plaats vinden. Isolatie-ingrepen en dakversteviging zijn niet nodig. Er is in Sint-Truiden al een wekelijkse markt, maar mogelijk kan een dagelijkse versmarkt (voeding) naar zuiderse gewoonte en als een alternatief voor een superette, hiervoor een goede aanvulling zijn. Onduidelijk is echter of private initiatiefnemers voor zulk een openbare markt interesse hebben; de stad zal dit niet organiseren. Aansluiting kan mogelijk gezocht worden bij de fruitsector
- een **stedelijke dienst**: gelegen in de nabijheid van het Administratief Centrum, kan dit een zinvolle plaats voor uitbreiding van de stadsadministratie of voor een iets zelfstandiger ‘dependance’ ervan zijn. Evenwel is dit een functie die geen dergelijke grote (en hoge) zaal kan gebruiken en zal het bruikbaar maken van het gebouw ervoor behoorlijke investeringen in isolatie, dakversteviging, compartimentering, toegankelijkheid, binnentrekken van licht en lucht vergen. Daarenboven zijn in de directe nabijheid van het AC nog meerdere, en meer geschikte gebouwen voor gebruik door de stadsadministratie aanwezig (voormalig schoolgebouw, voormalige pastorij, …) en staat beleidsmatig eerder een bundeling van de stadsadministratie dan een verspreiding ervan voorop
- een **sportschuur**: qua oppervlakte en graad van afwerking is dit een functie die erg goed een grote zaal zoals die van de voormalige rijschool kan gebruiken, alleen qua hoogte kunnen de

lagere dakdelen en de spanten voor bepaalde balsporten voor problemen zorgen. Ondergeschikt zal een dergelijke functie ook een deel kleinere en lagere ondersteunende lokalen nodig hebben. Met de geplande bouw van een nieuwe sporthal aan de Veemarkt is het evenwel onduidelijk of er daarnaast ook nog publiek is voor een kleinere, beperkter uitgeruste versie daarvan (met in hoofdzaak slechts één zaal / sportveld) op vijf minuten fietsen er vandaan. En de stad beschikt niet over de middelen om beide sportprojecten te (ver)bouwen en de exploiteren. Voor een private exploitatie heeft een eenvoudige sportschuur allicht te weinig aantrekkingskracht / rendabele onderdelen, tenzij misschien voor sommige sporttakken die in de nieuwe sporthal niet terecht zullen kunnen omdat ze een permanente eigen inrichting behoeven, zoals een boksclub, een squashclub, een club van of zaal voor de recent boomende padelsport, … . Dergelijke sporten kunnen een grote zaal benutten, of gebruiken glazen scheidingswanden waardoor het ruimtegevoel overeind blijft; evenwel is de kans groot dat ze om de zaal voldoende te kunnen verwarmen alleen de ruimte onder de spanten zullen gebruiken. In dat geval zijn ook investeringen in dakversteviging nodig. Of dergelijke clubs zonder overheidssteun voldoende middelen hebben voor een permanent gebruik van dergelijke zaal is echter weinig waarschijnlijk

- een **specifiek indoorsportcomplex** (fitness, bowling, …): een dergelijk, waarschijnlijk privaat initiatief heeft nood aan een grote zaal, maar deze hoeft niet per se hoog te zijn. Ondergeschikt zal een dergelijke functie ook een deel kleinere en lagere ondersteunende lokalen nodig hebben. Dit kan dus een geschikte functie voor de voormalige rijschool zijn. Evenwel is er net achter de hoek in Stationsstraat al een grote fitness (1.600 m²) en iets verderop in Tiensesteenweg een bowling. De kans dat er Rijschoolstraat een tweede dergelijke functie komt is dus vrij klein
- het **stadsarchief**: indien het stadsarchief (thans in de kelder van het Administratief Centrum) ooit een grotere ruimte of uitbreiding behoeft, wat thans niet het geval is, zou de grote zaal van de voormalige rijschool hiervoor in aanmerking kunnen komen, mits investeringen in klimatisatie. Evenwel is een louter gebruik van de gelijkvloerse laag voor deze functie een weinig efficiënte vorm van ruimtegebruik en is anderzijds het inbrengen van een bijkomende vloer voor papieropslag een vrij zware ingreep, die de ruimtebeleving van het gebouw beduidend afzwakt. Bovendien is het terugverdieneffect er van voor de stad zeer onduidelijk
- een lokaal voor een **welzijnsdienst**: indien een (grotere) Truiense welzijnsdienst een grotere ruimte of uitbreiding behoeft, wat voor zover bekend niet het geval is, zou de voormalige rijschool hiervoor in aanmerking kunnen komen. Evenwel is dit een functie die geen dergelijke grote (en hoge) zaal kan gebruiken en zal het bruikbaar maken van het gebouw ervoor behoorlijke investeringen in isolatie, dakversteviging, compartimentering (units in de zaal ?), toegankelijkheid, binnentrekken van licht en lucht vergen
- een lokaal voor een **jeugdvereniging**: indien een Truiense jeugdvereniging een grotere ruimte behoeft, wat voor zover bekend niet het geval is, zou de grote zaal van de voormalige rijschool, eventueel opsplitst in twee of drie delen hiervoor in aanmerking kunnen komen. Evenwel zal dit behoorlijke investeringen in isolatie en dakversteviging vergen en is een jeugdlokaal zonder buitenruimte minder interessant. Bovendien is het terugverdieneffect er van voor de stad zeer onduidelijk. In de lijn van de investeringen die de stad doet, ligt het voor de hand dat jeugdverenigingen zoveel als mogelijk de nieuwe zalen aan het station gebruiken
- een deel van een **school**: als technisch atelier of crea-atelier voor een school uit technisch of kunstonderwijs, als overdekte speelplaats of als sportzaal van een nabijgelegen basis- of secundaire school kan de grote ruimte van de voormalige rijschool zonder grote ingrepen goed functioneren. Evenwel kiest de nabij gelegen technische school er voor haar verdere groei en uitbreiding niet verspreid over de stad, maar gebundeld op haar huidige campus aan Gildestraat te realiseren. Heeft de Academie als enige vorm van kunstonderwijs in Sint-Truiden voldoende en goede ruimte in haar hoofdgebouw aan Gorsemweg en de zeven andere vestigingsplaatsen in Sint-Truiden en staat ook hier eerder een bundeling van de

stadsadministratie dan een verspreiding ervan voorop. En beschikken de vier meest nabije scholen (basisschool Park in Zoutstraat, basis- en secundaire school Ursulinnen in Ursulinnenstraat, secundaire school aan Tiensesteenweg en toekomstige basisschool aan Gazometerstraat / stationsplein), voor zover bekend, elk over voldoende overdekte speelruimte en een sport/turnzaal

- **cluster logopedieruimten voor omliggende scholen**: wanneer een of meerdere omliggende scholen nood zouden hebben aan logopedieruimten (wat thans niet bekend is), zouden deze in units binnen het rijschoolgebouw kunnen worden ingebracht waarbij de grote ruimte zelf als ontvangst-, wacht- en tentoonstellingsruimte fungeert. Een dergelijke functie en netoverschrijdende samenwerking ervoor is, wanneer deze behoefte effectief bestaat, uiteraard zinvol. Maar de kans is groot dat scholen ze, als het enigszins mogelijk is, op hun eigen site zullen willen onderbrengen
- **gurdwara** (Sikh-tempel): deze functie kan de grote ruimte van de voormalige rijschool gebruiken, zelfs met de hoogte, maar vermoedelijk omwille van de verwarming slechts tot onder de dakspanten. Investeringen in o.m. isolatie zijn nodig. Evenwel vereist deze functie veel meer dan alleen een grote zaal (ook vergader- en werkruimten) en een totale oppervlakte van ca. 1.500 m². Het gebouw van de voormalige rijschool is daarvoor te klein. Daarboven is voor deze functie recent al een andere passende locatie in de randstad gevonden
- … .

Kortom, alleen een private feestzaal en eventueel een specifiek ingerichte sportzaal en een overdekte versmarkt komen als gemeenschapsvoorziening als mogelijke functie naar voor die de grote ruimte van de rijschool (al dan niet hoog) mogelijk zinvol zouden kunnen hergebruiken. Dergelijke functies passen (mits goede akoestische isolatie) evident in de kernstad. Zij behoeven (misschien minder dan elders, buiten de kernstad omdat meer bezoekers makkelijker met de fiets of te voet kunnen komen) parkeerruimte, die echter mee in het geheel van de projectzone kan worden ingebouwd.

Mogelijke nieuwe functies in de economische sfeer zijn :

- een **middelgrootwinkelbedrijf**: op zich, wanneer de toelevering zonder hinder voor het verkeer op de parkeerroute / stadsboulevard kan worden opgelost, kan de grote ruimte van de voormalige rijschool, al dan niet uitgerust met een winkelmezzanine, goed geschikt zijn voor een middelgrootwinkelbedrijf. Maar waarschijnlijk zullen alleen specifieke handelszaken (bijv. een grote sportwinkel) de hoge ruimte onder het dak mee kunnen benutten. In elk geval zal bijkomende isolatie en dus ook dakversteviging nodig zijn. Allicht zal een ondergeschikt deel aan kleinere dienst- en opslagruimten nodig zijn. Evenwel geeft de kleinhandelsstudie voor Sint-Truiden [5] aan dat het kernwinkelgebied van Sint-Truiden best geconcentreerd blijft langs de as Stapelstraat – Luikerstraat en niet daarbuiten uitzwermt (behalve op sommige plaatsen, zoals bijv. de Omleiding, als alternatief voor grote baanwinkels). Alhoewel de voormalige rijschool niet ver van het einde van Stapelstraat ligt, wordt van het (in die studie, maar ook in de herziening van het gemeentelijk structuurplan) vooropgestelde bundelingsprincipe van hoogwaardige handel best niet afgeweken om de fragiele aantrekkelijkheid van het kernwinkelgebied niet onnodig te ondergraven. De enige handelsfuncties die dan voor een dergelijke grote ruimte wel in aanmerking zouden kunnen komen zijn een superette voor dagelijks gebruik (maar die heeft de hoge ruimte allicht niet nodig) of een handel in grotere producten die niet in het kernwinkelgebied thuishoort, zoals bijv. een handel met toonzaal in sanitaire toestellen, meubels, … . Mits het parkeren en afhalen van goederen daarvoor via een ondergrondse parking in de projectzone kunnen

‘5 Ontwikkeling van Sint-Truiden tot aantrekkelijk handelscentrum van de toekomst, Nelson, 2010 i.o.v. stad Sint-Truiden.’

worden opgelost, kan dit realistisch zijn. Toelevering zal evenwel waarschijnlijk via Leopold II straat moeten gebeuren

- een **recazaak**: een recazaak (grand-café, taverne, restaurant, dancing) met een specifiek cachet kan mogelijk de grote ruimte van de voormalige rijschool zinvol benutten. Maar voor de doorsnee reca-zaken is deze ruimte te groot en alleen bruikbaar wanneer een gedeelte tot terras zou worden opengewerkt. Allicht zal bijkomende isolatie en dus ook dakversteviging en een ondergeschikt deel aan kleinere dienst- en opslagruimten nodig zijn. Evenwel sluiten grotere reca-zaken en zeker grote zaken die veel publiek trekken, best aan bij de bestaande concentraties aan H. Hartplein of aan een eventuele toekomstige concentratie aan het station
- een **binnenspeeltuin**: een dergelijk privaat recreatief initiatief kan een grote en hoge zaal best gebruiken (mogelijk is ze er zelfs te klein voor). Ondergeschikt zal een dergelijke functie ook een deel kleinere en ondersteunende lokalen nodig hebben. Maar verder kunnen de ingrepen relatief beperkt blijven. Dit kan dus een geschikte functie voor de voormalige rijschool zijn. Mits het parkeren daarvoor elders in de projectzone kan worden opgelost, kan dit realistisch zijn
- een **ambachtelijk bedrijf**: op zich, wanneer de aan- en afvoer zonder hinder voor het verkeer op de parkeerroute / stadsboulevard kan worden opgelost, kan de grote ruimte van de voormalige rijschool goed geschikt zijn voor een ambachtelijk bedrijf, zeker wanneer het grote stukken behandelt of veel (hoge) opslag nodig heeft. Afhankelijk van het type bedrijf kunnen de ingrepen mogelijk beperkt blijven, maar vermoedelijk is een akoestische isolatie en dus ook dakversteviging wel noodzakelijk. Het behoud van passende ruimten voor ambachtelijke bedrijvigheid in de stad is een optie die bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan naar voor wordt geschoven. In welke mate dergelijke bedrijvigheid (de waardevolle elementen en het cultuur-historische karakter van) het gebouw ook op langere termijn zal respecteren is een open vraag
- een **opslagruimte**: als specifieke vorm van ambachtelijk bedrijf kan de grote en hoge ruimte van de voormalige rijschool goed geschikt zijn voor een opslagruimte, tenminste wanneer het meer langdurige opslag betreft, zoals een goederenbewaardepot bij verhuis. Snel wisselende opslag in de sfeer van logistiek en transport zijn hier, in het drukste deel van de stadsboulevard / parkeerroute minder tot niet aangewezen, zelfs niet met kleine bestelwagens. In welke mate dergelijke bedrijvigheid (de waardevolle elementen en het cultuur-historische karakter van) het gebouw ook op langere termijn zal respecteren is een open vraag
- een **betalende parking**: een betalende parking voor bewoners en bezoekers uit de buurt en aan het kernwinkelgebied is hier, door de ligging aan de parkeerroute / stadsboulevard en aan de kop van dat kernwinkelgebied, een goede functie. Deze kan de grote ruimte van de voormalige rijschool volledig benutten, maar ze behoeft de hoge ruimte niet. Het inbrengen van een tweede parkeerlaag is mogelijk, maar dit verkleint de ruimtebeleving van het gebouw aanzienlijk. Deze functie behoeft verder nauwelijks ingrepen in het gebouw, maar om ze voor private uitbating rendabel te maken is meer dan waarschijnlijk integratie in een ruimere parking zoals in het voorontwerp-RUP voorzien nodig
- een **bedrijfsverzamelcentrum** (al dan niet voor startende bedrijfjes, al dan niet in de kantoor-, diensten- of ambachtelijke sfeer): op zich kan dit een goede functie voor het gebouw zijn, maar allicht dient het dan opgedeeld in kleinere ruimten of dienen er losse units in de ruimte geplaatst. Kantoortjes kunnen zich aan de voor- en achterzijde en aan het deel van een zijgevel met ramen bevinden, maar elders in het gebouw ligt dat moeilijker (geen lichtinval). Trekker van een dergelijk bedrijfsverzamelgebouw zal allicht een overheid / het stadsontwikkelingsbedrijf moeten zijn, maar de prioriteit voor AGOST op dit vlak ligt in de kop van Stapelstraat, waar het effect op de levendigheid van het handelsgebeuren en van het kernwinkelgebied groter is; de kans dat een private ontwikkelaar een dergelijk project wil trekken en beheren lijkt erg klein

- … .

Sommige combinaties van deze functies, met name van een laag parkeren en een tweede laag met een andere functie (reca-zaak, binnenspeeltuin, …) zijn ook mogelijk, maar dan wel met een beduidende afzwakking van de ruimtebeleving van het gebouw.
Kortom, slechts enkele economische niche-activiteiten komen als mogelijke functies naar voor die de grote ruimte van de voormalige rijschool mogelijk zinvol zouden kunnen hergebruiken: een specifieke middelgrootwinkel (sanitair, meubels, …), een binnenspeeltuin en eventueel een ambachtelijk bedrijf dat grote stukken behandelt of hoge opslagruimte nodig heeft, een goederenbewaardepot bij verhuis, een betalende, alleen gelijkvloerse, parking. Dergelijke functies hoeven niet per se in de kernstad, maar zijn er (bij sommige mits goede akoestische isolatie) zeker wel op hun plaats. Zij behoeven (misschien minder dan elders, buiten de kernstad) parkeerruimte, die echter mee in het geheel van de projectzone kan worden ingebouwd. Vermits het echter nagenoeg alleen erg specifieke niche-activiteiten zijn, is het wel de vraag of er effectief kandidaten voor op de Truiense markt te vinden zijn.

Mogelijke nieuwe functies in de sfeer van het wonen zijn er niet wanneer het gebouw in zijn geheel en de grote, hoge ruimte ervan in het bijzonder behouden blijven. De geringe lichtinval is voor woningen een probleem, het ontbreken van buitenruimte evenzeer. Woningen behoeven doorgaans geen dergelijk oppervlakte of hoogte, waardoor de ruimte dient gecompartimenteerd of – in het beste geval – ingevuld met losse (containerachtige) units.

Voorgaand overzicht maakt duidelijk dat het aantal mogelijk nieuwe functies voor het gebouw van de voormalige rijschool in de praktijk veel kleiner is dan men op het eerste zicht zou vermoeden en zelfs erg beperkt is. Een **private feestzaal**, een **specifieke middelgrootwinkel** (sanitair, meubels, …) en een (private) **binnenspeeltuin** zijn de meest interessante nieuwe functies. Een **specifiek ingerichte sportzaal**, een **overdekte versmarkt**, een **ambachtelijk bedrijf dat grote stukken behandelt of hoge opslagruimte nodig heeft**, een **goederenbewaardepot** bij verhuis, een betalende, alleen gelijkvloerse, **parkeergarage** zijn misschien ook mogelijkheden. Bij de meeste van deze functies blijft een bepaalde vorm van publiekstoegankelijkheid van het gebouw aanwezig. De meeste ervan kunnen bij verkoop / erfpacht / verhuur voor het stadsbestuur in mindere of in meerdere mate mee broodnodige inkomsten genereren, maar uiteraard slechts in verhouding tot de bruikbare oppervlakte (die verhoudingsgewijze beperkt is wanneer de grote, hoge ruimte van het gebouw wordt gerespecteerd).

7.3.2. Functies die het gebouw grotendeels kunnen gebruiken

Wanneer delen van het gebouw worden behouden en delen afgebroken en/of vervangen, zijn daarnaast misschien nog een aantal andere nieuwe functies, veelal meer in de ruime woonsfeer, mogelijk. Een grondige thermische isolatie van het gebouw en dus ook dakversteviging zal in elk van deze gevallen noodzakelijk zijn.
Het betreft :

- een woonproject met een of enkele **lofts**: de grote en hoge ruimte leent zich in haar geheel of wanneer ze in twee of maximum drie wordt opgesplitst voor het inbrengen van lofts (al dan niet met kleinere cellen of units binnen een loft). Buitenruimte en lichtinval kunnen hierbij makkelijk worden voorzien door een gedeelte van het dak weg te nemen (en de spanten eventueel te laten). In dit geval heeft het gebouw geen publiekstoegankelijkheid meer. Probleem voor de aantrekkelijkheid van deze lofts is evenwel dat ze volledig ingesloten zitten in dit verhoudingsgewijze lage gebouw en geen aantrekkelijk uitzicht hebben op water, een park, de skyline van de stad of een weids panorama. Daarenboven is de ligging aan de nu en ook in de toekomst drukkere Rijschoolstraat ook geen pluspunt voor dat soort hoogwaardig

wonen. De kans dat lofts in het gebouw van de voormalige rijschool vermarktbaar zijn, is dus vrij klein

- een **centraal wonenproject**: met een verdere opsplitsing (en dus aantasting van de grote ruimte) maar mogelijk met behoud van sommige grotere en hogere delen (bijv. met mezzanines, voor gemeenschappelijke ruimten, …) kan het gebouw worden benut voor een project van centraal wonen met een vijf- tot zestal woningen rond een of twee gemeenschappelijke binnentuinen / terrassen. Deze buitenruimte(n) kunnen makkelijk worden voorzien door een gedeelte van het dak weg te nemen (en de spanten eventueel te laten); dit levert ook extra lichtinval op, maar bij kleinere, meer gecompartimenteerde woningen zullen er makkelijker (te veel) donkere ruimten overblijven. In dit geval heeft het gebouw geen publiekstoegankelijkheid meer. Vermits het karakter van het gebouw grotendeels verdwijnt, is dit een minder interessante invulling
- een **specifiek begeleid wonenproject of woonzorgproject**: op dezelfde wijze als bij een centraal wonenproject, zou in het gebouw een begeleid wonenproject voor een specifieke doelgroep (bijv. zorgbehoevende senioren) kunnen worden ingebracht rond een of enkele binnentuinen / terrassen, maar dan betreft het veelal nog kleinere woningen (studio's, kamers) waardoor de lichtinvalsproblematiek nog vergroot en het karakter van het gebouw nog meer wordt aangetast, en dit geen interessante invulling is
- een buurtlokaal, **buurtcentrum of kinderkribbe gekoppeld aan een buurtpleintje / buurttuin**: meerdere kleinere en middelgrote lokalen, waaronder mogelijk ook enkele hoge, kunnen rond een of twee gemeenschappelijke binnentuinen / terrassen worden georganiseerd. Deze buitenruimte(n) kunnen makkelijk worden voorzien door een gedeelte van het dak weg te nemen (en de spanten te laten); dit levert ook extra, en voor deze functies waarschijnlijk voldoende, lichtinval op. Maar tenzij de lokalen als losse boxen in de ruimte van de voormalige rijschool worden geplaatst, zal het ruimtegevoel van de rijschoolzaal met deze functies grotendeels of helemaal verloren gaan. Geen van beide functies heeft een hoge ruimte nodig, dus inbrengen van een tweede laag is aangewezen. En geen van beide functies heeft, zelfs met de buitenruimte er bij, waarschijnlijk de volledige oppervlakte van het gebouw nodig. Een combinatie van beide en/of met een andere functie is dus aangewezen. Investeringen in isolatie en akoestische isolatie zijn zeker nodig. In de buurt is een buurtcomité actief, dat mogelijk wel interesse heeft in een lokaal maar niet in het runnen van een buurtcentrum. Middelen daarvoor zijn er daarenboven niet in voldoende mate (alleen al voor de verwarming niet), zodat overheidssteun in een dergelijk spoor noodzakelijk zal zijn. De stad Sint-Truiden voert echter geen beleid van ondersteuning van buurtcentra voor buurtgroepen (en heeft daar thans ook niet de middelen voor). Mogelijk is het inpassen van één lokaal voor de buurtwerking in het gehele project al een afdoend antwoord / ondersteuning naar de buurt. In welke mater er behoefte en initiatiefnemers met middelen zijn voor een bijkomende kinderkribbe in Sint-Truiden is een onbekende
- een **gewoon woonproject** gekoppeld aan een gemeenschappelijke tuin: de mogelijkheden en beperkingen van deze functie zijn vergelijkbaar met die van een centraal wonenproject, zij het dat er waarschijnlijk geen (grotere) gemeenschappelijke ruimten zullen zijn, waardoor het karakter van het gebouw nog meer verdwijnt, en dat de kans groter is dat de buitenruimten al dan niet van bij de start of later geheel of gedeeltelijk ook opgesplitst en geprivatiseerd worden. Ook dit lijkt dus een minder interessante invulling
- … .

Naast voornoemde zinvolle functies voor behoud en hergebruik van het volledige gebouw, zijn er dus **geen woonfuncties** die het gebouw grotendeels zouden kunnen behouden en hergebruiken.

7.3.3. Functies die de ruimte kunnen gebruiken

Wanneer geopteerd zou worden de gematerialiseerde voetafdruk van het gebouw (onder vorm van de vier muren of substantiële delen daarvan) te behouden en te integreren in een project, ontstaan mogelijkheden voor toepassing van een box-in-box principe. De voormalige rijschool wordt dan een open ruimte die helemaal als open ruimte kan worden benut of waarin een of meerdere kleinere gebouwen van verschillende hoogte kunnen worden geplaatst die de ruimtebeleving van de grote ruimte respecteren. De (zij)muren kunnen dan in beide richtingen als binnen of buiten fungeren en de openingen kunnen voor de nodige visuele en effectieve verbindingen zorgen. Inbreng van gaanderijen, mezzanines, passerellen en gedeeltelijke en losstaande tussenvloeren zijn daarbij allicht ook mogelijkheden.

Meerdere van de in voorgaande punten geanalyseerde functies die kleinere oppervlakten behoeven en die effectieve nood aan een nieuwe locatie hebben, komen hiervoor allicht in aanmerking.
Bij de gemeenschapsvoorzieningen :
- meerdere kleine vergaderzalen met buitenruimte
- een kinderkribbe of een logopediecentrum, voor zover hieraan behoefte is
- een welzijnsdienst, voor zover hieraan behoefte is.

Bij de economische functies :
- een reca-zaak met terras
- een binnen / buitenspeeltuin
- een ambachtelijk bedrijf
- een betalende parking, al dan niet in combinatie met de inrit van een ondergronds parkeergedeelte.

Bij de woonfuncties :
- een (semi-publieke) buurttuin met een klein vergader- en ontmoetingslokaal
- een gezamenlijke tuin voor de omliggende woningen
- een centraal wonenproject met compacte woningen en een gemeenschappelijke ruimte in 4 of 5 losstaande blokjes binnen de box van de voormalige rijschoolzaal en de gemeenschappelijke tuin
- een klein specifiek begeleid wonen project volgens hetzelfde principe, voor zover hieraan behoefte is
- voor een woonzorgproject lijkt dit een minder geschikte formule want allicht te klein van omvang en niet functioneel (of veel liften, per blokje een, of met veel passerelles op de bovenverdieping(en)).

Voor het gebruik van de ruimte volgens een box-in-box principe komen meerdere functies, **vooral economische en woonfuncties** in aanmerking. Nieuwe functies ten opzichte van vorige punten zijn een **reca-zaak met terras**, een **semi-publieke buurttuin of gezamenlijke tuin voor omliggende woningen**, een **klein centraal wonenproject** of een **klein specifiek begeleid wonenproject**.

7.4. Analyse erfgoedwaarden van de voormalige rijschool

De door RE-ST uitgevoerde screening van de erfgoedwaarden van de voormalige rijschool bevindt zich integraal in bijlage. De twee volgende paragrafen geven de essentie ervan weer (citaat).

#5
Uit voorgaande gegevens kan alvast geconcludeerd worden dat:
- De cultuur-historische waarde zich beperkt tot de getuigenis van de ooit aanwezigheid van een manège en bijhorende kazerne.
- De voorgevel in de Rijschoolstraat nog een bouwhistorische waarde heeft en markant is maar niet uitzonderlijk. De rest van het gebouw heeft weinig bouwhistorische waarde en het oorspronkelijke interieur van de manège is volledig verdwenen.
- De zaal tot voor kort nog een sociale betekenis had als stadsfeestzaal. Aangezien er sprake is van een nieuw te voorziene stadsfeestzaal op de Gazometersite zal deze sociale functie wellicht vervallen.

Omwille van bovenstaande redenen lijkt het ons dat deze zaal te weinig erfgoedwaarden heeft om behoud enkel op bouwhistorische waarden te verantwoorden.
Bij eventuele afbraak kan echter wel onderzocht worden of enkele elementen van het gebouw niet zinvol geïntegreerd kunnen worden in een grootschaliger ontwikkeling. We geven hieronder alvast enkele suggesties:
- De voorgevel zou behouden kunnen blijven en als inkompoort van een nieuw te ontwikkelen binnengebied nieuwbouw fungeren.
- De plot van het gebouw kan leesbaar gemaakt worden in het gebied door bvb het grondplan te laten overeenstemmen met een semi-publieke groenzone of parkeerzone voor een woonproject.
- Achter de voorgevel kan een volledige nieuwe hal geplaatst worden die voldoet aan alle huidige comforteisen inzake brandveiligheid, toegankelijkheid, akoestiek en energieprestatie.

en

CONCLUSIE
Na screening van de erfgoedwaarden van de voormalige manège lijken er ons te weinig redenen te zijn om behoud omwille van erfgoed te verantwoorden.

Niettegenstaande lijkt ons een herbestemming van de bestaande zaal wel een mogelijke optie mits de nodige dringende renovatiewerken door te voeren.
Een grondige renovatie van het pand die omwille van een gewijzigde bestemming een nieuw interieur nodig heeft, lijkt ons economisch weinig haalbaar.
Indien geopteerd wordt voor afbraak lijkt het ons zeker zinvol om, omwille van de cultuur-historische waarde, na te gaan of er enkele elementen van de voormalige manège zinvol kunnen geïntegreerd worden in een nieuw project zodanig dat deze de site vanuit het verleden betekenis kan blijven geven.

Vanuit deze evaluatie komen enkele van de in subhoofdstuk 7.3 geanalyseerde en weerhouden mogelijke functies sterker in beeld, maar worden andere meer hypothetisch.

Herbestemming van de bestaande zaal zou kunnen in een binnenspeeltuin, en eventueel in een specifiek ingerichte sportzaal, een overdekte versmarkt, een ambachtelijk bedrijf dat grote stukken behandelt of hoge opslagruimte nodig heeft, een goederenbewaardepot of een parkeergarage die alleen het gelijkvloers gebruikt.
Hergebruik van de structuur en de gematerialiseerde voetafdruk (muren) van de grote rijschoolzaal volgens een box-in-box principe zou kunnen bij enkele van dezelfde functies en in een reca-zaak met terras, een semi-publieke buurttuin of gezamenlijke tuin voor omliggende woningen, een klein centraal wonenproject of een klein specifiek begeleid wonenproject.

Grondige renovatie zal allicht nodig zijn voor een private feestzaal of specifieke middelgrootwinkel; de haalbaarheidskansen voor deze functies worden dus erg laag ingeschat.

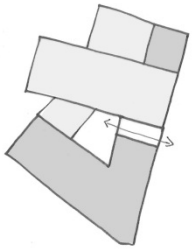
Uit de thans beschikbare gegevens blijken vermoedelijk alleen de zijgevels (zij het met dichtgemetste openingen) en mogelijk de dakspanten nog oorspronkelijk en behorend tot de kazernerijschool; de voorgevel is later gevoelig aangepast en de dakafwerking ook.

7.5. Resultaten ontwerpend onderzoek omgeving voormalige rijschool / uitvaartcentrum

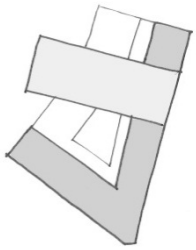
7.5.1. Voorstellen invulling

Voor deze zone worden op basis van ontwerpend onderzoek een aantal voorstellen / ontwikkelingsscenario's bekeken en afgewogen.

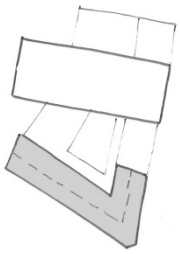
voorstel 1



gelijkvloers



1ste verdieping

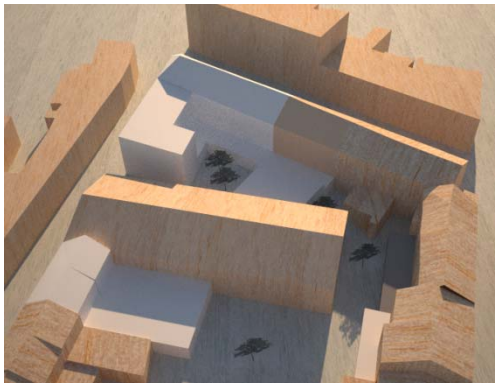


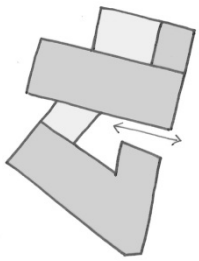
2de verdieping

Het eerste voorstel gaat uit van het behoud van het gebouw, de loods, van de voormalige rijschool. Het volume domineert het binnengebied en maakt dat bijkomende gebouwen, met uitzondering van beperkte uitbouwen op het gelijkvloers (met parkeren), in tweede orde achter de volumes in Rijschoolstraat en Stationsstraat uitgesloten zijn. De B/T in dit voorstel is relatief hoog, vooral omdat de volledige bebouwing op het perceel van de stadsfeestzaal wordt behouden en er op het schuine dak geen bruikbare open ruimten kunnen worden aangelegd (zie oppervlaktetabel).

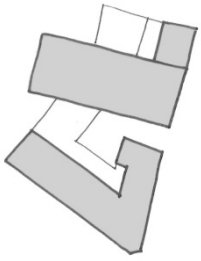
Om de binnenruimte van de voormalige rijschool te waarderen, wordt in dit scenario alleen het gelijkvloers ervan (en evt. een kleine mezzanine) gebruikt.
Afhankelijk van het al dan niet inzetten van de loods voor parkeren kan de inrit naar de parking centraal gelegen zijn, in de loods, en van daaruit verdelend naar links en rechts, of meer naar Stationsstraat toe, waar bij het inplannen van de inrit rekening moet gehouden worden met de vrij te houden open ruimte ter hoogte van de nieuwe bebouwing op de hoek Rijschoolstraat / Stationsstraat.

voorstel 1b

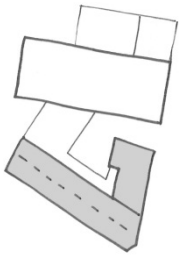




gelijkvloers



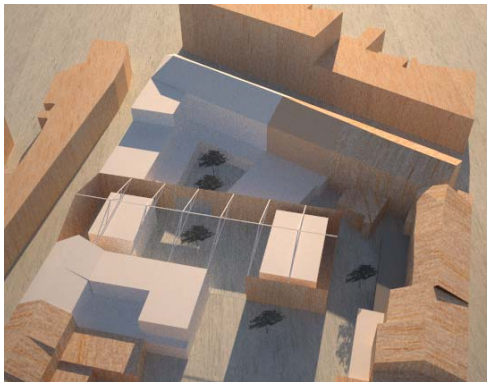
1ste verdieping

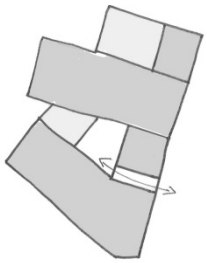


2de verdieping

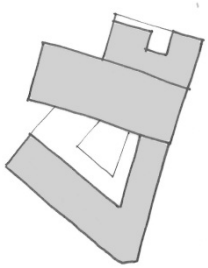
Een variant op het eerste voorstel, voorstel 1b, gaat eveneens uit van het behoud van een (aantal onderdelen) van de rijschool, en legt het accent op de relatie tussen de buitenzijde van de loods en de voorziene open ruimte bij de bebouwing op het linksaanpalende perceel. De open ruimte wordt ook betrokken bij de straat. Er ontstaat een insteek (met een iets hoger bebouwing er links van, en de mogelijkheid het project, ook voor auto's, langs deze insteek te ontsluiten.

voorstel 2

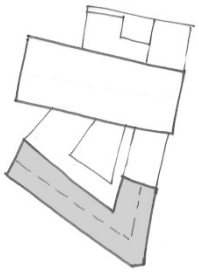




gelijkvloers



1ste verdieping

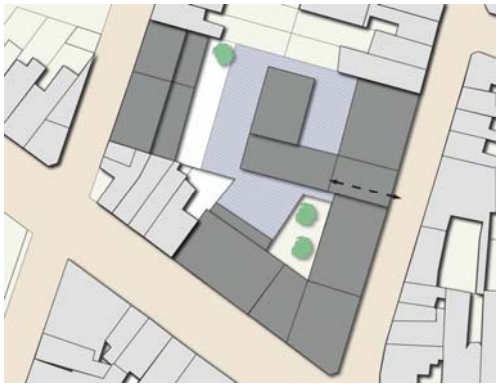


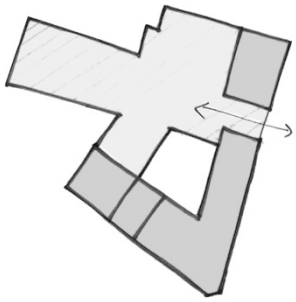
2de verdieping

Voorstel 2 gaat uit van een gedeeltelijke ontmanteling van de loods, door het weghalen van het dak en ondergeschikte delen van de muren. Er worden evenwel voldoende delen van de muren behouden of vervangen zodat deze de voetafdruk van het gebouw voelbaar maken (zonder een dergelijke materiële markering, maar bijv. alleen in de planschikking of met lijnen op de grond) zal de plot onvoldoende en/of als erg onsamenhangend ervaren worden. Er ontstaat een schakeling van drie groene open ruimtes. Binnenin het grote volume worden kleinere 'doos in doos' volumes geïntegreerd die ingezet kunnen worden voor commerciële functies, kantoren of als atelierruimte.
Door het open maken van de loods ontstaan meer inbreidingsmogelijkheden in het binnengebied en wordt een tweede bouwlaag een optie. Het volume in tweede bouworde aan de noordzijde van de loods kan zich naar de open ruimten in het binnengebied richten.

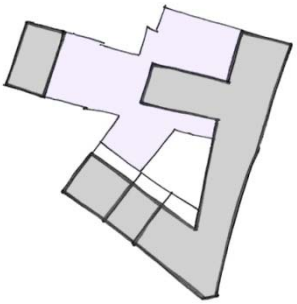
Het inrijden naar de parkeerniveau's gebeurt voor het noordelijk en zuidelijk deel van de projectzone afzonderlijk, of via een ondergrondse verbinding in het volume Stationsstraat – Rijschoolstraat.

Voorstel 3

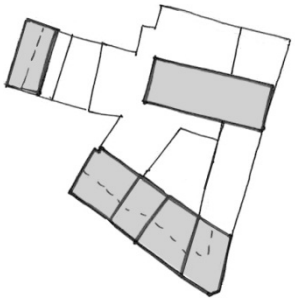




gelijkvloers



1ste verdieping



2de verdieping

Om de mogelijkheden voor de invulling van de projectzone te vergroten, en bijkomend ook het aantal parkeerplaatsen te verhogen, worden, net zoals in de eerste twee voorstellen, ook de aanpalende percelen aan Rijschoolstraat (waaronder de het pand van de begrafenisondernemer) mee opgenomen in de projectzone. Door de 'verbreding' van het perceel kan een volume haaks op de straat geplaatst worden, wat een grotere vloeroppervlakte met zich meebrengt. De kwaliteit van de (private) buitenruimte op het dak van de parking is evenwel minder kwaliteitsvol dan bij voorstellen 1 en 2.

Dit voorstel toont daarnaast ook dat door opname van alle panden aan Stationsstraat er een betere inrichting van het binnengebied kan worden verkregen. De woning die in voorstel 1 niet mee werd opgenomen krijgt een kwaliteitsvollere (gemeenschappelijke) buitenruimte.
De drie panden aan Leopold II Straat worden samengenomen en vervangen door een meergezinsgebouw. De parking loopt zowel op het gelijkvloers als op de ondergrondse verdieping over de volledige breedte van het bouwblok (is ca. 67m diep).

Voorstel 4

Op voorstel van de GECORO is voortbouwend op een concept van de centrale doorgang voor de verschillende projectzones ook een concept met insteekstegen vanuit Rijschoolstraat en met bebouwing daaromheen onderzocht. Voordeel van een dergelijke oplossing is alvast dat de gevelwand in Rijschoolstraat een subtiele geleding krijgt en dat doorheen de stegen op verschillende plaatsen (avond)zonlicht in deze overigens relatief donkere straat kan vallen.

Bijgaande figuren geven een mogelijke invulling van dit concept weer. Het is slechts realiseerbaar mits volledige afbraak van het gebouw en de gevel van de stadsfeestzaal, of in een box-in-box-concept waarbij de openingen in de straatgevel worden opengewerkt en dit van op de straat ruim richt (en ook licht) geeft op de opengemaakte ruimte van de voormalige rijschool.

Door de configuratie van de percelen kan de insteeksteeg in deze projectzone breder uitwaaieren naar Rijschoolstraat en hier qua straatbeleving (ritmering, lichtinval) een groter

effect hebben. De bebouwbare oppervlakte en de vloeroppervlakte zijn in dit voorstel evenwel kleiner.

Oppervlakten van de verschillende voorstellen / ontwikkelingsscenario's

Navolgende tabel geeft de bebouwingsmogelijkheden van de verschillende voorstellen weer.

projectzone voorm. rijschool / uitvaartcentrum	oppervlakte projectzone	te bebouwen oppervlakte	te realiseren vloeroppervlakte	B/T	V/T	B/T correctie	V/T correctie
voorstel 1	3 414	2 814	4 681	82%	1,37		
voorstel 1b	3 414	2 714	4 753	79%	1,39		
voorstel 2	3 414	2 364	4 887	69%	1,43		
voorstel 3	3 414	2 076	6 071	61%	1,78		
voorstel 4	3 414	1 900	5 021	56%	1,47		
om voorstellen 3 en 4 te vatten:						75%	1,80
om de vijf voorstellen te vatten:						85%	1,80

Bij voorstellen 1 en 1bis realiseren ze een veel kleinere vloeroppervlakte dan de andere, tegelijk zijn hier de kansen op realisatie van tuinen of bruikbare dakterrassen veel kleiner dan bij de andere voorstellen. Voorstellen 4 en vooral 3 laten de realisatie van de grootste vloeroppervlakte toe en dit tegelijk met de grootste mogelijkheden voor tuinen en (dak)terrassen.

7.5.2. Parkeergarage

Simulatie toegang tot parkeergarage

Dezelfde aandachtspunten als bij de parkeergarage in de projectzone telefooncentrale / garageloods, gelden ook voor deze projectzone:

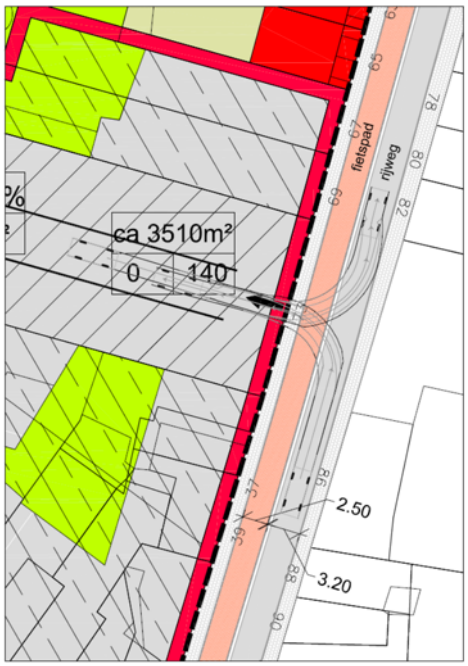
- De hellingsbaan naar de ondergrondse laag van de parking heeft een lengte van ca. 30m (5%-12%-5%) met twee maal en vlakke strook van 5m (zie schets).
- De hellingsbaan naar de ondergrondse laag, gebeurt bij voorkeur in het gebouw, en niet onmiddellijk aan de straat, zodat de breedte van de toegang tot de parking beperkt blijft.

- Meer ruimte voor het in- en uitrijden van de parking kan verkregen worden door het laten terugspringen van het gebouw aan de straatzijde, al dan niet over de volledige hoogte (zie simulatie).

In het maximale scenario (voorstel 3) kunnen ca. 45 parkeerplaatsen gerealiseerd worden op het gelijkvloers (rekening houdend met een aantal commerciële ruimten en verticale circulatie aan de straatzijde) en ca. 100 parkeerplaatsen op de ondergrondse verdieping, mits deze hiervoor efficiënt onder grote delen van de projectzone kan worden georganiseerd. Het deel van de parking (gearceerd deel op de figuur) aan de patiotuin telt slechts voor ca. 8 parkeerplaatsen per bouwlaag mee. De vraag kan gesteld worden of het zin heeft deze zone mee op te nemen in de gelijkgrondse parking. Een alternatief is deze zone op te nemen als tuinzone.
In het licht van de inperking van de parkeermogelijkheden sinds het ontwerp-RUP dienen niet al deze mogelijkheden benut.

De ruimte van de voormalige rijschool (17 m breed) past perfect voor één travee voor een parking. Het behoud van de loods maakt de aanleg van een ondergrondse parking niet onmogelijk, maar organisatorisch en vooral bouwtechnisch wel moeilijker: hij zal uit verschillende, onderling verbonden, compartimenten omheen voornoemde travee moeten bestaan; allicht zijn funderingsmuren er voor te verdiepen.
Het behoud van de loods bemoeilijkt ook een goede inplanting van de inrit naar de ondergrondse parking. De eenvoudigste oplossing is de integratie van de inrit in de loods, wat de mogelijkheden voor een nieuwe functie beperkt. Gebruik van de gelijkvloerse ruimte ervan voor parkeren is dan de meest voor de hand liggende oplossing. Een tweede optie is de inrit net naast de voormalige rijschool in de noordelijke en zuidelijke nieuwbouwvolumes te integreren; omwille van de lengte van de inrithelling, komen delen van tuinen in het gedrang en is dit minder tot niet gewenst.

Op vraag van de GECORO is ook de aansluiting van deze parkeergarage (in- en uitrit) op Rijschoolstraat nader onderzocht om na te gaan of deze op de parkeerroute kan functioneren zonder deze laatste te blokkeren. De ligging aan de parkeerroute is immers als principe evident vermits deze route precies voorzien wordt voor de bediening van de parkings omheen de binnenstad, met zo min mogelijk autoverkeer in de andere straten. Meer in het bijzonder zou een toegang tot de parking vanaf Stationsstraat de keuze om deze als autoluwe verbindingsas tussen station en binnenstad uit te bouwen hypothekeren; dit is niet wenselijk.



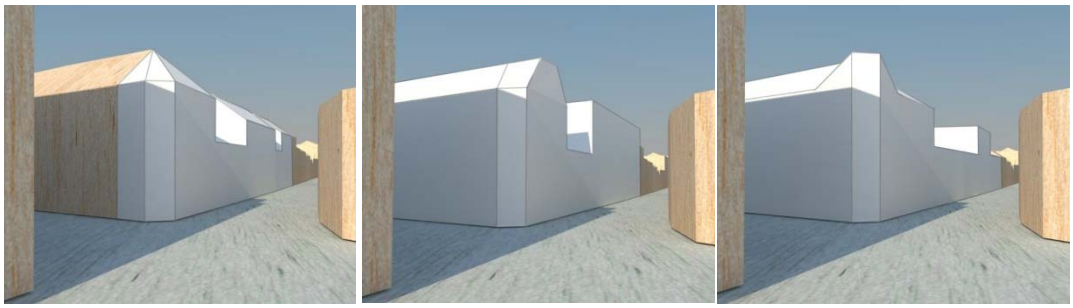
Uit de doorrekeningen met het stadsmodel (zie ook hoofdstuk 10) blijkt dat de maximaal toegelaten parking in deze site (met 80 collectieve parkeerplaatsen) in de avondspits 20 uitrijdende en 26 inrijdende auto's genereert. Dit betekent minder dan 1 wagen per twee minuten gemiddeld in en uit, hetgeen lage aantallen zijn. De uitrijdende wagens kunnen zich in de actuele verkeersstroom in Rijschoolstraat gemakkelijk invoegen; voor de inrijdende wagens volstaat in de regel een opstelvak voor de kaartjes/betaalautomaat voor één wagen (dus slagboom min. 5 m achter de gevel). Behalve bij calamiteiten zal een tweede wagen slechts zeer uitzonderlijk even (enkele seconden) op de rijweg moeten aanschuiven. Opstelstroken zijn in Rijschoolstraat dan ook niet nodig (noch in, noch uit); de breedte van de straat zou dit overigens ook niet toelaten.
Een breedte van 4 m voor de inrijpoort volstaat in de huidige verkeersregeling voor de inrijdende wagen om hun bocht te kunnen nemen; in de toekomstige situatie met de parkeerroute in omgekeerde richting zal hiervoor een breedte van 3,5 m volstaan. Bijgaande figuur geeft dit weer. Bij de invoering van de parkeerroute zal evident een meer gedetailleerd ontwerp van de straatinrichting moeten gebeuren waarbij ook de aansluitingen (van o.m. het fietspad) aan de kruispunten met Stationsstraat en Diestersteenweg mee worden bekeken en opgelost.

Architecturaal en voor een goede straatbeleving, heeft de toegang tot de parking best een afwerking met een poort in de nabijheid van het gevelvlak, zeker in de perioden dat de parking gesloten is, maar zo mogelijk ook wanneer hij open is. Een abonnementssysteem met afstandsbediening kan dit mogelijk maken.

7.5.3. Hoekoplossing Rijschoolstraat – Stationsstraat

Voor de hoek Rijschoolstraat / Stationsstraat zijn er meerdere mogelijkheden te bedenken om deze meer markant te maken. Aandachtspunt is het bestaande gabarit van de bebouwing aan Stationsstraat, waar de kroonlijsthoogte van de hele woningrij thans 11 m is. Bij voorkeur wordt op deze kroonlijsthoogte en het bijhorende dakvolume aan de straatzijde niet op ingegrepen. Dit laat aan deze zijde de inpassing van vier bouwlagen (met 2,6 m vrije hoogte) nipt toe; de gevelopbouw geeft hierbij best een goede overgang of afstemming op de bestaande buurpanden met hogere bouwlagen.

Voorstel 1 *Voorstel 2* *Voorstel 3*



Zoals bovenstaande simulaties tonen, kan het gabarit en dakvolume van het hoekpand aan Rijschoolstraat worden aangepast. Omwille van de beperkte lichtinval aan de achterzijde van de woningen aan Stationsstraat is het aan te raden de verlaging in de straatwand in het begin van Rijschoolstraat, die er momenteel is, te bewaren. In de drie voorstellen wordt de hoogte van de bebouwing op dit punt beperkt.

7.5.4. Andere aandachtspunten voor deze projectzone

Andere aandachtspunten punten m.b.t. deze projectzone die in het overleg over het voorontwerp-RUP naar voor zijn gekomen, zijn de volgende.

Fijnkorreligheid van bestaande panden en gabaritten

Alhoewel de Stad en AGOST een ruimer project voor ogen hebben, is het zinvol de woonprojectzone zelf kleiner te nemen en ze te focussen op grotere entiteiten, maar meer kleinschalige panden er buiten te laten. Door de gewone woonvoorschriften is er daarbij een grotere garantie dat deze qua gabarit in hoogte en diepte, geleding, … fijnkorrelig blijven. Maar dit belet niet dat ze mee in een gezamenlijke projectontwikkeling worden betrokken.

Met name kan de rij waardevolle panden aan Leopoldstraat, op het stadspand waarlangs een eventuele nooduitgang voor functies in de voormalig rijschool moet worden gerealiseerd na, in woonzone worden gelegd en toch (op basis van de woonzonevoorschriften) mee in de projectontwikkeling betrokken worden. De voor die panden voorziene groene tuinstrook ondersteunt de woonkwaliteit in dit gedeelte van het bouwblok; om dit inpandig groen zo stek mogelijk te maken, is het zinvol dat ook het pand met de eventuele nooduitgang in de projectzone hieraan met een zo groen mogelijke tuin en/of daktuin aan bij draagt.

Kleinere collectieve parking

In de projectzone voormalige rijschool kunnen een kleiner aantal collectieve parkeerplaatsen worden voorzien en ook de oppervlakte van de (ondergrondse) parkings kan verkleind zodat minder panden er door gevat worden.
Met name wordt geopteerd om de panden in Leopold II straat en de grote onbebouwbare tuin ernaast buiten de parkingzone te houden.
De ingesloten tuin in de hoek Rijschoolstraat – Stationsstraat is cruciaal voor de efficiënte organisatie van een ondergrondse parking en tegelijk is de (dak)tuin erboven belangrijk voor de leefbaarheid van de omliggende woningen. Deze situatie van onbebouwbare zone voor pen ruimte en tuinen met er onder de mogelijkheid van een ondergrondse parking wordt behouden,

maar wel met strikte voorwaarden naar dat stuk ondergrondse parking (voldoende dikke afwerklaag met teelaarde).
Als gevolg van beide ingrepen, daalt de totaal aantal mogelijke parkeeroppervlakte van 4.020 m² naar ca. 2.490 m² (alleen ondergronds) tot ca. 2.850 m² (ook deel op gelijkvloers), en het totaal aantal plaatsen naar 85 (ruimere plaatsen, alleen ondergronds) à 115 (compactere plaatsen, ook deel op gelijkvloers). 30 tot 60 daarvan zijn nodig voor de woningen en andere functies in het project zelf, dus resten er ong. 55 voor een collectieve parking. Alhoewel dit al een kleine schaal wordt voor een collectieve parkeergarage, is dit wellicht wel haalbaar wanneer de focus op buurtbewonersparkeren en dubbel gebruik ligt. De **verplichte collectieve parkeerplaatsen** kunnen dus **verminderen naar min. 50 en max. 80.**

Gevel- en straatbeeld Stationsstraat

De wand aan Stationsstraat in de woonprojectzone wordt niet volledig als waardevolle panden aangeduid (alleen de panden nrs. 11 tot 15), maar duidelijke regels zorgen er voor dat ook bij de andere panden (nrs. 1 tot 9) de eenheid en samenhang van de wand wordt bewaard: zelfde kroonlijsthoogte, dakhelling en –vorm en nokhoogte. Binnen dat kader wordt langsheen deze belangrijke wandel- en fietsas in de stad evident een kwaliteitsvolle en aantrekkelijke architectuur verwacht.

Gebouwhoogte

Het aantal bouwlagen in de woonprojectzone bedraagt drie tot vier en met een accent tot maximum vijf op de hoek. In het binnengebied bedraagt zij maximum drie lagen. Van het ontwerp wordt verwacht dat het de nodige aandacht en goede oplossingen (afstanden, plaatsing en oriëntatie van ramen, filteringen, … geeft om de privacy van de oude en nieuwe bewoners te respecteren.

Projectorganisatie

In de opeenvolgende besprekingen van het RUP met bewoners en eigenaars uit de projectzone voormalige rijschool is gebleken dat de meesten onder hen zeer veel vragen hebben naar de vooropgestelde projectontwikkeling van dat gebied, vragen naar inhoud, timing, aanpak, betrokkenheid bij planvorming, financiële aspecten, overgangsregelingen om van de huidige naar een voor hen betere situatie te komen. Dit geldt zowel voor wie in het gebied woont als voor wie er een handelszaak heeft. Om dit project mee tot een voorbeeld te maken van hoe een verloederde plek in de stad in samenwerking met de betrokken bewoners en eigenaars tot een echte verbetering kan worden gebracht, zowel voor de stad (het wonen en de mobiliteit) als geheel, voor het stadsbeeld als zeker ook voor hen, is het evident dat zij stevig in het hele voorbereidings- en planningsproces van dat project betrokken zijn. En dat zij de tijd en ruimte krijgen om hun bekommernissen daar goed in te brengen en ingepast te zien. Dit vereist duidelijk een groeps- en procesondersteuning. In de beginfase is het zinvol dat AGOST als initiatiefnemer van het project voor een dergelijke ondersteuning zorgt en hiervoor deskundigheid inschakelt.

7.5.5. Conclusie uit het gebiedsgericht onderzoek

De realisatie van het binnengebied en de projectzone is sterk afhankelijk van de aankoopmogelijkheden van het AGOST. De voorstellen tonen verschillende mogelijkheden voor

een aantal perceelsconfiguraties. Ook percelen buiten de projectzone kunnen evenwel, met hun geëigende voorschriften, mee in de projectontwikkeling worden betrokken.
Voor een ruimtelijk goede herontwikkeling van de hoek Rijschoolstraat – Stationsstraat is een voldoende ruime projectzone aldaar aangewezen; aan de zijde van Leopold II straat kan deze evenwel beperkt blijven.

Parkeren blijft een belangrijke functie in deze projectsite, maar kan worden ingeperkt en worden gecombineerd met geheel of gedeeltelijk behoud van de voormalige rijschool en in de hoek van Rijschoolstraat en Stationsstraat ook met een bovenliggende tuin, onder strikte voorwaarden voor de kwaliteit daarvan.

Ontwikkelingsscenario's met geheel of gedeeltelijk behoud en hergebruik van de voormalige rijschool als gebouw zijn ruimtelijk mogelijk, maar bieden een kleinere realiseerbare vloeroppervlakte en een densere bebouwing met minder mogelijkheden voor tuinen en dakterrassen.
Bij ontwikkelingsscenario's met gedeeltelijk behoud van de voormalige rijschool kan de voetafdruk van het gebouw zinvol in een nieuw project worden geïntegreerd wanneer een substantieel deel van de muren op die plaats worden behouden (box-in-box invulling) in een opengewerkt gebouw waar omheen gebouwd wordt (voor zover dit mogelijk is).

7.6. Besluit

Voor een goede ruimtelijke herontwikkeling en opwaardering van dit gedeelte van Rijschoolstraat en van de hoek met Stationsstraat is opname van de voormalige rijschool in een ruimere projectzone aangewezen.
Wonen en parkeren blijven voor deze projectzone de belangrijkste functies. Hierbij kan het **parkeren een kleinere omvang** hebben dan in het voorontwerp-RUP zonder zijn rol als collectieve parking voor de buurt, goed gelegen aan de parkeerroute / stadsboulevard, te verliezen.

Nieuwe functies die het gebouw en de ruimte van de voormalige rijschool kunnen hergebruiken en die passen in het ruimtelijk beleid en de financiële mogelijkheden van de stad of waar mogelijk een realistische marktvraag voor voorhanden kan zijn, zijn gescreend en erg klein in aantal bevonden.
Een expertadvies geeft aan dat het gebouw van de **voormalige rijschool te weinig erfgoedwaarden heeft om behoud van het gehele gebouw omwille van erfgoed te verantwoorden**. Maar dat het bij afbraak zinvol is elementen uit het gebouw in een nieuwe ontwikkeling te integreren, mede om de historiek van de plek voelbaar te houden: behoud van de voorgevel, hernemen van de voetafdruk van het gebouw in het ontwerp, bijv. in de tuin- of parkingaanleg. Een grondige renovatie van het gebouw voor een functie die een nieuw interieur nodig heeft, lijkt economisch weinig haalbaar.
Op basis van dit advies zijn een overdekte markt, een binnenspeeltuin, en eventueel een specifiek ingerichte sportzaal (boksclub, …), een ambachtelijk bedrijf, goederenbewaardepot of parkeergarage de enige resterende mogelijk nieuwe functies voor het bestaande gebouw. Alhoewel voor de meeste van deze specifieke functies de kans klein is dat een initiatiefnemer daarin geïnteresseerd zal zijn, laten de voorschriften van een woonprojectzone deze alle voor die oppervlakte toe. Uiteraard is het zinvol deze functies toe te laten, maar **de herontwikkeling van het projectgebied kan er niet volledig op gesteund worden**.
Toepassing van het box-in-box principe op de hoofdstructuur van de voormalige rijschool(muren) laat een waaier aan functies toe die mogelijk ook makkelijker in een ruimer projectgeheel kunnen

geïntegreerd worden, maar die op zich evenmin voldoende sterk zijn om er de herontwikkeling van dat perceel of van het volledige projectgebied op te steunen.

De ruimtelijk meest interessante ontwikkelingsscenario's voor de projectsite, met tegelijk goede verdichting en goede mogelijkheden voor tuinen en (dak)terrassen, sporen evenwel niet met het behoud van het volledige gebouw van de voormalige rijschool, eventueel wel met behoud van delen er van (de voetafdruk van een opengewerkt gebouw, gematerialiseerd in substantiële delen van zijgevels).
Het is dus **niet zinvol het behoud van het gebouw van de voormalige rijschool te verplichten**. Wel moeten de voorschriften (B/T, V/T) het **geheel of gedeeltelijk behoud van het gebouw toelaten** en het **hernemen van delen** ervan die een blijvende verwijzing naar haar historiek kunnen geven **stimuleren**. Voor het bewaren van de herkenbaarheid als vroegere rijschool nemen de zuidelijke zijgevel en de markante, straatbeeldbepalende en makkelijkst door het publiek herkenbare **voorgevel** (alhoewel van latere datum) een bijzondere plaats in, naast de muren die de voetafdruk van het opengewerkte gebouw materialiseren. Minstens een van deze drie elementen wordt best behouden en in het project geïntegreerd. Alleen aanpassingen van ondergeschikt belang zijn aan het element dat / de elementen die behouden wordt mogelijk. Voor dergelijke ondergeschikte aanpassingen aan de voorgevel kan gedacht worden aan het verbreden van de toegangspoort in een soortgelijke rondboog, het openmaken van nisopeningen voor ramen en deuren, het inspringend ophogen van de gevel met lichte hedendaagse materialen en een vormgeving die de bestaande gevel respecteren (niet neerdrukken) en zich duidelijk als een aanvullende toevoeging er op manifesteren.

Vermits het gebouw van de voormalige kazernerijschool in de Vlaams Inventaris Onroerend Erfgoed is opgenomen op basis van een beschrijving die slechts summiere waardevolle elementen aangeeft, vermits de meeste delen van het gebouw zijn verbouwd en niet meer oorspronkelijk zijn en vermits uit het (beperkt) beschikbare materiaal blijkt dat het gebouw een weinig betekenisvolle rol had in de toenmalige stad, is het gebouw in zijn geheel niet de moeite van behoud waard. Dit wordt dus niet als een verplichting opgelegd, maar uiteraard wel toegelaten.
Wel is het zinvol om de militaire functie van toen in de stad, en misschien meer nog de functie van de voor het stadsleven veel belangrijkere stadsfeestzaal, in herinnering en herkenbaar te houden. Daartoe is **behoud van een of meerdere herkenbare elementen** aangewezen. Het gaat daarbij om de voorgevel, de gebouwstructuur (van een grote ommuurde ruimte, waar de zichtbare zuidelijke zijgevel de meest herkenbare is) en deze zuidelijke zijgevel. Dit wordt best ondersteund door het gebouw als waardevol pand in het RUP op te nemen. Wanneer de functies van het gebouw dit toelaten is het zinvol, wanneer het gebouw als geheel of de gebouwstructuur bewaard blijft, deze bij gelegenheden ook publiek toegankelijk en beleefbaar te maken

7.7. Vertaling in het ontwerp-RUP

De bestemming van **woonprojectzone** blijft behouden daar alle gescreende mogelijk zinvolle nieuwe functies daarin (als nevenbestemming) toegelaten zijn.
De woonprojectzone wordt **verkleind**; vier panden langs Leopold II straat en hun tuinen worden er uit gehaald. De B/T en V/T-coëfficiënt blijven dezelfde; maximale bouwhoogten voor de randen en het binnengebied worden aangegeven. Twee verplicht te bewaren en te versterken groenzones bij de woningen worden vastgelegd als onbebouwbare zone binnen de projectzone.

De zone waarin een collectieve parkeergarage kan worden ingepast wordt kleiner (niet meer in de percelen aan Leopold II straat en in de grote noordelijke tuinruimte). Het aantal verplichte

collectieve parkeerplaatsen wordt overeenkomstig **verlaagd naar minimum 50, maximum 80**. Alleen in de hoek van Rijschoolstraat en Stationsstraat blijft zij nog met de onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen gecombineerd (omdat dit zowel voor de tuin en de woonkwaliteit van de omliggende woningen als voor een efficiënte organisatie van de parking belangrijk is), maar wel met strikte voorwaarden: voldoende dikke afwerklaag met teelaarde, aanplant van struiken en heesters over minstens een kwart van de tuin, slechts een minimale verharding.

Vier panden aan Leopold II straat worden terug in een woonzone met tuinstrook opgenomen; alle panden daar blijven als waardevol pand beschermd. Ook voor de panden Stationsstraat 11 tot 15 is dit het geval. Voor de panden Stationsstraat 1 tot 9 worden bijkomende voorwaarden voor blijvende uniformiteit van de gevelwand (zelfde kroonlijsthoogte, dakhelling en –vorm en nokhoogte, gevelgeleding en –ritme als de aanpalende waardevolle panden) in de voorschriften opgenomen.

De **voormalige rijschool** wordt mee **als waardevol pand** opgenomen, onder de bescherming die het huidige verruimd B.P.A. / herzienings-RUP hieraan biedt. Bovendien geven de stedenbouwkundige voorschriften er **een aantal specifieke bepalingen** voor :

- Het ontwerp zorgt er voor dat voormalige kazernerijschool **herkenbaar blijft in het** stadslandschap. Ofwel wordt hiertoe de volledige structuur van het gebouw (vier wanden, dak, grote ruimte) behouden en geïntegreerd in het ontwerp; ofwel wordt een substantieel deel van de muren van de grote rijschoolzaal behouden en in het ontwerp geïntegreerd; ofwel wordt de actuele gevel van Rijschoolstraat op hoofdlijn behouden en geïntegreerd in het ontwerp; ofwel wordt de zuidelijke zijgevel met een niet-bebouwde strook ernaast die zicht er op vanaf de straat toelaat bop hoofdlijn behouden en in het ontwerp geïntegreerd. In de vier voornoemde gevallen, die ook mogen gecombineerd worden, zijn ondergeschikte aanpassingen aan deze elementen dan toegelaten.
  Om de ontwerpkeuze te onderbouwen werkt de ontwerper in het kader van het omgevingsrapport en in confrontatie met de programmatorische aspecten een bouwhistorische studie van het gebouw en perceel van de voormalige rijschool uit. Dit gebeurt in het begin van het ontwerpproces. Deze studie trekt achtereenvolgens conclusies over de vier aangegeven mogelijkheden.
- een projectvoorstel dat de bestaande ruimte van de voormalige rijschool geheel hergebruikt en op een interessante manier integreert, krijgt een **bonus** op de B/T: bij volledig hergebruik verhoogt deze naar 82 %
- in een publiek toegankelijk deel van het project dient, overeenkomstig de wijze waarop de stad dit bij andere erfgoedgebouwen doet, een informatief paneel aangebracht met **verwijzing naar de historiek** van de voormalige rijschool en de Schuttershofkazerne en naar het gebruik als stadsfeestzaal; in geval alleen de zuidelijke zijgevel als herinneringselement in het project wordt geïntegreerd, geeft dat paneel een meer uitvoerige historische duiding.

En deze toelichtingsnota van het RUP geeft inspirerende voorbeelden en stimulansen om in het project op een zorgvuldige en creatieve manier met nieuwe functies en de enkele geconstateerde erfgoedwaarden van de voormalige rijschool om te gaan.

Los van het RUP wordt voor het project best een (commerciële) **naam** voorzien die verwijst naar het verleden van de voormalige kazernerijschool / manège en/of van de stadsfeestzaal.

8. Gebiedsgerichte onderzoeken andere deelgebieden in het bouwblok

Het bouwblok Rijschoolstraat, Stationsstraat, Leopold II straat en Toekomststraat omvat drie deelzones waarvan de ruimtelijke mogelijkheden afzonderlijk worden onderzocht. Het gaat om de projectzone op de hoek van Rijschoolstraat en Stationsstraat (die in vorig hoofdstuk aan bod kwam) en de projectzone met de huidige telefooncentrale en garageloods.

8.1. Projectzone telefooncentrale / garageloods

8.1.1. Beschrijving bestaande situatie

foto waardevol pand aan Leopold II Straat

luchtfoto

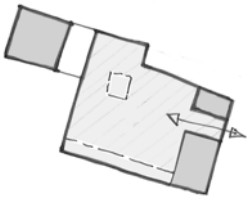
Deze projectzone omvat een telefooncentrale (thans nog in gebruik en voor zover bekend nog geen plannen tot sluiting) en een garageloods aan Rijschoolstraat (nrs. 47 en 49) en een pand met waardevolle gevel aan Leopold II Straat (nr. 50).

8.1.2. Resultaat ontwerpend onderzoek

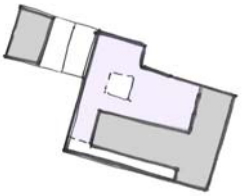
A. Voorstellen invulling

Op basis van ontwerpend onderzoek worden vijf voorstellen geformuleerd voor de toekomstige invulling van de projectzone.

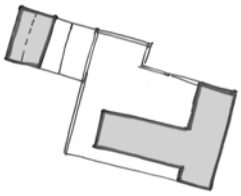
Voorstel 1



gelijkvloers



1e verdieping

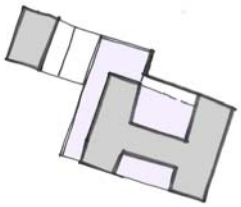


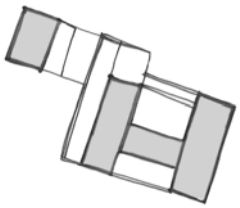
2e verdieping

In voorstel 1 worden volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De bestaande bebouwing blijft behouden. Het langgerekte gebouw van de telefooncentrale krijgt een nieuwe invulling.
- Aanvullend op de bestaande bebouwing wordt een nieuw volume ingevoegd aan Rijschoolstraat.
- De daktuin fungeert als gemeenschappelijke binnentuin.
- De parking op het gelijkvloers krijgt licht door een opening in het dak van de parking / vloerplaat van de daktuin.
- Op het gelijkvloers is er aan de straatzijde ruimte voor commerciële functies. Evenwel dient rekening gehouden te worden met de verticale circulatie naar de woningen en de inrit naar de parking, die beide de mogelijke oppervlakte beperken.
- Omwille van haar waarde wordt het pand aan Leopold II Straat niet meegenomen in het project. Door het verdwijnen van de loods kan de achterkant van deze woning afgewerkt worden en komt er ruimte vrij voor een tuin.

Voorstel 2



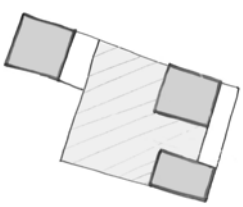


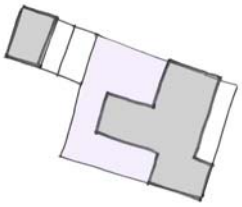
gelijkvloers *1ste verdieping* *2de verdieping*

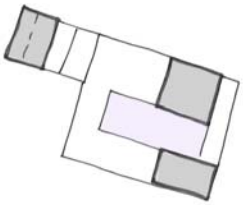
Voorstel 2 gaat een stap verder.

- De bestaande bebouwing wordt afgebroken en een nieuw drieledig volume wordt ingevoegd tussen de bestaande bebouwing. De bebouwing wordt zodanig georiënteerd dat elke woning een private afgeschermde buitenruimte heeft. Het centraal gelegen deel van de daktuin kan fungeren als gemeenschappelijke binnentuin.
- In de parking komt licht binnen door een opening in de vloerplaat van de daktuin. Een voordeel van een opening aan de noordzijde van het perceel is de afstand die gecreëerd wordt tussen de daktuin en het naburig perceel. Dit heeft een positief effect op de privacy van het ingesloten perceel.
- De parkeergarage, of althans het dak, wordt aan de perceelsgrens van de woning aan Leopold II Straat teruggetrokken. Op die manier kan een tuinzone ingericht worden met bomen in volle grond (zie voor meer uitleg bij C: schets aansluiting twee tuinen).

Voorstel 3



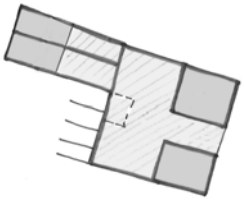


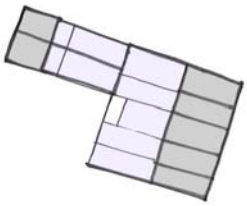


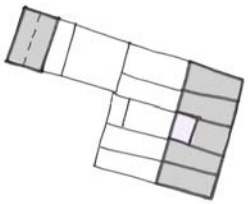
gelijkvloers *1ste verdieping* *2de verdieping*

Bij voorstel drie wordt de woning aan de noordzijde (Rijschoolstraat nr. 45), die bij de vorige voorstellen 'geprangd' zit tussen het nieuwbouwvolume en het bestaande appartementsgebouw, mee opgenomen in het project. Hierdoor kan gewerkt worden met een centraal volume, haaks op de straat. De kwaliteit van de (private) buitenruimten op het dak van de parking is evenwel minder kwaliteitsvol dan bij voorstel 2.
Verder blijven de overige principes uit de twee voorgaande voorstellen overeind.

Voorstel 4







gelijkvloers *1ste verdieping* *2de verdieping*

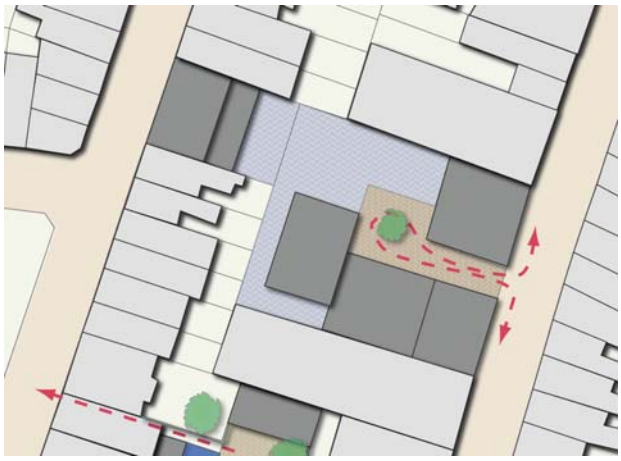
In voorstel vier wordt getracht een vijftal eengezinswoningen te realiseren, weliswaar met de ingang op de eerste verdieping en een daktuin in plaats van een grondgebonden tuin. Dit principe kan gecombineerd worden met een aantal kleinere appartementen met dakterras.

Dit scenario heeft een aantal nadelen waardoor de drie voorgaande voorstellen de voorkeur verdienen.

- De percelen hebben een grote diepte (32m!), met een diepe daktuin (17m).
- Het ruimtegebruik op het gelijkvloers is minder efficiënt. De verticale circulatie naar elke woning gebeurt bij voorkeur afzonderlijk. Dit betekent 5 kokers aan de straatzijde met minder ruimte voor een commerciële functie.
- De parking op het gelijkvloers loopt in dit voorstel door tot aan het waardevol pand aan Leopold II Straat. Dit scenario wordt niet weerhouden gezien de waarde van het pand en de grotere impact van het geheel van daktuinen op de naastgelegen percelen.

Voorstel 5

Op voorstel van de GECORO is voortbouwend op een concept van de centrale doorgang voor de verschillende projectzones ook een concept met insteekstegen vanuit Rijschoolstraat en met bebouwing daaromheen onderzocht. Voordeel van een dergelijke oplossing is alvast dat de gevelwand in Rijschoolstraat een subtiele geleding krijgt en dat doorheen de stegen op verschillende plaatsen (avond)zonlicht in deze overigens relatief donkere straat kan vallen.



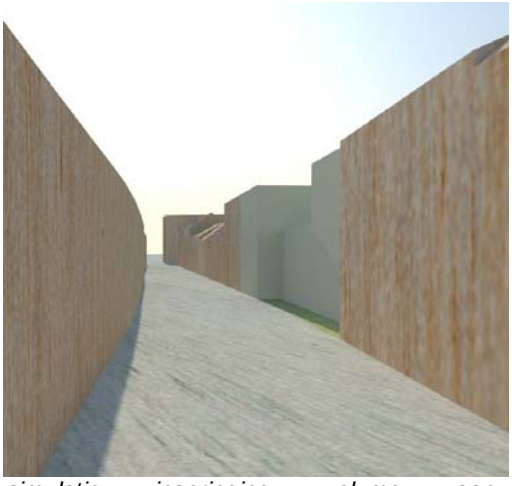
Bijgaande figuren geven een mogelijke invulling van dit concept weer. Het is slechts realiseerbaar mits volledige afbraak van het gebouw van de telefooncentrale.

Oppervlakten van de voorstellen

	oppervlakte projectzone	te bebouwen oppervlakte	te realiseren vloeroppervlakte	B/T	V/T	B/T correctie	V/T correctie
Parkeerzoekzone telefooncentale/garage-loods							
Projectzone 1							
voorstel 1	650	288	903	44%	1,39		
voorstel 2	650	332	1.011	51%	1,56		
voorstel 3	867	418	1.325	48%	1,53		
voorstel 4	867	415	1.478	48%	1,70		
voorstel 5	867	420	1.442	48%	1,66		
						55%	1,65
Projectzone 2							
voorstel 1	830	457	1.738	55%	2,09		
voorstel 2	830	517	1.664	62%	2,00		
voorstel 3	830	465	1.414	56%	1,70		
voorstel 4	830	303	1.265	37%	1,52		
voorstel 5	830	550	1.260	66%	1,52		
						65%	2,10

B. Parkeergarage

simulatie toegang tot parkeergarage



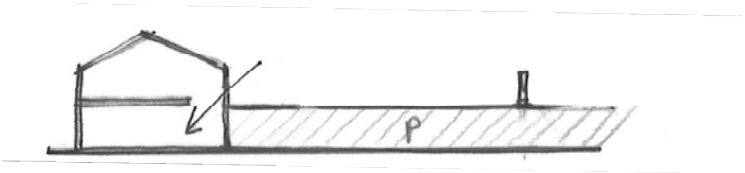
simulatie inspringing volume aan Rijschoolstraat

De vijf scenario's bieden alle de mogelijkheid een tweelaagse parking (gelijkvloers en -1) te realiseren. Een aantal aandachtspunten dient in rekening te worden gebracht bij de verdere uitwerking in een concreet project.

- De hellingsbaan naar de ondergrondse laag van de parking heeft een lengte van ca. 30m (5%-12%-5%) met twee maal en vlakke strook van 5m. (zie schets).
- De hellingsbaan naar de ondergrondse laag, gebeurt bij voorkeur in het gebouw, en niet onmiddellijk aan de straat, zodat de breedte van de toegang tot de parking beperkt blijft.
- De mogelijkheden om een commerciële ruimte in te richten is beperkt door de circulatieruimte in de parking en de verticale circulatie naar de woningen.
- Meer ruimte voor het in- en uitrijden van de parking kan verkregen worden door het laten terugspringen van het gebouw aan de straatzijde, al dan niet over de volledige hoogte (zie simulatie).

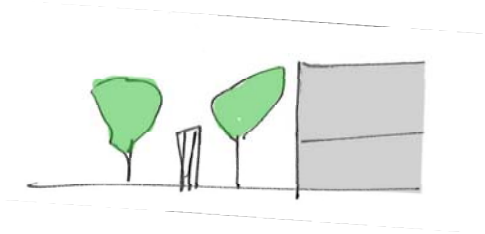
Op het gelijkvloers is er ruimte voor ca. 41 parkeerplaatsen (ca. 48 indien geen commerciële ruimte wordt gerealiseerd), op de ondergrondse verdieping ca. 45 parkeerplaatsen. Eventueel kunnen ca. 8 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden op de ondergrondse verdieping als het pand aan Leopold II Straat (met uitzondering van de hoofdbouw van het pand) wordt meegenomen in de ontwikkeling (gearceerde zone).

C. *Voorbeelden om kwaliteit te verhogen*



schets: zonlicht door middel van patio

Een van de moeilijkheden bij een verdere uitwerking is het verkrijgen van voldoende zonlicht op het gelijkvloers van de parking. Een van de mogelijkheden, naast het voorzien van 'gaten' in het dak van de parking / vloerplaat van daktuin, is het werken met patio's (zie schets).



schets aansluiting twee tuinen

Door het terugtrekken van het volume op de perceelsgrens wordt de mogelijkheid gecreëerd een volwaardige boom / groen te voorzien (zie ook voorstel 2). Deze groene bufferzone beperkt de impact van de parkeergarage en eventueel dieper in de binnengebied gebouwde volumes op de tuinen, en woningen, van aansluitende percelen. Eveneens de privacy neemt toe door deze ingreep.

8.1.3. Besluit

Voorstellen één en twee krijgen de voorkeur. Het noordelijk perceel dat bij voorstellen drie en vier mee wordt geïntegreerd, wordt als onderdeel van de projectzone mee opgenomen in het RUP. Zo wordt de mogelijkheid niet uitgesloten dat het project wordt uitgebreid met dit perceel. Door de geringe breedte van deze projectzone, zelfs met inname van het noordelijke perceel, blijft de insteeksteeg steeds vrij smal en zal het effect ervan op Rijschoolstraat erg beperkt zijn.

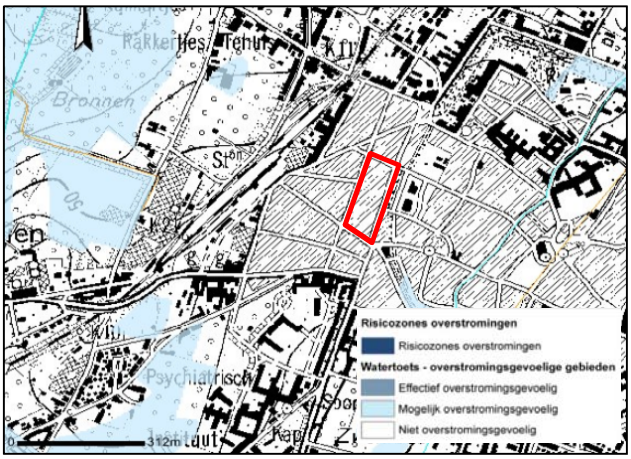
In voorliggend RUP wordt de parkeerzoekzone telefooncentrale/garageloods vertaald in twee projectzones. Het pand aan Leopold II Straat wordt aangeduid als waardevol pand. Een verplicht te begroenen tuinstrook wordt aangeduid.

9. Watertoets

Volgens het decreet integraal waterbeleid (DIW) dient bij elk RUP een watertoets uitgevoerd en moet rekening gehouden met de beginselen en doelstellingen van dat decreet.

Op het plan feitelijke en juridische toestand alsook op het grafisch plan worden de waterlopen gelegen binnen en palend aan het plangebied aangeduid. Er is geen waterloop aanwezig binnen een afstand van 50 meter.

9.1. Toetsen aan overstromingsgevoeligheid

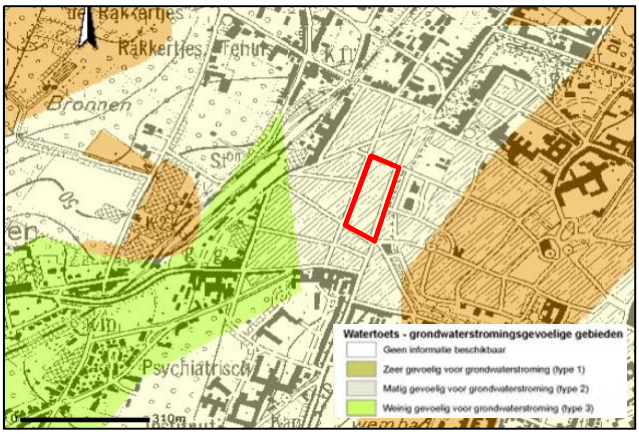


Nevenstaande figuur geeft de bepalende elementen voor de watertoets naar overstromings-gevoeligheid weer.

Volgens de Watertoetskaart (2011) ligt het plangebied niet in overstromingsgevoelig gebied.

Het gebied ligt evenmin in van nature overstroombaar gebied en is niet gekarteerd als recent over-stroomd gebied of risicogebied voor overstromingen (2006).

9.1.1. Toetsen aan grondwaterstromingsgevoeligheid



Nevenstaande figuur geeft de bepalende elementen voor de watertoets naar grondwater-stromingsgevoeligheid weer.

Het gebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming. Bij de bouw van ondergrondse constructies moet aandacht gaan naar het effect op de grondwaterstroming. De voorschriften leggen hiervoor best een groottebeperking op.

9.1.2. Toetsen aan de infiltratiegevoeligheid en verdroging

Het plangebied is niet gevoelig voor infiltratie of verdroging. Desalniettemin valt de bebouwing vanaf het ogenblik dat deze meer dan 200 m² terrein inneemt onder de bepalingen van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake opvang, hergebruik, buffering en infiltratie van hemelwater.
De beide (woon)projectsites zijn thans reeds in zeer grote mate (> 95 %) verhard of bebouwd. Het RUP voorziet in de beide projectzones een gedeeltelijke verwijdering van deze verharding / bebouwing, mede in functie van betere hemelwaterinfiltratie.

9.1.3. Toetsen aan erosiegevoeligheid

Omwille van de sterke verstening van het gebied en haar omgeving en de aard van de geplande invulling is de erosiegevoeligheidskaart hier niet relevant.

9.1.4. Toetsen aan waterkwaliteit

Het plangebied bevindt zich in het centrumgebied van het zoneringsplan, met rioleringen die via collectoren zijn aangesloten op RWZI's. Mits de voorzieningen, conform de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening daar op worden aangesloten, zorgen de afvalwaters van de recreatieve voorzieningen dus niet voor een verlaging van de waterkwaliteit in of rond het plangebied.

9.1.5. Algemeen besluit

Omwille van al de maatregelen die in de stedenbouwkundige voorschriften en in de bestaande verordeningen zijn vervat, kan geoordeeld worden dat er **geen schadelijk effect op de waterhuishouding** wordt veroorzaakt door de voorziene projecten in het plangebied.
De provinciale dienst Water en Domeinen bevestigt deze conclusie en geeft aan dat geen betekenisvol schadelijk effect op het milieu te verwachten is als gevolg van de verandering van de toestand van watersystemen (of bestanddelen ervan) door het realiseren van dit RUP omdat de buffering van regenwater reeds is uitgebouwd in het dalwachtbekken (overstromingszone) op de Trudobronbeek en de Cicindria net stroomafwaarts het centrum van Sint-Truiden nabij het Speelhof.

10. Kernpunten van het mobiliteitseffectenrapport (plan-mober)

Er is bij de opmaak van dit RUP van uitgegaan dat een eenvoudige mobiliteitstoets niet zou volstaan. Het voorontwerp-RUP oversteeg immers, wanneer de twee voorziene collectieve parkeerzones worden gerealiseerd met max. 235 toegelaten plaatsen in totaal, mogelijkerwijze de grenswaarde van 200 parkeerplaatsen waardoor de opmaak van een mober volgens het Besluit van de Vlaamse regering van 3 juli 2009 verplicht was. In het ontwerp-RUP is dit aantal teruggeschroefd naar maximum 155 toegelaten plaatsen in totaal, waardoor deze grenswaarde niet meer wordt overschreden. Gelet op de gevoeligheid bij meerdere overheden voor deze problematiek, blijven grondige analyse van de mobiliteitsaspecten van dit RUP evenwel zinvol. De grenswaarden voor gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties of diensten (7.500 m²) worden niet overschreden. De grenswaarden voor het bouwen van woningen (250) evenmin. De plan-mober is op basis van de hogere voorontwerp-cijfers in overleg met de mobiliteitsdiensten uitgewerkt en door hen goedgekeurd. (Deze goedgekeurde mober zit in het RUP-dossier.) Dit hoofdstuk geeft de kernpunten ervan weer, maar aangepast aan de nieuwe, lagere opties sinds het ontwerp-RUP en brengt de belangrijkste aspecten, effecten en mogelijk nog te nemen bijsturingen daarvan in beeld.

10.1. Inleiding

Het ruimtelijk uitvoeringsplan Rijschoolstraat bevat verschillende zones die in aanmerking komen voor parkeerontwikkelingen. Elk van deze zones ligt in het bouwblok omgeven door Leopold II straat, Stationsstraat, Rijschoolstraat en Toekomststraat. De toegang naar deze collectieve parkeerruimten gebeurt via Rijschoolstraat.

10.2. Bereikbaarheidsprofiel

De stad Sint Truiden beschikt over een unimodaal stadsmodel dat alle autoverkeer modelleert. Dit model is recent geactualiseerd; deze geactualiseerde versie wordt gehanteerd.
Het model BASIS 2007 geeft de actuele situatie (eind 2009) weer. Het model BASIS 2007+ simuleert de situatie in 2015 / 2020 met inrekening van alle voorziene (woon)projecten op het gemeentelijk grondgebied, ook deze in het plangebied van dit RUP. Voor de referentiesituatie zullen dan ook de cijfers worden gebruikt die geleverd worden door dit model. Het is een avondspitsmodel.
Het stadsmodel geeft de worst case situatie voor het autoverkeer. Door aanleg van fietspaden, overdekte fietsenstallingen, goed aanbod van openbaar vervoer en dergelijk kan een modal shift ten voordele van meer duurzame modi worden bekomen.

Het mobiliteitsplan van de gemeente is recent herzien (zie 5.7.).

10.2.1. Bereikbaarheid voor voetgangers

Alle straten rond het plangebied hebben voetpaden. Alle overstreken gebeuren gelijkvloers met aangeduide zebrapaden.

De herziening van het mobiliteitsplan voorziet dat bij de opmaak van een RUP de vraag naar doorsteekjes voor zacht verkeer om zo een fijnmazig netwerk van voetgangersvoorzieningen te

ontwikkelen zal worden geformuleerd. Binnen het plangebied is dergelijke doorsteek thans niet meer voorzien.

10.2.2. Bereikbaarheid voor fietsers

In de straten rond het plangebied gebeurt het fietsen gemengd met mechanisch verkeer.

Stationsstraat ten zuiden van het plangebied wordt in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan gepland als autoluwe (boven)lokale fietsverbinding tussen station en Kazernevest (onderdeel van de fietsring om de binnenstad).
Rijschoolstraat wordt in het plangebied in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan gepland als een onderdeel van de parkeerroute / stadsboulevard met een krap profiel, waarop zich echter geen busbaan bevindt, en ruimte kan worden benut voor een fietspad.

10.2.3. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Het plangebied is heel goed met openbaar vervoer bediend. De grootste loopafstand tot het station van Sint-Truiden bedraagt minder dan 400 meter. Ter hoogte van Stationsstraat is een bushalte voor een bundel van streeklijnen (21a, 23a, 26, 41, 423, 105) en stadslijnen (S1, S52, S10, S11, S12). Ten noorden is Diesterpoort een knooppunt met diverse lijnen.

In het kader van de herziening van het mobiliteitsplan wordt gepland dat de bussen in tegenwijzerzin rond de binnenstad zullen lopen. Het tracé loopt dan grotendeels langs de enkelrichtingsparkeerroute. Zij loopt echter niet langs Rijschoolstraat omwille van de uitwijking richting station. Dit station zal worden uitgebouwd als multimodaal knooppunt voor overstappen tussen stads- en streekbussen en trein. Het aantal buslijnen dat op Stationsstraat zal rijden wordt dan afgebouwd.

10.2.4. Bereikbaarheid met de wagen

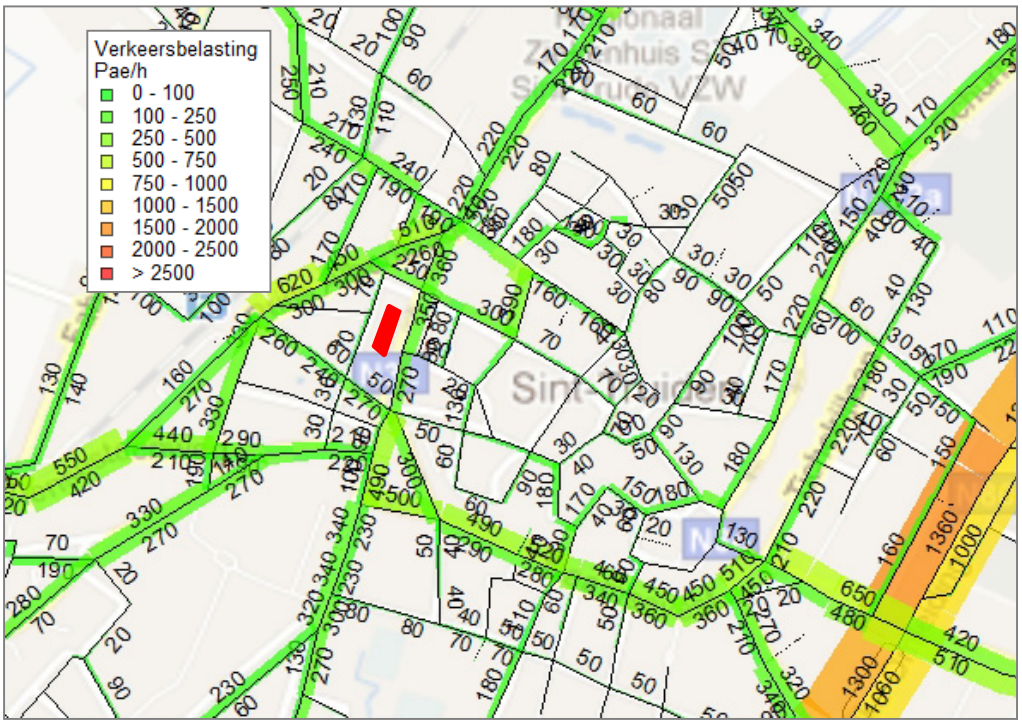
De wegen rond het plangebied zijn van lokaal (stedelijk of wijk) belang. Langs Rijschoolstraat en Leopold II straat is enkel verkeer mogelijk in één richting. Rijschoolstraat (thans enkel noordwaarts verkeer) ligt op een as van zuid naar noord langsheen het stadscentrum. Stationsstraat in het zuiden zorgt voor een verbinding van station en de as Tiensesteenweg – Prins Albertlaan – Diestersteenweg naar de binnenstad en ligt in het verlengde van de stadsboulevard (Spaansebrugstraat). Toekomststraat ligt in het verlengde van Zoutstraat die voor een westwaartse ontsluiting uit de binnenstad zorgt.

In het kader van de herziening van het mobiliteitsplan is de ontwikkeling van een parkeerroute met enkelrichting in tegenwijzerzin een centraal element. Binnen dat kader zal de rijrichting van Rijschoolstraat (onderdeel van deze route) worden omgekeerd en het autoverkeer langs Stationsstraat afgebouwd.

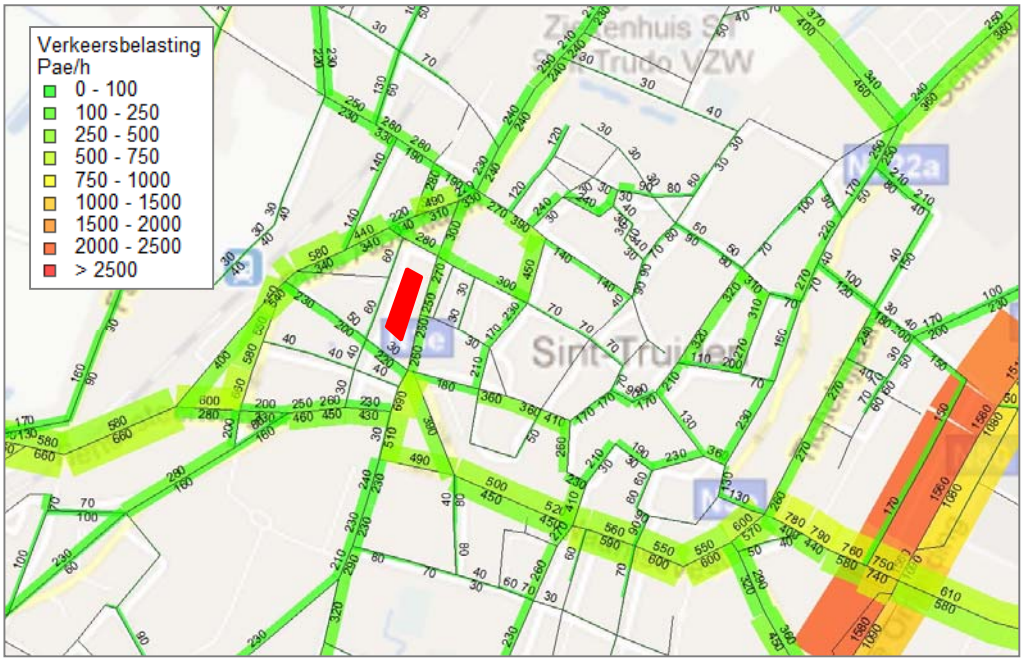
Rijschoolstraat is samen met Tiensesteenweg, Fabriekstraat, Gazometerstraat, Prins Albertlaan en Diestersteenweg in het westen van de kernstad geselecteerd als lokale weg type II (inter)lokale ontsluitingsweg.

Onderstaande figuren geven de verkeersbelasting van de belangrijkste straten en wegen tijdens de avondspits respectievelijk in de actuele situatie van (BASIS 2007), de situatie na toepassing van de verschillende projecten (referentie 2007+) en de verschillen tussen beide situaties weer.

In het rood is het plangebied gesitueerd. De overwegend groene kleuren geven in de eerste twee figuren aan dat er zich thans naar intensiteiten weinig problemen voor autoverkeer in de wijk stellen (in Rijschoolstraat tussen 270 en 360 wagens per spitsuur). Ook in de toekomstige situatie met de gerealiseerde woonprojecten (met 250 tot 300 wagens op het spitsuur in Rijschoolstraat) is dit het geval.

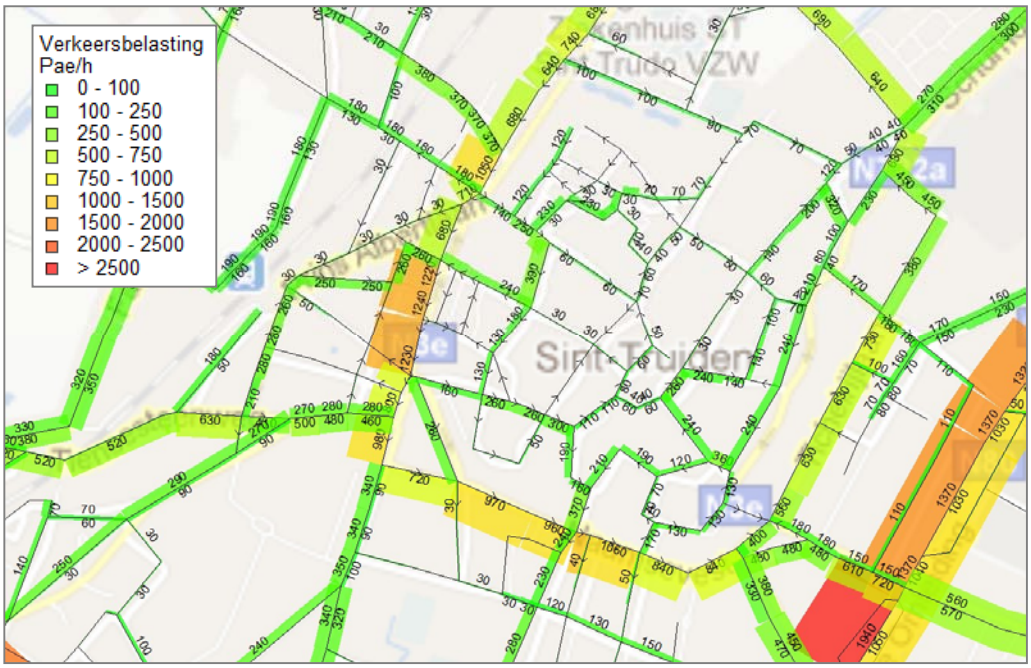


Intensiteitenplot BASIS 2007



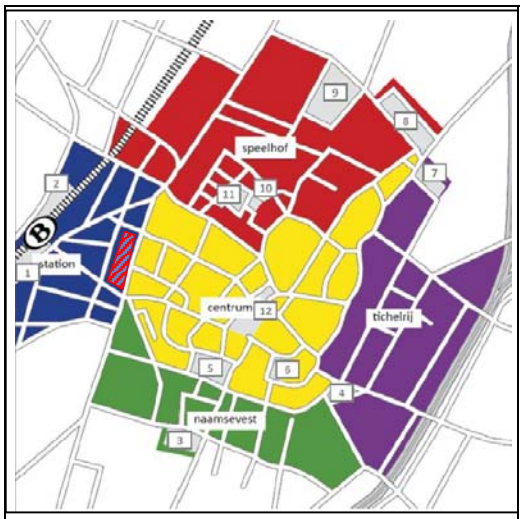
Intensiteitenplot referentie 2007+

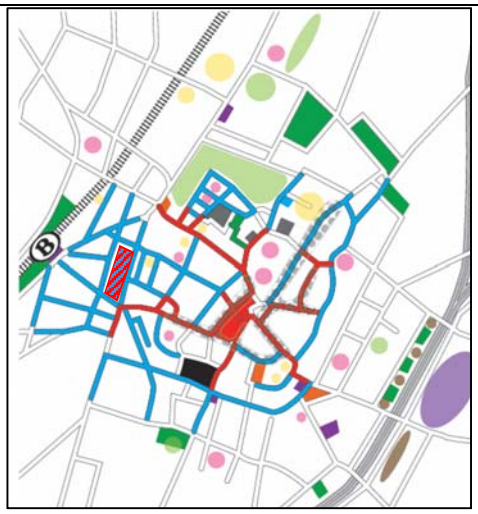
Op termijn, na realisatie van de parkeerroute, nemen de intensiteiten in Rijschoolstraat beduidend toe (naar 680 tot 1.240 wagens op het spitsuur). Navolgende geeft deze situatie, met inbegrip van de gerealiseerde woonprojecten, weer.



Intensiteitenplot referentie 2007+Proute

10.2.5.Parkeervoorzieningen





Openbare parkings

1. Station: 243 PP	7. Kerkhof: 25 PP
2. Station (achterzijde): 160PP	8. Begijnhof: 123 PP
3. Zwembad: 69PP	9. Veemarkt: 500 PP*
4. Europaplein: 64PP	10. Cicindriashopping: 85 PP
5. Clockhempoort: 244PP	11. Gasthuisstraat: 118PP
6. De Bogaert: 39 PP	12. Grote Markt 147PP

Parkeerregime

In het kader van het onderzoek voor het mobiliteitsplan is het stadscentrum opgedeeld in parkeerzones. Het plangebied ligt in de parkeerzone van het station. De parking bij het station is de dichtst bij gelegen openbare parking met 243 parkeerplaatsen. In de centrumzone is er o.a. de parking op de Grote Markt met 147 parkeerplaatsen. In de zone Speelhof zijn er 118 parkeerplaatsen bij Gasthuisstraat.

De geplande collectieve parkeerplaatsen ontsluiten naar Rijschoolstraat. Rijschoolstraat is net als Leopold II straat aan de andere zijde van het bouwblok een éénrichtingsstraat met parkeren aan één kant van de weg. Het parkeren gebeurt thans aan de overzijde ten opzichte van het plangebied. Bij de toekomstige parkeerroute zal een omkering van de rijrichting nodig zijn en verdwijnt het parkeren uit de straat. Stationsstraat is een tweerichtingsstraat met parkeren aan één kant van de weg, Toekomststraat een tweerichtingsstraat met parkeren aan twee kanten van de weg op daartoe ingerichte parkeerplaatsen. Op termijn, bij haar omvorming tot autoluwe verbindingsas tussen station en binnenstad zal ook in Stationsstraat het parkeren uit de straat verdwijnen.

De totale bezettingsgraad van **“openbaar parkeren”** heeft thans zowel voor dinsdag als zaterdag een parkeerbezetting van maximum 70%. Deze bezetting ligt onder de maximumgrens en zou nog verder geoptimaliseerd kunnen worden. Sommige openbare parkeerplaatsen worden in de huidige toestand onderbenut.

Wat betreft het straatparkeren en de bezetting van de semi-openbare parkeerplaatsen geldt voor de omgeving van het plangebied dat de bezetting zich boven de 80% situeert. Dit geldt zeker voor de straten in de centrumzone, rond het administratief centrum. Dit administratief centrum is ook open op zaterdagochtend. Op zaterdagochtend zijn bovendien veel bewoners thuis wat leidt tot een overbezetting. In de voormiddagen zitten alle randstraten van het plangebied en de daarop aanpalende straten boven deze 80 %-grens en de meeste daarvan tegen de 100 %-grens of er boven.

		bezetting (%)					
		dinsdag			zaterdag		
straatnaam	aanbod	voormiddag	namiddag	avond	voormiddag	namiddag	avond
CENTRUMZONE							
Tiensestraat	6	200	133	117	150	183	150
Zoutstraat	32	113	103	91	119	97	116
Kazernestraat	11	173	118	100	173	127	164
Kazernevest	24	100	96	75	104	92	100
Kazernevest	23	209	178	83	126	130	239
STATIONSZONE							
Stationsstraat	**38**	**82**	**71**	**76**	**92**	**74**	**79**
Molenstraat	29	45	76	110	114	93	121
Leopold II straat (*)	**36**	**89**	**81**	**92**	**103**	**100**	**72**
Koningin Astridstraat	28	118	96	118	111	104	79
Prins Albertlaan	62	92	79	102	98	69	81
Leopold II straat (**)	**18**	**83**	**50**	**72**	**106**	**83**	**61**
Toekomstraat	**22**	**150**	**73**	**100**	**100**	**91**	**59**
Rijschoolstraat	**34**	**97**	**97**	**74**	**147**	**79**	**88**

10.3. Mobiliteitsprofiel

10.3.1. Andere modi dan autoverkeer

Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer gebruikers vormen een belangrijk deel van alle verkeer gegenereerd in het plangebied van dit RUP, met zijn woningen, winkels en recreatieve voorzieningen.

Door de aanwezigheid van voldoende infrastructuur en aanbod, zullen er voor deze modi geen problemen ontstaan.

10.3.2. Autoverkeer – kengetallen

Voor de verkeersgeneratie van de bijkomende woonprojecten zijn de kengetallen gebruikt uit het richtlijnenboek voor de opmaak van Mobers. Er wordt uitgegaan van een maximumscenario waarbij bijkomend 50 woningen worden gecreëerd. Op basis van onderstaande kengetallen geeft dit maximaal 15 bijkomende autoverplaatsingen tussen 17 en 18 uur; deze zijn in de intensiteitenplot 2007+ mee ingeteld.

Kengetallen voor woongebieden	
inwoners per woning (gesloten bebouwing)	3
aantal verplaatsingen per persoon per dag	2
aantal bezoekers per wooneenheid per dag	0.3
modal split (stedelijk) percentage auto	56%
maximaal aantal autoverplaatsingen tussen 17 en 18u	8%

Anderzijds voorziet het RUP (maximaal) 1 projectgebonden parkeerplaats per nieuwe woning, dus 50 in totaal. Dit is meer dan actuele gemiddelde aanwezigheid van 0,9 wagens per

huishouden in het Truiense stadscentrum [6]. Het heeft vanuit duurzaam mobiliteitsoogpunt weinig zin om meer parkeerplaatsen per woning te voorzien, daar dit alleen het autobezit en –gebruik in de hand zal werken.

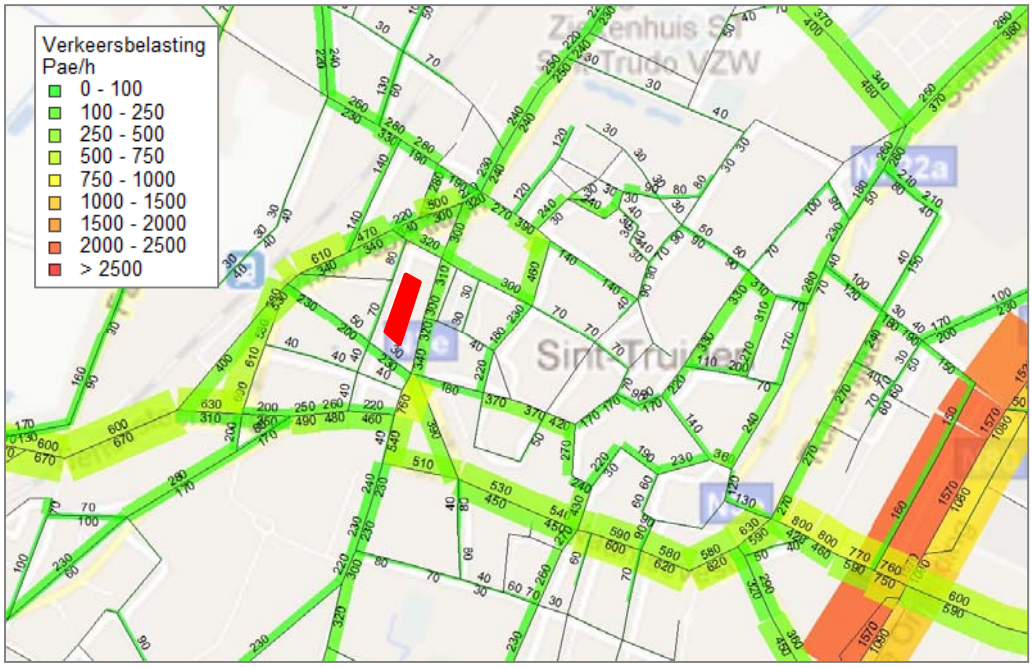
Het is evenwel vooral de voorziene ontwikkeling van **collectieve parkeerplaatsen** die lokaal voor bijkomend verkeer zal zorgen ter hoogte van Rijschoolstraat. Op basis van het ontwerpend onderzoek en het gevoerde overleg kunnen bijkomend maximaal 155 parkeerplaatsen worden gecreëerd (mogelijks en op termijn 75 ter hoogte van telefooncentrale/parkeerloods en (met grotere kans op realisatie en allicht sneller) 80 ter hoogte van de stadsfeestzaal). Daarnaast is er de ruimte voor 14 parkeerplaatsen die reeds voorzien waren in het verruimd BPA Stationskwartier en die in de praktijk ook aanwezig zijn (en dus in al de intensiteitenplots zijn meegeteld). In het ontwerp-RUP is gekozen om maximaal (75+80=) 155 bijkomende collectieve parkeerplaatsen toe te laten. Er wordt van uitgegaan dat (20+19=) 39 wagens (pae) tijdens het avondspitsuur de beide parkings en de wijk verlaten [7] en dat er dan (26+24=) 50 wagens (pae) in de beide parkings toekomen. Rijschoolstraat is een éénrichtingsstraat in zowel de huidige als de in de toekomst geplande referentiesituatie, wat betekent dat de 89 in- en uitrijdende wagens in de rijstroom van het verkeer worden ingevoegd. In de huidige situatie is dit links in – links uit. In de toekomstige (drukkere) situatie met parkeerring wordt dit de meer logische beweging rechts in – rechts uit

Ten opzichte van de referentiesituatie 2007+ met geplande ontwikkelingen stijgt het verkeer langs het betreffende deel van Rijschoolstraat dan door de bijkomende parkeerruimten in de voorontwerpversie van dit RUP van 250 à 270 naar 300 à 340 pae in het avondspitsuur. Navolgende intensiteitenplot geeft dit weer. Deze cijfers zijn uiterste maxima. Met betrekking tot de collectieve parkeerplaatsen moet ook op het standstill principe worden gewezen. Als tegelijk elders het aantal parkeerplaatsen afneemt neemt potentieel ook de toestroom van autoverkeer naar Rijschoolstraat afkomstig van deze parkeerplaatsen af. Met de ingeperkte parkeermogelijkheden sinds het ontwerp-RUP stijgt het verkeer langs het betreffende deel van Rijschoolstraat door de bijkomende parkeerruimten van 250 à 270 naar 286 à 316 pae in het avondspitsuur.
De maximale belasting voor een stedelijke hoofdstraat vanuit het oogpunt leefbaarheid bedraagt 1.200 pae [8]. Rijschoolstraat blijft hier ruim onder. Het verkeer stijgt er wel met ong. 15 % ten opzichte van de huidige situatie.

[6] Lokale mobiliteitsstatistieken, 2011 en 2013. Hieruit blijkt een gemiddelde graad van autobezit voor heel Sint-Truiden van 1,15 wagens per huishouden en in het stadscentrum (binnenstad en stationskwartier) van 0,9.

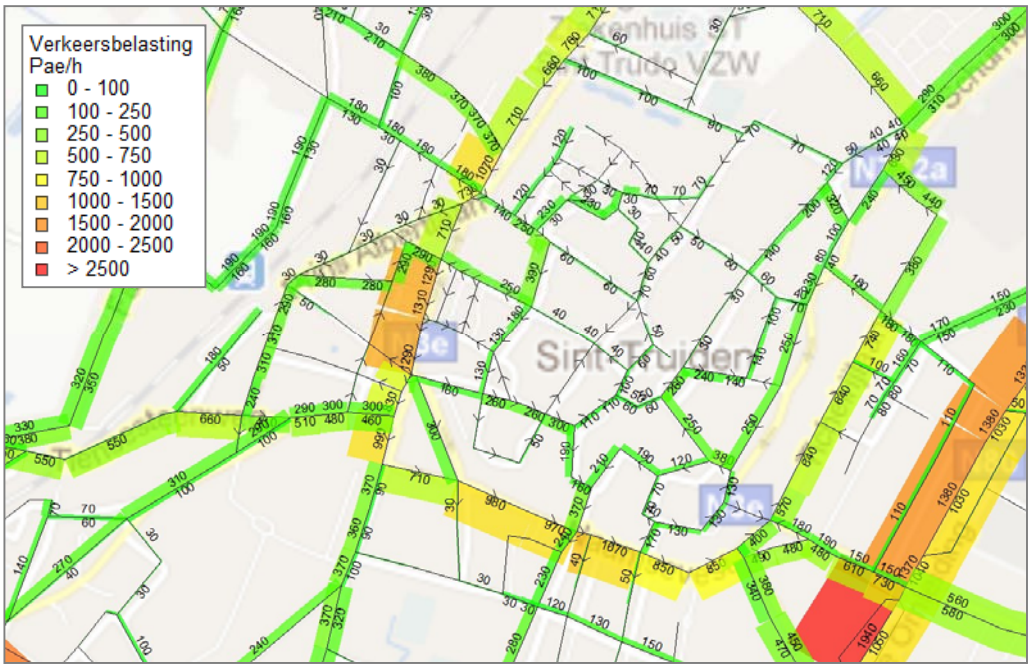
[7] Eigen berekening op basis van advies MINT bij doorrekening in het stadsmodel van de ontwikkelingen in dit RUP, juli 2013.

[8] Een stedelijke hoofdstraat impliceert een inrichting van 2 x 1 rijstrook met scheiding van verkeersdeelnemers. Voor Rijschoolstraat gebeurt dit door de keuze voor een éénrichtingsstraat en een afzonderlijke fietsring in het scenario van de parkeerring. Op lokale verbindingswegen, waar de verkeersdeelnemers in tegenstelling tot de stedelijke hoofdstraten, wel worden gemengd, daalt de capaciteitsgrens naar 650 pae. Andere capaciteitsgrenzen vanuit het oogpunt leefbaarheid zijn 250 pae voor een woonstraat en 400 pae voor een wijkverzamelweg



Intensiteitenplot referentie 2007+ plus de twee parkings in (ruimere) voorontwerpversie

Op termijn, wanneer de parkeerroute wordt ingevoerd, zal het aantal bijkomende wagens van de beide parkings even groot zijn, maar in verhouding tot de drukkere verkeersstroom in Rijschoolstraat verhoudingsgewijze voor een kleinere toename zorgen. Navolgende figuur geeft de intensiteiten op dat moment in de straat bij de ruimere parkings uit de voorontwerpversie (1.290 à 1.310 pae) weer. Met de ingeperkte parkeermogelijkheden sinds het ontwerp-RUP nemen de intensiteiten minder toe, nl. tot 1.263 à 1.286 pae. Vanuit het oogpunt leefbaarheid wordt de capaciteit van Rijschoolstraat dan overschreden; de beide parkings dragen daar echter slechts in zeer beperkte, verwaarloosbare mate (nl. voor 2,6 à 3,5 % van die totale verkeersbelasting) toe bij.



Intensiteitenplot referentie 2007+P-route plus de twee parkings

10.3.3. Parkeren

De collectieve parkeerplaatsen kunnen de parkeerdruk rond het administratief centrum (zie punt 9.2.5) verlichten. Ze komen zo mee tegemoet aan de klachten die het stadbestuur thans krijgt van bewoners (ook uit deze omgeving) die met hun bewonerskaart – zeker op voormiddagen – geen plaats vinden. De ontsluiting aan de oostelijke zijde van het bouwblok, richting het administratief centrum versterkt de logische samenhang. Dit wordt verder ondersteund door de ligging langs de parkeerroute. De parkeerruimte biedt niet alleen ruimte om de overbezetting te helpen oplossen, maar ook om (minstens) een deel van de parkeerruimte rond dit administratief centrum, aan de binnenzijde van de parkeerring en langs een fietsas, af te bouwen.

De collectieve plaatsen in de twee ondergrondse parkeergarages komen daarbij deels ter vervanging van de (middel)langparkeerplaatsen die met de invoering van het betalend parkeersysteem in binnenstad en stationskwartier de voorbije periode zijn verloren gegaan: dat zijn (zie tabel in punt 10.2.5) een tachtigtal (middel)langparkeerplaatsen in de straten rond het bouwblok zelf en nog een vijftigtal (middel)langparkeerplaatsen in de daarop aanpalende straten. Op termijn, wanneer de parkeerroute wordt ingevoerd, verdwijnen ook voor het kortparkeren de parkeerplaatsen in Rijschoolstraat en wanneer Stationsstraat als autoluwe verbinding wordt heringericht verdwijnen ook daar de kortparkeerplaatsen. Samen geeft dit op termijn een vermindering van een zestigtal kortparkeerplaatsen.

10.4. Effecten

Voor zover thans inschatbaar, geven zelfs de maximale ontwikkelingen die het RUP toelaat / aanmoedigt **geen significant negatieve effecten**.
Hoewel Rijschoolstraat erdoor een zekere toename van de verkeersdruk kent (+ 15 %), blijft zij in de huidige verkeersafwikkeling beduidend onder de capaciteitsgrens vanuit het oogpunt

verkeersleefbaarheid. Het betreft hier vooral een (gewenste) verplaatsing en concentratie van het autoverkeer en veel minder een toename.

Op termijn, wanneer de parkeerroute wordt ingevoerd en de inrichting en rijrichting van Rijschoolstraat wijzigen, zal de capaciteitsgrens vanuit het oogpunt leefbaarheid in Rijschoolstraat **licht overschreden** worden, maar **de invloed hierop van de beide parkings is erg beperkt** (op dat moment 2,6 à 3,5 % van de totale intensiteit). Als meer verfijnde modeldoorrekeningen (op basis van de effectieve situatie dan [9]) tegen de periode dat de parkeerroute wordt ingevoerd uitwijzen dat de leefbaarheidsgrens dan nog op dit ene deel van de route overschreden zou worden, dienen dan bij de invoering de nodige passende maatregelen genomen. Vanuit de beperkte invloed die dit RUP hierop kan uitoefenen, is er al een substantiële bijdrage geleverd door de omvang van de parkings fors (met een derde) terug te schroeven. Mogelijk volgt nog een tweede bijdrage wanneer de noordelijke parking (Belgacomsite) niet tot ontwikkeling zou komen: in dat geval zou de omvang van de parkings (en hun verkeersgenererend effect) tot 1/3 terugvallen, en het aandeel in de intensiteit tot minder dan 2 %. Hiertoe voorzien de voorschriften dat die noordelijke collectieve parkings pas kan worden vergund na een goedgekeurde project-mober, die op basis van de monitoring en de situatie dan aantoont dat se te verwachten verkeerstroom in Rijschoolstraat ook na indienstneming van die parking beneden de verkeersleefbaarheidsgrens zal blijven.
Verdere maatregelen zijn onmogelijk en ook niet zinvol om binnen het kader van dit RUP genomen te worden. Een mogelijke oplossing, mocht dan blijken dat de leefbaarheidsgrens in Rijschoolstraat toch nog zou overschreden worden, is als uitzondering op de stadsboulevard / parkeerroute, de verkeerslichten aan Diesterpoort voor het autoverkeer te behouden. Daarmee wordt het aantal inrijdende wagens in Rijschoolstraat automatisch gedoseerd en verlaagd tot beneden de leefbaarheidsgrens.
Op dat moment is het ook mogelijk dat de uitrijdende wagens een langere periode zullen moeten wachten alvorens zij zich in de verkeersstroom van Rijschoolstraat kunnen invoegen.

Wel verdienen een aantal potentiële knelpunten de nodige aandacht bij de eerstkomende en finale inrichting.

Binnen het plangebied zullen de parkeergarages zorgen voor twee bijkomende conflictpunten tussen het in- en uitrijdend verkeer en de voetgangers (en op termijn ook de fietsers) langs Rijschoolstraat ter hoogte van de in- en uitritten. De nodige ruimte moet worden voorzien om ervoor te zorgen dat de uitrijdende wagens het verkeer op de weg kan zien met een minimale hinder voor voetgangers (en fietsers) te hinderen. In de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening is reeds opgenomen dat in- en uitritten geen hinder of gevaar mogen opleveren voor de weggebruikers en ter hoogte van de rooilijn een vrije doorgang moeten hebben van minstens 4 meter. De bundeling van een in- en uitrit (noodzakelijk voor een vlotte afwikkeling die in deze gebouwen past) naast elkaar, voorziet echter in praktijk een poort van minstens 5 à 6 meter. Deze breedte geeft de autobestuurders een brede kijk op zowel het voetpad, (het fietspad op termijn) als op de rijweg. Aanvullend kan (bij de invoering van de parkeerroute en herinrichting van de weg) een extra detectie in de uitrijstrook van de parkings (en eventueel in het aanpalend openbaar domein) worden ingebouwd zodat de uitrijslagboom ook na betaling pas opengaat wanneer de vorige uitrijdende wagen effectief in de verkeersstroom is ingevoegd, zodat er nooit invoegfiles op het openbaar domein ontstaan.

[9] Die effectieve situatie kan van de thans geprojecteerde afwijken, zowel door globaal meer of minder autobezit, forsere of zwakkere realisatie van woonprojecten, minder grote uitvoering van bepaalde collectieve parkings dan thans ingeschat en toegelaten, … .

Ter hoogte van het kruispunt Stationsstraat – Rijschoolstraat – Stapelstraat kruist de geplande enkelrichtingsparkeerroute de bovenlokale fietsroute tussen fietsring en station. Op Stationsstraat zal nog een beperkt aantal bussen rijden. Ter hoogte van het knooppunt Rijschoolstraat zal dit busverkeer verknopen met de enkelrichtingsparkeerroute die via Rijschoolstraat zorgt voor de ontsluiting van de voorziene parkeerplaatsen.
Ook hier neemt de verkeerdruk licht toe (tot 830 pae/u) maar blijft zij beduidend onder de leefbaarheidsgrens en kan een herinrichting van de weg volstaan om een oplossing te bieden.

Voor de fietsers vormt Kazernevest een volwaardig alternatief voor het fietsverkeer. Door de collectieve parkeerplaatsen kan worden overwogen een deel van de parkeerplaatsen aan de binnenzijde van de fietsring af te bouwen (bijv. alle parkeerplaatsen in de directe omgeving van de kruisingen met de fietsring) waardoor de zichtbaarheid fors toeneemt en het aantal conflictsituaties daalt.

11. Vertaling naar RUP

De conclusies uit voorgaande inventarisaties, analyses en voorgestelde ontwikkelings-perspectieven worden in dit hoofdstuk in een vertaling naar het ruimtelijk uitvoeringsplan gebundeld.

Het RUP bestaat uit vijf delen.

Deze toelichtingsnota situeert en verantwoordt de keuzen en bepalingen uit het RUP, geeft de relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan weer en duidt flankerende beleidsmaatregelen. Zij wordt begeleid door de kaart feitelijke en juridische toestand.

Een bundel stedenbouwkundige voorschriften geeft de voorschriften inzake bestemming, inrichting en beheer weer. Het grafisch plan geeft het plangebied van dit RUP aan, alsook de grafische aanduidingen van bestemming en inrichting.

Het onteigeningsplan ondersteunt dit RUP naar het voeren van een beleid en het realiseren van de vooropgestelde doelen.

11.1. Grafisch plan

kaart 7: schematisch grafisch plan

De basiskaart voor de opmaak van de plannen is gebeurd aan de hand van het GRB-bestand van januari 2010.

Een schematische weergave van het grafische plan is in deze toelichtingsnota toegevoegd.

11.2. Voorschriften: algemeen

De bestemmingscategorieën en bijhorende voorschriften evenals de inrichtingsvoorschriften bouwen in belangrijke mate voort op deze van de goedgekeurde RUP's voor de kernstad. Het algemene systeem van een vastgelegde normaal gewenste situatie en tolerantiemarges waarbinnen mits motivatie kan worden afgeweken, wordt waar nodig en mogelijk ook in dit ruimtelijk uitvoeringsplan doorgetrokken.

Net als in andere recente RUP's worden bij de parkeerbepalingen in de algemene voorschriften de aangegeven nastrevenswaardige aantallen gebouwgebonden parkeerplaatsen in de regel als het minimum te voorziene aantal beschouwd. Dit zal echter steeds in de specifieke context worden beoordeeld. Op kleine, smalle en ondiepe percelen, in situaties met hoge waterstanden of grondwaterstromingen waar ondergrondse garages moeilijk of niet wenselijk zijn, in projecten waar al een ruim pakket aan collectieve parkeerplaatsen worden ingebouwd dat ook voor bewoners / gebruikers een parkeerbuffer biedt, op projectsites nabij / op loopafstand van een collectieve (open) zone voor parkeren die mede voor bewoners- of gebruikersparkeren instaat, kan het zinvol zijn een lagere aantal parkeerplaatsen dan het nastrevenswaardige aantal toe te laten.

11.3. Bestemmingsvoorschriften

Volgende gebiedsdekkende bestemmingszones die de bestemmingen en voorschriften van het verruimd B.P.A. Stationskwartier voor het plangebied volledig vervangen worden in het grafisch plan van het RUP gehanteerd (de nummering van de kernstads-RUP's primeert daarbij):

2. woonzone met tuinstrook
3. handelsstraten in woonzone
4. woonprojectzone
10. zone voor gemeenschapsvoorzieningen
11. zone voor collectief parkeren
12. open zone voor parkeren
13. onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen
33. zone voor stedelijke open ruimte.

De voorschriften voor de belangrijkste van deze bestemmingscategorieën zijn op hoofdlijn de volgende.

2. In de **woonzone met tuinstrook** is wonen de hoofdbestemming en zijn (hoofdzakelijk alleen op het gelijkvloers), ruimere kleinschalige handels- en horecazaken en kleinschalige, ambachtelijke bedrijven, kantoren en gemeenschapsvoorzieningen als nevenbestemmingen toegelaten. De bijhorende tuinstrook dient gedeeltelijk te worden benut als tuin en kan worden benut voor bestaand gebruik. Dit artikel wordt toegepast voor het merendeel van de woonpanden in het plangebied.

3. In de **handelsstraten in woonzone** is wonen de hoofdbestemming en zijn (hoofdzakelijk alleen op het gelijkvloers), ruimere kleinschalige handels- en horecazaken en kleinschalige, ambachtelijke bedrijven, kantoren en gemeenschapsvoorzieningen als nevenbestemmingen toegelaten. De bijhorende tuinstrook dient gedeeltelijk te worden benut als tuin en kan worden benut voor bestaand gebruik. Dit artikel wordt toegepast voor een deel van de panden langs Stationsstraat.

4. In de **woonprojectzone** is wonen de hoofdbestemming en is een ruime waaier aan nevenbestemmingen op maximum een derde van de vloeroppervlakte toegelaten. Dit artikel wordt toegepast voor de ruime omgeving van de stadsfeestzaal en voor het private deel van de noordelijke projectontwikkeling.

10. In de **zone voor gemeenschapsvoorzieningen** horen gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen thuis. Binnen deze zones voor gemeenschapsvoorzieningen kan ook een deel aan woonfunctie gerealiseerd worden. De toelaatbare bebouwing wordt vastgelegd door een B/T en V/T en heeft een kwalitatieve afwerking langs alle gevels.

12. De **open zones voor parkeren** zijn in de eerste plaats bestemd voor parkeerplaatsen (zowel project/gebouwgebonden als collectieve), maar door hun verplichte groenaanleg / aanplant van hoogstammige bomen nemen zij ook een bufferende en landschappelijke rol op. Kleinschalige gemeenschapsvoorzieningen zijn er mogelijk. Deze zone wordt voor de bestaande parkeergarage in het noordelijk deel van het plangebied toegepast.

13. De **onbebouwbare zones voor open ruimte en tuinen** zijn integraal als open ruimte te behouden of in te richten. Het stallen van wagens is er niet toegelaten. Dit artikel wordt toegepast in de centrale delen van het binnengebied.

33. De nieuwe bestemmingscategorie **zone voor stedelijke open ruimte** heeft een vergelijkbaar opzet als de onbebouwde zone voor open ruimte en tuinen, maar deze ruimte kan volledig verhard zijn. Zij wordt in dit RUP toegepast voor de ontsluiting van het centrale deel van het binnengebied en de functies die daar mogelijk zijn.

Voor de woonprojectzone van de voormalige rijschool zijn, naast uiteraard de algemene artikels van delen I en III en artikels 6 en 7, de artikels 8.4 woonprojectzone, 8.11 zone voor collectief parkeren, 8.13 onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen en 9 gedetailleerde inrichtingsvoorschriften van toepassing.

11.4. Inrichtingsvoorschriften

Voor de verschillende bestemmingscategorieën worden specifieke inrichtingsvoorschriften ingeschreven. In eerste instantie hebben deze betrekking op de hoofdlijnen van de inrichting, met name enerzijds de mogelijkheden en beperkingen voor loutere instandhouding, verbouwing, heropbouw of vervangingsbouw en nieuwbouw al dan niet met uitbreiding van constructies en gebouwen en anderzijds het open of bebouwbare karakter van betrokken percelen. Aanvullend worden waar nodig (aanvullend aan de bepalingen in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening) specifieke voorschriften met betrekking tot afwerking van gebouwen en percelen, de omvang en aard van verhardingen, de aard van de buffers, de faseringen in de verdere ingrepen op de percelen, de situering van toegangen, gebouwen, verhardingen en parkeerzones opgenomen.

Zo worden meer in het bijzonder :

- voor de beide woonprojectzones onderscheid gemaakt tussen delen waar alleen ondergrondse parkeergarages zijn toegelaten en delen waar dit ook op het gelijkvloers kan worden toegelaten
- in de woonprojectzone voormalige rijschool bijkomende voorwaarden ten aanzien van het erfgoed opgenomen, alsook meerdere specifieke inrichtingsregels (uniformiteit gevelwand Stationsstraat, degelijke afwerking tuin boven eventuele ondergrondse parking, verschuifbaarheid tuin, …)
- voor de zone voor gemeenschapsvoorzieningen van de cinema / theaterzaal in Rijschoolstraat het behoud van het huidige volume en voetafdruk van het gebouw toegelaten zolang de hoofdbestemming van het gebouw effectief een gemeenschapsvoorziening is
- voor het poortgebouw dat toegang geeft tot het binnengebied een bescherming als waardevol pand opgenomen waardoor dit gebouw in de zichtas van Kazernestraat aanwezig moet blijven, en zo ook de doorkijk er over op het monumentale waardevolle pand in Leopold II straat. Evident kan de poort zelf, indien gewenst, een meer open structuur krijgen; Voor de stadsbeleving zou dat een meerwaarde geven.

11.5. Beheersvoorschriften

Voorgesteld wordt volgende soorten van beheersmaatregelen op te nemen :

- de algemene regel dat wanneer vergunningplichtige werken op een perceel worden gepland en uitgevoerd, parallel hiermee alle in dit RUP gestelde ruimtelijke voorwaarden naar afwerking, herschikking, eventuele afbraak van banale delen enzomeer dienen uitgevoerd en dat het College hiervoor de tussentijdse controles en waarborgsom zoals voorzien in artikel 4.6 van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening steeds toepast
- voor meerdere percelen in de projectzone voormalige rijschool worden onteigeningen ingesteld

- de onderhoudsplicht van de betrokken eigenaren en gebruikers voor de percelen, gebouwen en constructies die door dit RUP worden gevat wordt extra onderstreept.

11.6. Omgevingsrapport en Bouwcommissie

Het inschakelen van een omgevingsrapport en de Bouwcommissie Stedelijk gebied is voor enkele elementen relevant. Deze wordt ingeschakeld voor:
- alle vergunningplichtige bouwwerken en handelingen in de woonprojectzones en zones voor gemeenschapsvoorzieningen
- elk (ver)bouwinitiatief met meer of minder gebouwgebonden autostandplaatsen dan het nastrevenswaardige aantal
- alle vergunningplichtige bouwwerken met uitgebreide dossiersamenstelling aan een waardevol pand.

In deze gevallen dienen bouwheren veiligheidshalve (om nutteloos gedetailleerd teken- en dossierwerk te vermijden) best eerst een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest, ondersteund door een omgevingsrapport in. Een dergelijke principe-aanvraag wordt binnen de wettelijk voorziene termijn van 75 dagen behandeld. Na aflevering van dat stedenbouwkundig attest kan een gedetailleerde bouwaanvraag vlotter worden afgehandeld. Het omgevingsrapport dient ten laatste gelijktijdig met de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning te worden ingediend. Net als bij de overige RUP's in Sint-Truiden is een dergelijk omgevingsrapport een louter informatief document dat geen afzonderlijke procedure doorloopt en dat als dusdanig niet wordt goedgekeurd.

11.7. Op te heffen strijdige voorschriften en verkavelingen

Dit RUP vervangt voor de betreffende sites de voorschriften uit het goedgekeurde verruimd B.P.A. en herzienings-RUP Stationskwartier.

Verder is dit RUP is op geen enkel punt in strijd met voorschriften van goedgekeurde B.P.A's, RUP's of verordeningen.

De op te heffen voorschriften bij de goedkeuring van dit RUP worden hieronder opgesomd.
Het betreft volgende bestemmingszones en overdrukken uit voornoemd gemeentelijke B.P.A. / RUP voor wat betreft hun toepassing binnen het plangebied van dit RUP :
- woonzone met tuinstrook
- open zone voor parkeren
- onbebouwbare zone voor open ruimten en tuinen
- handelsstraat in woonzone
- zone voor gemeenschapsvoorzieningen.

Vermits er geen aanwezige niet-vervallen verkavelingen in het plangebied zijn, worden er geen opgeheven.

11.8. Planschade en planbaten

Volgens de Vlaamse Codex RO moeten alle ruimtelijke uitvoeringsplannen een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding **kan** geven

tot een planschadevergoeding (cfr. art.2.6.1.), een planbatenheffing (cfr. art.2.6.4.) of een compensatie (cfr. decreet grond- en pandenbeleid).

De aan de bijlage 4 toegevoegde kaart geeft een overzicht van dit register. Het is een grafisch register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. **De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen.** Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden.

Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden. Meer informatie over het register is opgenomen in de toelichting die eveneens in deze bijlage van het RUP is opgenomen.

Bijlage 4 geeft meer informatie over het grafisch register voor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade.

11.9. Relatie met bestaande gemeentelijke regelgevingen

Bepalingen uit de goedgekeurde gemeentelijke stedenbouwkundige verordening die overeenkomstig artikel 1 van deze verordening in het plangebied van dit RUP ‘Rijschoolstraat’ **niet meer van toepassing** zijn omdat de voorschriften van het RUP de betrokken materie regelen zijn :

- artikel 6 over het uiterlijk van gebouwen
- artikels 8, 9, 10, 11 over inplanting, afmetingen en bezonning
- artikels 21 tot en met 28 over harmonie
- artikel 63 over waardevolle en karaktervolle panden.

De overige artikels van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening blijven in voorkomend geval **van toepassing**.

11.10. Indicaties voor ruimtebalansen

Ten behoeve van verwerking in ruimtebalansen kunnen volgende oppervlaktegegevens over de bestemmingen in dit RUP worden vermeld.

RUIMTEBALANS

Bestemmingscategorie	BPA	gewestplan	grafisch plan	saldo
1. wonen	1,04		1,10	+0,06
2. bedrijvigheid				
3. recreatie				
4. landbouw				
5. bos				
6. overig groen				
7. natuur & reservaat				
8. lijninfrastructuur	0,01		0,01	0,01
9. gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (incl. militair gebied)	0,19		0,13	-0,06
10. ontginning en waterwinning				
TOTAAL	1,24		1,24	0,00

In totaal zorgt dit RUP dus voor:
- een kleine afname van de zones voor gemeenschapsvoorzieningen met 0,06 ha
- kleine toename van de woonbestemmingen met eenzelfde oppervlakte.

11.11. Onteigeningsplan

Aan het RUP wordt voor zeven percelen in de woonprojectzone voormalige rijschool een onteigeningsplan gekoppeld zodat het autonoom gemeentelijk stadsbedrijf AGOST (of in tweede orde de stad) een actieve aanpak van de ontwikkeling kan voeren en de goede ruimtelijke ordening kan sturen. Deze onteigeningen zijn niet hoogdringend.

- Percelen in de woonprojectzone langsheen Stationsstraat en Rijschoolstraat, die in verkommerde toestand zijn en die zinvol kunnen worden ingeschakeld in een rationele ordening van de ondergrondse parking die in deze zone gepland wordt. De omringende percelen zijn ofwel in overheidsbezit (stad of AGOST), ofwel in handen van private eigenaars die aan het project wensen mee te werken. De collectieve parking langsheen de parkeerroute is per definitie van gemeenschapsbelang ter uitvoering van het parkeerbeleid voor de binnenstad. Onteigening van deze percelen is noodzakelijk om in een rationele ordening tot een voldoende grote oppervlakte van deze parking te komen. Voorbije contactpogingen vanuit AGOST hebben aangetoond dat de betreffende eigenaars erg aarzelend staan om mee te werken aan het project; op eigen houtje een (stuk) ondergrondse parking realiseren is voor hen niet haalbaar en zou ook niet passen in het beoogde grotere geheel.

Voor alle percelen opgenomen in het onteigeningsplan wil AGOST, wanneer de eigenaars daar om vragen, op korte termijn na de inwerkingtreding van het RUP tot aankoop in der minne van

het volledige perceel overgaan, maar zal het stadsbestuur de onteigeningsmachtiging aanvragen zodat na het bekomen ervan AGOST deze onverwijld ook ten uitvoer brengen.

11.12. Voorkooprecht

Om de uitvoerbaarheid van de woonprojectzone voormalige rijschool met meerdere kleine private eigenaars te ondersteunen, wordt voor de private percelen die buiten de onteigening vallen een recht van voorkoop ingesteld. Het betreft de percelen 361 r2 en 361 v2 in Rijschoolstraat.

+

Bijlage 1 - onderzoek naar de noodzaak tot milieueffectrapportage (plan-MER-screening) – verzoek tot ontheffing

Deze bijlage (zie achteraan, na bijlage 6) van de toelichtingsnota voor de plenaire vergadering geeft de opgemaakte plan-MER-screeningsnota (verzoek tot ontheffing aan de Dienst MER) integraal weer. De kaarten waarnaar verwezen wordt zijn deze die, onder een andere nummering, ook in deze toelichtingsnota voorkomen.

Bijlage 2 – reacties uit de adviesronde op de plan-MERscreeningsnota

Deze bijlage (zie achteraan, na bijlage 6) van de toelichtingsnota voor de plenaire vergadering geeft de reacties op het verzoek tot raadpleging over de opgemaakte plan-MER-screeningsnota integraal weer. De reactie van de Dienst Veiligheidsrapportering van LNE bevindt zich in bijlage 5.

Bijlage 3 – beslissing Dienst MER tot ontheffing van plan-MER

Vlaamse overheid

lne

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel.: 02 - 553 80 79
Fax: 02 - 553 80 75
www.mervlaanderen.be

AANGETEKEND

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
Ruimtelijke ordening en stedenbouw
Administratief Centrum
Kazernestraat 13
3800 Sint-Truiden

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
2 augustus 2013	JB/NS/870/132	LNE/MER/SCRPL13026/ 2013	/
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**	
Jeroen Van Looy Jeroen.vanlooy@lne.vlaanderen.be	02 553 75 14	13/08/2013	

Betreft: Onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP 'Rijschoolstraat' te Sint-Truiden.
Beslissing plan-MER-plicht
volgens het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007

Geachte heer, mevrouw,

Met uw brief van 2 augustus 2013, ontvangen op 12 augustus 2013, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL13026 behandeld.

Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10 b) 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau of houdt een kleine wijziging en is dus screeningsgerechtigd.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel de ontwikkeling van de parkeer- en projectzone in de omgeving van de telefooncentrale/garageloods, de parkeer- en projectzone in de omgeving van de stadsfeestzaal/uitvaartcentrum en de ontwikkeling van een voetgangersdoorsteek in het bouwblok omsloten door Leopold II-straat, Stationsstraat, Rijschoolstraat en Toekomststraat in Sint-Truiden mogelijk te maken.

Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota, de adviezen en de verwerking van de adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines besproken.

Enkele adviesinstanties hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. Uit het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota en de adviezen) blijkt echter voldoende duidelijk dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden. Geen van de door de adviesinstanties gemaakte opmerkingen kan beschouwd worden als een opmerking die kan leiden tot de beoordeling van de effecten als 'aanzienlijk'.

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten, maar die een suggestie inhouden om het plan te verbeteren hebben echter geen impact op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. De initiatiefnemer beschikt in het kader van de plan-m.e.r.-screening over de vrije keuze om al dan niet in te gaan op deze opmerkingen.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het (voor)ontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de planprocedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp.

Met vriendelijke groet,

i.o.

Liesbeth Lelieur
Diensthoofd dienst Mer

Kopie aan : Omgeving cvba, Uitbreidingstraat 390 te 2600 Berchem

Bijlage 4 - register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn

1. Inleiding

kaart 8: register planbaten / planschade / gebruikerscompensatie

Een nieuw plan dat een grond een nieuwe of aangepaste bestemming geeft, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

Overeenkomstig artikel 2.2.2.,§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie. Een grafisch register in die zin is weergegeven op de kaart in deze bijlage.

Dit document verschaft uitleg over de items planschade, planbaten, kapitaalschade en gebruikersschade die in het grafisch register worden opgenomen.

Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen. Op de laatste bladzijde van deze bijlage is de legende van het register te vinden.

2. Planschade

2.1. Het begrip planschade

De planschaderegeling is een vergoedingsregeling voor eigenaars van gronden die door een bestemmingswijziging minder waard worden. Het moet gaan om een bestemmingswijziging waarbij de grond vóór de wijziging bebouwbaar was, terwijl bouwen of verkavelen na de wijziging niet meer toegelaten is.

2.2. Het bedrag van de vergoeding

De planschadevergoeding bedraagt 80% van de waardevermindering van de grond als gevolg van de bestemmingswijziging.

2.3. Toekenning van planschadevergoeding

Een planschadevergoeding wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben, dient een planschadevordering in bij de rechtbank van eerste aanleg. De rechtbank beoordeelt of aan de toepassingsvoorwaarden is voldaan en stelt een deskundige aan die een raming maakt van de geleden schade (de waardevermindering).

De aanvraag voor planschadevergoeding moet worden ingediend binnen het jaar, na:
- - verkoop van de grond of inbreng in een vennootschap
- - weigering van een vergunning
- - aflevering van een negatief stedenbouwkundig attest.

Het recht op planschadevergoeding vervalt vijf jaar na de inwerkingtreding van het plan.

2.4. Uitzonderingen en vrijstellingen

Een planschadevergoeding wordt slechts toegekend onder voorwaarden. De belangrijkste voorwaarden zijn:
- het perceel moet gelegen zijn aan een uitgeruste weg
- enkel de eerste 50 meter vanaf die weg komt in aanmerking voor een planschadevergoeding.

Er gelden een aantal uitzonderingen waarin geen planschade verschuldigd is. Zo is er geen recht op een planschadevergoeding in volgende gevallen:
- bij een bouwverbod dat voortvloeit uit een onteigeningsbeslissing
- wanneer de waardevermindering minder dan 20% bedraagt van de waarde van het perceel.

2.5. Meer informatie over planschade

Meer informatie over de planschaderegeling is te vinden in artikel 2.6.1 tot en met 2.6.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

3. Planbaten

3.1. Het begrip planbaten

De planbatenheffing is een belasting op de meerwaarde die een grond krijgt door een bestemmingswijziging. Dat is het geval bij bestemmingswijzigingen waarbij onbebouwbare gronden herbestemd worden tot woonzone, zone voor bedrijvigheid of recreatiezone.

3.2. Het bedrag van de heffing

De planbatenheffing bedraagt tussen 1% en 30% van de geschatte meerwaarde van het perceel.

De meerwaarde wordt onderverdeeld in opeenvolgende schijven waarop een stijgend percentage tussen 1 en 30 van toepassing is. Hoe groter de meerwaarde, hoe meer die dus belast wordt.

3.3. Inning van de planbatenheffing

De eigenaar van een perceel waarop een planbatenheffing rust ontvangt een aanslagbiljet van de Vlaamse Belastingsdienst. Een heffingsplichtige kan bij de Vlaamse belastingsdienst een bezwaar indienen tegen de aanslag. De voorwaarden zijn vermeld op het aanslagbiljet.

De planbaten worden in principe slechts betaald op het moment dat de meerwaarde wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld bij verkoop van de grond of het bebouwen van de grond). Wie vroeger betaalt kan echter een vermindering krijgen.

3.4. Uitzonderingen en vrijstellingen

Op de planbatenregeling gelden een aantal uitzonderingen. Dit zijn de belangrijkste:
- er is geen planbatenheffing verschuldigd wanneer de bestemmingswijziging die planbaten veroorzaakt op minder dan 25% van het perceel betrekking heeft of op minder dan 200 m²
- percelen waarop een vergunde zonevreemde woning of bedrijf staat zijn vrijgesteld van planbatenheffing indien de grond wordt bestemd voor woningen of bedrijven
- er is geen planbatenheffing verschuldigd wanneer de bestemmingswijziging niet tot gevolg heeft dat voor de grond een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning kan verkregen worden.

3.5. Meer informatie over planbaten

Meer informatie over de planbatenregeling is te vinden in artikel 2.6.4. tot een met 2.6.19. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

4. Kapitaalschade

4.1. Het begrip kapitaalschade

Kapitaalschade is de schade die de eigenaar van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:
- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt
- het opleggen van een erfdienstbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor kapitaalschade kan een kapitaalschadecompensatie worden gevraagd.

4.2. Het bedrag van de kapitaalschadecompensatie

De compensatie voor kapitaalschade bedraagt 80% van de waardevermindering.

4.3. Toekenning van de kapitaalschadecompensatie

De kapitaalschadecompensatie wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

4.4. Voorwaarden

- Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde eigenaar met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.
- Het perceel moet geregistreerd zijn in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.

4.5. Meer informatie over kapitaalschadecompensatie

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. tot en met 6.3.3. van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De modaliteiten, randvoorwaarden en wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende de oprichting van de kapitaalschadecommissies en tot regeling van de kapitaalschadecompensatie.

5. Gebruikersschade

5.1. Het begrip gebruikersschade

Gebruikersschade is de economische schade die de gebruiker van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:
- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt
- het opleggen van een erfdienstbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor gebruikersschade kan een gebruikerscompensatie worden gevraagd.

5.2. Het bedrag van de gebruikerscompensatie

Het bedrag wordt geval per geval berekend op basis van de gegevens die over een perceel en het bedrijf in kwestie zijn opgenomen in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem (GBCS) van de Vlaamse administratie.

5.3. Toekenning van de gebruikerscompensatie

De gebruikerscompensatie wordt niet automatisch toegekend. De gebruiker van landbouwgrond die er recht op meent te hebben, dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

5.4. Voorwaarden

- Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde gebruiker met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.
- Het perceel is geregistreerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.
- De gebruiker heeft een persoonlijk of zakelijk recht op de grond.
- De gebruiker is als landbouwer geïdentificeerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem.
- De gebruiker kan het effectieve gebruik van de grond aantonen op het moment van de inwerkingtreding van het plan.

5.5. Meer informatie over gebruikerscompensatie

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De modaliteiten, de randvoorwaarden en de wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 houdende vaststelling van een kader voor gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden van openbaar nut.

6. Legende en disclaimer

Legende van het register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn

gebieden behorend tot het ruimtelijk uitvoeringsplan

RUP

4 Deelgebied

planbaten mogelijk (Vlaamse Codex RO art. 2.6.4.)

- groen ----> wonen
- landbouw ----> wonen
- recreatie ----> wonen
- openbaar nut ----> wonen
- bedrijvigheid ----> wonen
- groen ----> bedrijvigheid
- landbouw ----> bedrijvigheid
- recreatie ----> bedrijvigheid
- openbaar nut ----> bedrijvigheid
- openbaar nut ----> recreatie
- groen ----> recreatie
- landbouw ----> recreatie
- groen ----> landbouw
- groen ----> oppervlaktedelfstoffen
- landbouw ----> oppervlaktedelfstoffen

planschade mogelijk

- bedrijvigheid ----> groen
- bedrijvigheid ----> landbouw
- bedrijvigheid ----> openbaar nut
- bedrijvigheid ----> recreatie
- bedrijvigheid ----> oppervlaktedelfstoffen
- openbaar nut ----> groen
- openbaar nut ----> landbouw
- openbaar nut ----> oppervlaktedelfstoffen
- recreatie ----> groen
- recreatie ----> landbouw
- recreatie ----> oppervlaktedelfstoffen
- wonen ----> bedrijvigheid
- wonen ----> openbaar nut
- wonen ----> groen
- wonen ----> landbouw
- wonen ----> recreatie
- wonen ----> oppervlaktedelfstoffen

mogelijke kapitaalschade / gebruikersschade (decreet grond-en pandenbeleid art. 6.2.)

- landbouw ----> groen

DISCLAIMER

Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

- De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.
- De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

Meer informatie over het register is opgenomen in de toelichting die eveneens in deze bijlage van het RUP is opgenomen. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordening.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm "gebruikerscompensatie" in het invulveld 'zoeken op woorden in het opschrift'.

Bijlage 5 – beslissing Dienst Veiligheidsrapportage

In deze definitieve versie van het RUP is de beslissing van de Dienst VR in het kader van de plan-MERscreening ingelast.

V2013N007183

STAD ST.-TRUIDEN
INGEKOMEN
14.06.2013
AFD. Nr.

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel 02 553 80 35 - Fax 02 553 21 25
seveso@vlaanderen.be

AANGETEKEND
Stad Sint-Truiden
Ruimtelijke ordening en stedenbouw
Administratief centrum
Kazernestraat 13
3800 SINT-TRUIDEN

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
17/5/2013	BS/JB/NS/870/094	2.130050199 SCRPL 13/026	/

vragen naar / e-mail	telefoonnr.	datum
Barbara Jans Barbara.jans@lne.vlaanderen.be	02/553 74 93	11/6/2013

Betreft: Advies over het 'verzoek tot raadpleging' (screeningsnota) in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP "Rijschoolstraat" te Sint-Truiden (versie april 2013)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn afdeling.

De dienst VR werd in de bijlage bij het plan-m.e.r.-besluit van 12 oktober 2007 ingedeeld als te raadplegen instantie voor de categorie " mogelijk te verwachten aanzienlijke effecten voor mens of milieu inzake de gezondheid en de veiligheid van de mens".

Het advies van de dienst VR heeft specifiek betrekking op het aspect externe (mens)veiligheid als bedoeld in de Seveso II-richtlijn[1], of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen[2] (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Volgende bestemmingen maken oa. deel uit van het RUP :

- Zone voor gemeenschapsvoorzieningen: nabij het station is een nieuw jongerencentrum (met fuif/feestzaal) gepland, waarbij de bestaande stadsfeestzaal op korte termijn gesloten wordt;
- Wonen en aanverwanten: zowel nieuwe als herorienteren van bestaande bouwblokken om de woonkwaliteit te verbeteren.

De dienst VR stelt vast dat het aspect externe veiligheid beschouwd werd in de screeningsnota op pagina 19 onder punt 4.10.
De nota maakt melding van een tweetal Sevesobedrijven op minder dan 2 km van het plangebied en verwijst ook naar de aandachtsgebieden die het onderwerp zijn van het RUP. In het plangebied zijn er geen Sevesobedrijven aanwezig, noch toegelaten. Wel worden er werk- en handelsfuncties toegestaan.
In de paragraaf "beoordeling" komt men tot het besluit:

"Het RUP garandeert dat er geen nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied komen en de aandachtszones die in het plangebied komen, zijn door de bestaande toestand afdoende beveiligd."

[1] Richtlijn 96/82/EG betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn
[2] Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso II richtlijn.

www.lne.be

Het RUP zorgt terzake nagenoeg uitsluitend voor een positieve effecten en veroorzaakt zeker geen betekenisvolle negatieve effecten."

Samengevat ziet de aftoetsing er als volgt uit:

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR[3] in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn,
- volgens de gegevens verstrekt in de screeningsnota in het plangebied geen bedrijvigheid in vorm van industrie aanwezig is, maar enkel werk- en handelsfuncties mogelijk zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de screeningsnota in het plangebied geen Seveso-inrichtingen toegestaan zijn;
- er aandachtsgebieden aanwezig zijn (in vorm van woongebieden en gemeenschapsvoorzieningen);
- volgens de gegevens van de dienst VR[3] binnen een perimeter van 2 km rond het plangebied 3 Seveso-inrichting aanwezig zijn:
  - *Tenneco Automotive Europe* (lagedrempel-inrichting): op minstens 1,5 km ten noordoosten van het plangebied,
  - *Hermoo Belgium* (hogedrempel-inrichting): op de 2 km rand ten opzichte van het plangebied,
  - *Globachem* (hogedrempel-inrichting): op minstens 1,7 km ten zuidoosten van het plangebied.
- de dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichting blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij deze inrichting en te besluiten dat de ontwikkelingen beschreven in het RUP te verzoenen zijn met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichtingen,

stelt er zich op het vlak van de externe mensveiligheid geen probleem en meent de dienst VR dat er **geen aanzienlijke effecten verwacht worden inzake externe veiligheid.**

De dienst VR wenst er de initiatiefnemer op te wijzen dat het aspect "externe veiligheid" eveneens in het voorontwerp van het RUP voor de plenaire vergadering dient behandeld worden.

Hoogachtend,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

[3] Bron: webstek http://www.lne.be/themas/veiligheidsrapportage/inrichtingen/lijsten

www.lne.be

Bijlage 6 – screeningsnota erfgoed-waarden voormalige kazernerijschool

RE-ST

CARNOTSTRAAT 39 2060 ANTWERPEN
T +32 3 345 15 45 | M +32 486 88 38 69 | WWW.RE-ST.BE

project: 078RIJS
opdracht: herbestemmingsnota voormalig Rijschool in Sint-Truiden
i.o.v. OMGEVING
opdrachtgever: AGOST
datum: 01.10.13

HERBESTEMMINGSNOTA

Deze nota werd opgemaakt ahv:
- gesprek met Jan Baelus (OMGEVING) op 18.09.13
- gegevens van OMGEVING
- grondplan 06.04.85 opgemaakt door de stad Sint-Truiden ifv plaatsen van nieuwe vloerbekledingen in de stadsfeestzaal
- plaatsbezoek op 26.09.13

#1
De ontwikkeling van de hoek Stationsstraat - Leopold-II-Straat - Rijschoolstraat, inclusief de stadsfeestzaal 'Manège', werd omgedoopt tot het 'project Rijschoolstraat'. De feestzaal werd buiten gebruik gezet en een nieuwe bestemming dringt zich op. In de buurt ontsieren verwaarloosde panden het straatbeeld. Een goed overwogen herbestemming van de stadfeestzaal kan in dit stadsdeel een nieuwe dynamiek op gang brengen. Het AGOST kocht het hoekpand Stationsstraat 1 en 3 en twee tussenliggende woningen in de Rijschoolstraat (77 en 79), zodoende dat reeds een ruimtelijke aansluiting gecreëerd werd tussen de oude stadsfeestzaal en de Stationsstraat.
Bedoeling van deze nota is na te gaan of het bestaande gebouw al dan niet kan herbestemd worden en welke de erfgoedwaarden zijn.

#2
Voor Onroerend Erfgoed Limburg (advies plenaire vergadering) staan het behoud, herstel en hergebruik van de voormalige manège voorop.
In de Inventaris van het cultuurbezit België (deel 6n 2) wordt het gebouw als volgt omschreven:
Voormalige rijschool. Thans Stedelijke Feestzaal. Alleen de voorgevel is zichtbaar vanaf de straat. Bakstenen gebouw onder weinig hellend zadeldak (nok loodrecht op straat, golfplaten), uit de tweede helft van de 19de eeuw. Monumentaal opgevatte voorgevel (schoudergeveltype), geritmeerd door rondboognissen van verschillende afmetingen; in het midden, bakstenen rondboogpoort. Het interieur werd volledig aangepast aan de nieuwe functie.
Bron: Schlusmans F. met medewerking van Gyselinck J., Linters A., Wissels R., Buyle M. & De Graeve M.-Ch. 1981: Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Provincie Limburg, Arrondissement Hasselt, *Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 6N2 (He-Z), Brussel - Gent.*

Bijkomende relevante informatie die meegegeven werden door het Agentschap Onroerend Erfgoed:
- *het pand dateert van 1861*
- *de oorspronkelijke functie was een rijschool die hoorde bij de nabijgelegen kazerne die dateert van 1837*
- *een stukje muur en de manège zijn de enige getuigenissen van dit verleden*
- *de straatnamen Rijschoolstraat en Kazernestraat verwijzen naar de aanwezigheid van deze gebouwen.*
- *Na WOII werd de manège herbestemd tot filmzaal en later als stadsfeestzaal*
- *Er zijn aanpassing en –bherstellingswerken gebeurt aan het dak (1947-1964), herstellingswerken aan het buitenschrijnwerk (1948) en grondige aanpassingswerken ifv transformatie tot stadsfeestzaal (1974-1976).*
- *De voorgevel werd in 1974-76 aangepast (dichtmetselen van openingen en groter maken van poort)*

#3
Om de erfgoedwaarden te kunnen bepalen gaan wij uit van het Charter van Burra (1979/99). Dit charter gaat uit van de intrinsieke erfgoedwaarde en houdt naast het architecturale of culturele aspect ook rekening met sociale elementen, ecologische uitdagingen en economische factoren.
De culturele betekenis is het aspect dat wordt gebruikt om alle betekenissen (waarden) te omvatten die mensen over een plaats kunnen hebben naast de utilitaire waarden. Het verwijst naar esthetische, historische, wetenschappelijke of sociale waarden uit het verleden of de huidige generatie, en naar de waarschijnlijke waarde voor toekomstige generaties.

#4
Toegepast op de voormalige manège in de Rijschoolstraat te Sint-Truiden kunnen we volgende eerste bedenkingen meegeven.

- Het gebouw heeft, zoals het Agentschap Onroerend Erfgoed reeds aangeeft, een beeldbepalende voorgevel. Ook de straat werd vernoemd naar de aanwezigheid van de voormalige manège – 'Rijschoolstraat'.
- Na een eerste plaatsbezoek kan vastgesteld worden dat de oorspronkelijke bakstenen schil van het gebouw nog aanwezig evenals het buitenschrijnwerk. Deze oorspronkelijke raamopeningen werden (wellicht in 1974-1976) langs de binnenzijde dichtgemetseld. Het buitenschrijnwerk is nog aanwezig maar vertoont, voor zover inspecteerbaar, veel glasbreuk en erg roestig schrijnwerk. In de voorgevel werden enkele raamopeningen dichtgemetseld en de poort vergroot. Dit heeft echter een beperkte impact op de gevel en zou, waneer hierover meer informatie over beschikbaar zou zijn, ook teruggebracht kunnen worden naar de oorspronkelijke toestand indien dit wenselijk zou zijn.
- Het interieur werd (wellicht in 1974-1976) volledig vernieuwd en omgebouwd tot stadsfeestzaal. In 1985 werd de bevloering volledig vernieuwd cfr de plannen van de stad Sint-Truiden (06.04.1985). Het interieur is nog in goede toestand maar de oorspronkelijke structuur en architecturale beleving van de manège is niet meer aanwezig. Eventuele oorspronkelijke interieurelementen werden wellicht tijdens de voorbije verbouwingswerken volledig weggenomen.
- In 2005 werd er een studie opgesteld door Architectengorep PSK NV. Deze haalbaarheidsstudie leidde uiteindelijk tot een voorstel van minimale investering van € 567.643,43. Een maximale investering werd toen geraamd op € 1.037.354,54. Buiten enkele beperkte herstellingen werden deze voorstellen toen niet weerhouden door het stadsbestuur.
- In maart 2013 werd de stadsfeestzaal met onmiddellijke ingang gesloten. Dit werd beslist door het schepencollege op advies van de brandweer en een rapport van een gerechtskundige stabiliteitsingenieur. We kunnen eveneens bevestigen dat de bestaande stalen dakconstructie te licht is voor de huidige overspanning en het gewicht van het verlaagde plafond van de stadsfeestzaal. Voorts vertoont het dak ook lekkages die mogelijke kortsluitingen kunnen veroorzaken. Tevens is een dergelijke stalen structuur niet brandveiligheid.
- Bij eventuele renovatie van de zaal zal het nodig zijn om het bestaande verlaagd plafond eruit te halen, de stalen spantstructuur te ontroesten en te verstevigen. De brandveiligheid zou kunnen verbeterd worden door de staalstructuur brandwerend te schilderen en/of het voorzien van een sprinklerinstallatie. Ook zullen, in overleg met de brandweer, de nodige rookkoepels moeten voorzien worden. Deze werken zijn niet onoverkomelijk en worden meermaals toegepast voor dergelijke ruimten (cfr herbestemming Zaal Harmonie in Antwerpen door AKT/RE-ST, renovatie grote schouwburg CCHa Hasselt door a2o-architecten, enz.)
- De dakbedekking is opgebouwd uit asbesthoudende golfplaten die op een houten bebording zijn geplaatst. Bij eventuele restauratie en/of herbestemming dient de dakbedekking volledig te worden gedemonteerd en vernieuwd. Tevens kan nagegaan worden welke bijkomende isolatie kan voorzien worden om de warmteverliezen te beperken.
- De buitenzijde van het gebouw vertoont enkele bouwtechnische en –constructieve gebreken die kunnen gerestaureerd worden. We denken hier aan gevelreiniging, plaatselijk herstel van metselwerk en natuursteen, nieuw en/of te reconstrueren buitenschrijnwerk, behandeling tegen opstijgend vocht, herstel dakgoten, vernieuwen dakbedekking, enz...
- Het interieur is nog in relatief goede staat maar zal, bij grondige renovatie inzake stabiliteitswerken aan het dak en in functie van de brandveiligheid toch grondig dienen aangepakt te worden zoals o.m. het plaatsen van een nieuw verlaagd plafond. Er kan uiteraard ook geopteerd worden om de stalen dakstructuur zichtbaar te maken in de zaal zodanig dat de architectuur van het gebouw terug leesbaar wordt in het gebouw.

#5
Uit voorgaande gegevens kan alvast geconcludeerd worden dat:
- De cultuur-historische waarde zich beperkt tot de getuigenis van de ooit aanwezigheid van een manège en bijhorende kazerne.
- De voorgevel in de Rijschoolstraat nog een bouwhistorische waarde heeft en markant is maar niet uitzonderlijk. De rest van het gebouw heeft weinig bouwhistorische waarde en het oorspronkelijke interieur van de manège is volledig verdwenen.
- De zaal tot voor kort nog een sociale betekenis had als stadsfeestzaal. Aangezien er sprake is van een nieuw te voorziene stadsfeestzaal op de Gazometersite zal deze sociale functie wellicht vervallen.

Omwille van bovenstaande redenen lijkt het ons dat deze zaal te weinig erfgoedwaarden heeft om behoud enkel op bouwhistorische waarden te verantwoorden.
Bij eventuele afbraak kan echter wel onderzocht worden of enkele elementen van het gebouw niet zinvol geïntegreerd kunnen worden in een grootschaliger ontwikkeling. We geven hieronder alvast enkele suggesties:
- De voorgevel zou behouden kunnen blijven en als inkompoort van een nieuw te ontwikkelen binnengebied nieuwbouw fungeren.
- De plot van het gebouw kan leesbaar gemaakt worden in het gebied door bvb het grondplan te laten overeenstemmen met een semi-publieke groenzone of parkeerzone voor een woonproject.
- Achter de voorgevel kan een volledige nieuwe hal geplaatst worden die voldoet aan alle huidige comforteisen inzake brandveiligheid, toegankelijkheid, akoestiek en energieprestatie.

#6
Niettegenstaande bovenstaande bedenkingen mbt de erfgoedwaarden, is het ook zinvol om nagegaan of een herbestemming van een dergelijk gebouw niet zinvoller zal zijn dan een nieuwbouw.

Hierbij kunnen we uitgaan van volgende punten:
- De stabiliteit van het dak vormt een probleem maar kan bij eventuele restauratie en/of herbestemming in orde gebracht worden.
- De brandveiligheid van de zaal is momenteel niet in orde (vandaar dat de zaal niet meer gebruikt kan worden) maar kan bij eventuele restauratie en/of herbestemming in orde gebracht te worden.
- De interieurverbouwing in 1974-1976 wordt gekenmerkt door haar laat-modernistische stijl en is nog in relatief goede toestand. De zaal is in principe nog steeds bruikbaar. De toegankelijkheid is vrij behoorlijk aangezien de gelijkvloerse zaal quasi drempelloos is. De verdieping is echter niet ontsloten met een lift.
- De (her)bestemming van de zaal dient wel afgestemd te worden met de buurt inzake geluidoverlast en parkeerproblematiek.
- Het gebouw is zeer goed gelegen t.o.v. het centrum van Sint-Truiden en hierdoor ook goed bereikbaar – hierdoor zijn verschillende mogelijke herbestemmingen mogelijk.
- De afmeting van zaal is ongeveer 45,00 x 16,70 m = 751,50 m2
- De economische haalbaarheid van de herbestemming is sterk afhankelijk van de optie uitgaande van maximaal behoud van bestaand interieur of grondige verbouwing met volledig nieuw interieur.

Mogelijke strategieën bij herbestemming

6.1 mbt bestemming:
De bestaande typologie van een dergelijke ruimte laat naast een stadsfeestzaal ook andere herbestemmingen mogelijk zoals o.m.:
- commerciële ruimte (supermarkt, versmarkt, tweedehandswinkel,...)
- magazijn
- stockageruimte
- sporthal/fitnessruimte
- ...

Het lijkt ons zinvol om ahv ontwerpend onderzoek na te gaan welke mogelijkheden deze site zou kunnen hebben. Dit zou misschien tot verassende mogelijke herbestemmingen kunnen leiden.

6.2 mbt bouwtechnische en –fysische ingrepen:
Dit is sterk afhankelijk van de gekozen bestemming en/of behoud van bestaande bestemming.

- verwijderen van de asbesthoudende golfplaten op het dak
- stabiliteitswerken van de dakstructuur
- isoleren van de dakschil
- reinigen en eventueel verstevigen van de gevels en plaatselijk herstel van baksteen en arduin
- al dan niet vervangen van het oorspronkelijk buitenschrijnwerk
- isoleren van de buitenwanden is bij een herbestemming niet altijd even evident. In de meeste gevallen blijkt een goede isolatie van het dak én het buitenschrijnwerk al een aanvaardbare oplossing om de warmteverliezen te beperken. Dit is verder te bekijken ifv de gekozen herbestemming.
- al dan niet behoud van interieur ifv de keuze van de bestemming
- in geval dat de bestemming als stadsfeestzaal zou blijven dienen de technieken (verwarming, elektriciteit, sanitair) geactualiseerd te worden, bij grondige herbestemming zijn de technieken best volledig te vernieuwen.

6.3 mbt architecturale ingrepen:

- ofwel gaat men uit van het bestaande laat-modernistische interieur.
- ofwel gaat ment uit van een volledig nieuw interieur. In dat geval is het zinvol om na te gaan of de oorspronkelijke ramen in de buitengevels terug kunnen opengemaakt worden en of de dakstructuur terug zichtbaar kan gemaakt worden.

6.4 economische herbestemming
Uit verder onderzoek zal moeten blijken of een herbestemming ook financieel haalbaar is. Voor een beperkte renovatie werd reeds in 2004 een haalbaarheidstudie opgemaakt. Deze zou geactualiseerd kunnen worden.
Bij een grondige renovatie zal men moeten uitgaan van een concrete bestemming.
We vermoeden dat een beperkte renovatie wellicht het economisch meest haalbare zal zijn. Een grondige renovatie van een dergelijk gebouw kan snel oplopen tot ongeveer € 1.500.000,00 BTWexcl (751,5 x € 2.000,00 per m2) in functie van de uiteindelijke herbestemming. (ter info: volgens de studie van Architectengroep PSK NV in 2005 werd dit geraamd op € 1.037.354,50 BTWexcl)

CONCLUSIE
Na screening van de erfgoedwaarden van de voormalige manège lijken er ons te weinig redenen te zijn om behoud omwille van erfgoed te verantwoorden.
Niettegenstaande lijkt ons een herbestemming van de bestaande zaal wel een mogelijke optie mits de nodige dringende renovatiewerken door te voeren.
Een grondige renovatie van het pand die omwille van een gewijzigde bestemming een nieuw interieur nodig heeft, lijkt ons economisch weinig haalbaar.
Indien geopteerd wordt voor afbraak lijkt het ons zeker zinvol om, omwille van de cultuur-historische waarde, na te gaan of er enkele elementen van de voormalige manège zinvol kunnen geïntegreerd worden in een nieuw project zodanig dat deze de site vanuit het verleden betekenis kan blijven geven.

nota opgemaakt door
Dimitri Minten (RE-ST iov OMGEVING)

project: 078RIJS
opdracht: herbestemmingsnota voormalig Rijschool in Sint-Truiden
RE-ST i.o.v. OMGEVING
opdrachtgever: AGOST
datum: 01.10.13

BIJLAGE HERBESTEMMINGSNOTA / FOTOREPORTAGE

#01 DSC_0712.JPG
- voorgevel Rijschoolstraat
- markante voorgevel - schoudergeveltype

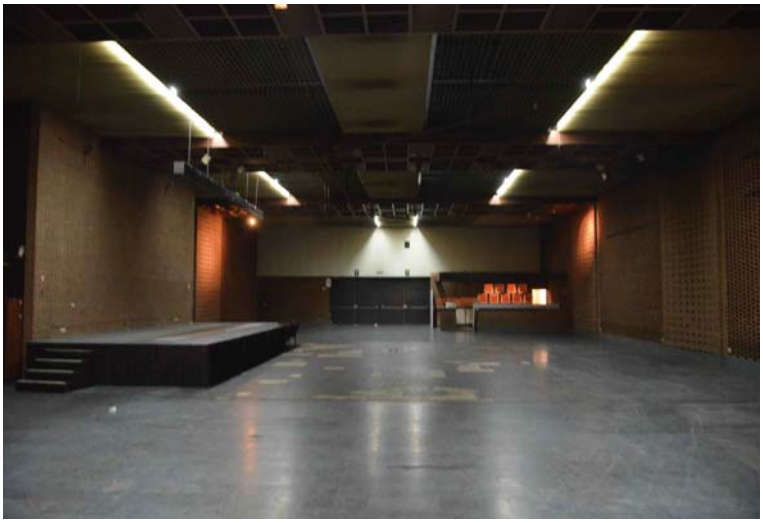
#02 DSC_00715.JPG
- detail voorgevel Rijschoolstraat
- rondboognissen

#03 DSC_0711.JPG
- zicht zijgevel
- oorspronkelijk buitenschrijnwerk

#04 DSC_0710.JPG
- voorgevel Rijschoolstraat
- detail verweerde gecementeerde plint

#05 DSC_0724.JPG
- zicht achtergevel
- bouwsporen optopping manège
- evacuatiedeuren

#06 DSC_0720.JPG
- interieur stadsfeestzaal



#07 DSC_0723.JPG
- interieur toog stadsfeestzaal

#08 DSC_0734.JPG
- zicht boven verlaagd plafond
- ophangen met stalen kabels

#09 DSC_0735.JPG
- zicht boven verlaagd plafond
- verluchtingskanalen

onderzoek naar de noodzaak tot milieueffectrapportage (plan-MER screening)

RUP rijschoolstraat

stad sint-truiden | juli 2013 | VRAAG TOT VRIJSTELLING VAN PLAN-MER | AANGEPAST VERZOEK TOT RAADPLEGING | SCRPL13026

OMGEVING
PASSIE VOOR RUIMTE

Inhoud

1. Beschrijving plan en afbakening plangebied 3
1.1. Aanleiding en opzet 3
1.2. Opbouw 3
1.3. Situering 4
1.4. Nulalternatief 6

2. Karakteristieken van het plan en mogelijke alternatieven 8
2.1. Karakteristieken van het plan 8
2.2. Mogelijke alternatieven 10

3. Afbakening van het toepassingsgebied en de plan-MERplicht 12
3.1. Definitie van plan of programma 12
3.2. Toepassingsgebied 12
3.3. Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER 12
3.4. Beoordeling of het plan grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben 13

4. Gevoeligheden van het plangebied en potentiële effecten 14
4.1. Discipline ruimtelijke ordening 14
4.2. Discipline fauna, flora en biodiversiteit 15
4.3. Discipline energie- en grondstoffenvoorraden 15
4.4. Discipline bodem 15
4.5. Discipline water 16
4.6. Discipline atmosfeer (lucht) 18
4.7. Discipline klimatologische factoren 18
4.8. Discipline geluid 18
4.9. Discipline licht 19
4.10. Discipline gezondheid en veiligheid van de mens 19
4.11. Discipline stoffelijke goederen 19
4.12. Discipline cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed 20
4.13. Discipline landschap 22
4.14. Discipline mobiliteit 23
4.15. De samenhang tussen de genoemde factoren 24

5. Toetsing relevantie passende beoordeling 25

6. Motivatie waarom er geen plan-MER wordt opgemaakt 25

Kaartenlijst

De kaarten die in deze nota zijn opgenomen, komen eveneens voor in de kaartenbundel bij de toelichtingsnota die integraal bijlage is bij dit verzoek tot vrijstelling van plan-MER.

1. Beschrijving plan en afbakening plangebied

1.1. Aanleiding en opzet

Verschillende elementen vormen samen de aanleiding voor de opmaak van dit RUP en de gedeeltelijke herziening van het verruimd B.P.A Stationskwartier.

Parallel aan de bouw van een nieuw jongerencentrum (met fuif/feestzaal) nabij het station (buiten dit RUP), wordt de bestaande stadsfeestzaal (in dit RUP) op korte termijn gesloten.

Gelegen in het overgangsgebied binnenstad – stationskwartier, een gebied met een redelijke woondichtheid met gemengde woontypen, 'blokkeert' het langgerekt en relatief smal bouwblok de kortste looproute tussen het administratief centrum en het station. Het actueel binnengebied is sterk bebouwd. Meerdere diepe (en relatief hoge) gebouwen, haast geschrankt vanuit beide straten delen het bouwblok op in compartimenten. Dit vertaalt zich onder andere in een aantal zichten op blinde, onafgewerkte achtergevels van de hoge gebouwen, vele kleinere achterbouwen en zeer weinig groen. De woonkwaliteit is beperkt. Van de uitpitting en begroening van het binnengebied, voorzien in het verruimd B.P.A., is na 12 jaar nog maar weinig terecht gekomen. Een meer effectvolle aanpak, gekoppeld aan bouwprojecten zich op. Deze aanpak moet evenwel ook met de vele waardevolle panden die vooral langs Stationsstraat en Leopoldstraat aanwezig zijn rekening houden.

Intussen zijn meerdere projecten in het bouwblok in voorbereiding: de stadsfeestzaal, uitvaartcentrum en omgeving (AGOST + particulieren), de herontwikkeling van een leegstaand inpandig café (ontwikkelaar die het gekocht heeft), de ombouw van een voormalige videotheek tot theaterzaal (privaat), de afbraak en vervanging afgebroken hoekgebouw Rijschoolstraat / Toekomststraat.
Tegelijk wordt in het mobiliteitsplan op termijn een stadsboulevard/parkeerroute omheen de binnenstad vooropgesteld. Het is de bedoeling het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad af te bouwen en langs deze parkeerroute te situeren om zo het stadscentrum van zoekverkeer te ontlasten. Het bouwblok ligt op het smalste segment van deze route.

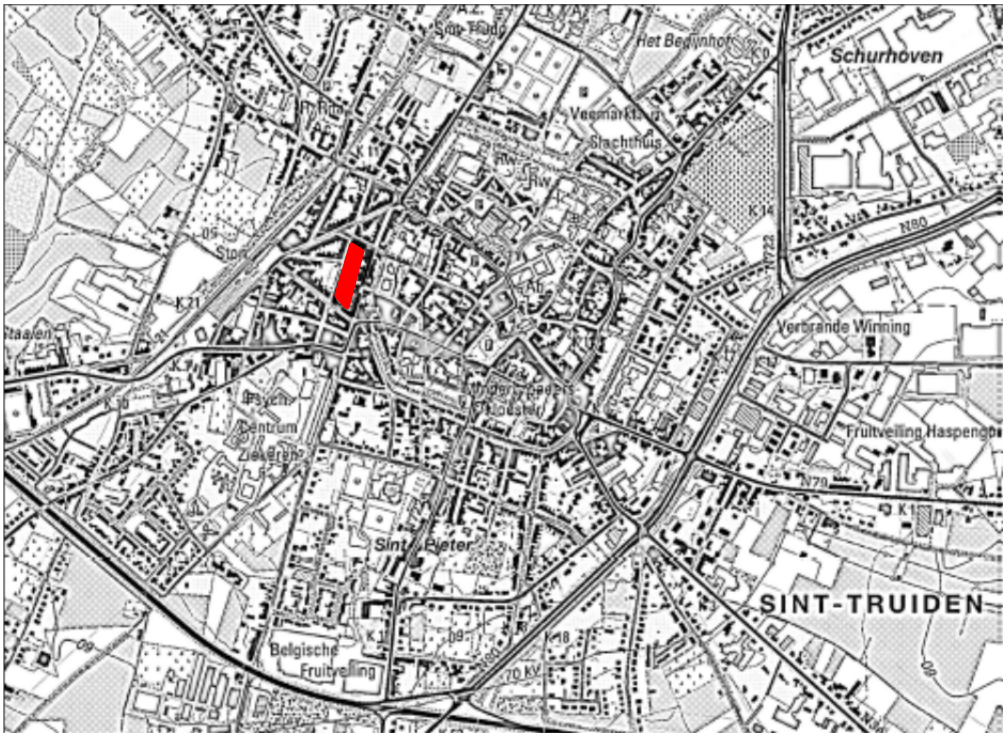
1.2. Opbouw

Dit plan-MER-screeningsdossier is als volgt opgebouwd.

Na deze situerende inleiding geeft dit eerste hoofdstuk een beknopte beschrijving van het hele plan weer; ook alternatieven komen er in aan bod. Hoofdstuk twee schetst de karakteristieken van het plan en mogelijke alternatieven en in een derde hoofdstuk wordt het toepassingsgebied afgebakend. Hoofdstuk vier beschrijft, analyseert op hoofdlijn en beoordeelt de mogelijke effecten van het RUP op de relevante disciplines. Hoofdstuk vijf behandelt de afweging van de noodzaak van een passende beoordeling. Hoofdstuk zes, tot slot, bundelt de informatie uit de vorige hoofdstukken en motiveert waarom het stadsbestuur voor dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **de opmaak van een plan-milieueffectenrapport (plan-MER) niet noodzakelijk** acht.

Voortgaande op de nieuwe richtlijnen van de Dienst MER voor de opmaak van plan-MERscreeningsnota's worden de wijzigingen die in reactie op de doorlopen adviesronde aan het oorspronkelijke verzoek tot raadpleging zijn aangebracht in deze nota gemarkeerd.

1.3. Situering



kaart 1 situering plangebied

Het plangebied ligt in het stadscentrum van Sint-Truiden, in het Stationskwartier. Het betreft een bouwblok begrensd door Toekomststraat, Rijschoolstraat, Stationsstraat en Leopold II straat. Ten oosten ligt het administratief centrum als belangrijke verkeerstrekker in de binnenstad.

Het gehele plangebied is reeds vastgelegd in het verruimd B.P.A. Stationskwartier (M.B. 20/12/2001) en het RUP gedeeltelijke herziening verruimd B.P.A. Stationskwartier (Dep. 16/12/2004) [1]. Het RUP Rijschoolstraat licht hier een bouwblok uit en focust op volgende sites:

- parkeer/projectzone telefooncentrale/garageloods
- parkeer/projectzone stadsfeestzaal/uitvaartcentrum
- voetgangersdoorsteek.

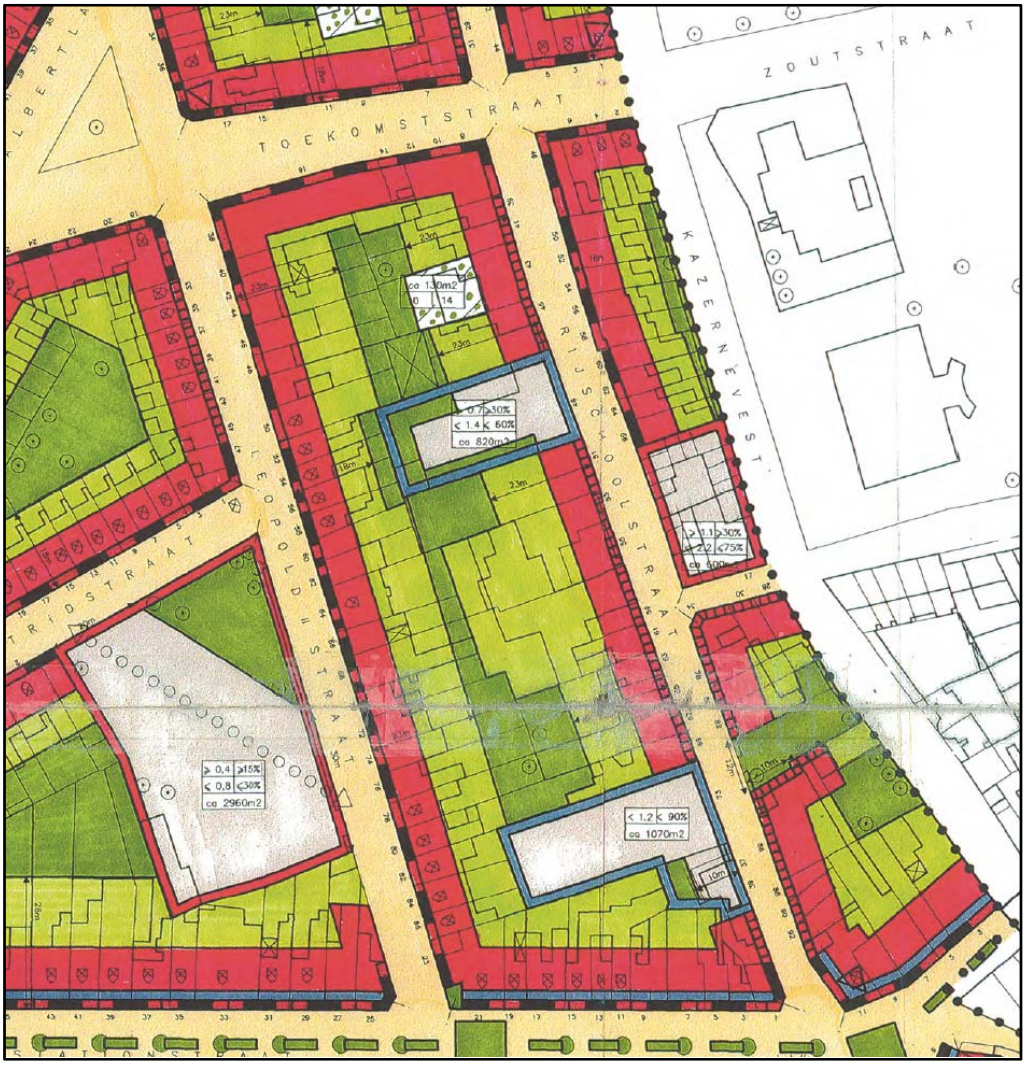
Voor de andere delen neemt het RUP de uitspraken van het verruimd B.P.A. Stationskwartier over, met uitzondering van het hoekpand Toekomststraat - Rijschoolstraat waar bijkomend het aanbrengen van een accent wordt voorgeschreven.

[1] Ter vereenvoudiging worden verder zowel het verruimd B.P.A. Stationskwartier als het RUP gedeeltelijke herziening verruimd B.P.A. Stationskwartier samen beschouwd als 'het verruimd B.P.A. Stationskwartier'. Voornoemde gedeeltelijke herziening betreft voor het plangebied van het RUP Rijschoolstraat enkel inhoudelijke wijzigingen van de stedenbouwkundige voorschriften en niet van het grafisch plan.

De totale oppervlakte van het plangebied van dit RUP bedraagt 1,25 ha.

1.4. Nulalternatief

kaart 2 uittreksel verruimd B.P.A. stationskwartier



- woonprojectzone art. 8.4
- zone voor gemeenschapsvoorzieningen art. 8.10
- woonzone met tuinstrook art. 8.1
- hoofdtoegang voor wagens
- openbare erfdienstbaarheid voor verbinding voor langzaam verkeer art.9.10
- waardevol pand art. 9.9
- aan te brengen accent
- thematische kroonlijsthoogte 7 m
- thematische kroonlijsthoogte 10m in waardevolle woonzone
- thematische kroonlijsthoogte 12m in waardevolle woonzone
- onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen art. 8.13
- zone voor collectief parkeren art. 8.11
- open zone voor parkeren art. 8.12
- V/T | B/T | T — projectzones en zone voor gemeenschapsvoorzieningen
  v/t= maximale vloerindex
  b/t= maximale bebouwingsindex
  t= terreinoppervlakte
- T | min | max — T= terreinoppervlakte
  min= minimum aantal collectieve parkeerplaatsen
  max= maximum aantal collectieve parkeerplaatsen
- bonussen mogelijk bij gezamelijke ontwikkeling art. 8.4
- waardevolle boom art. 9.6

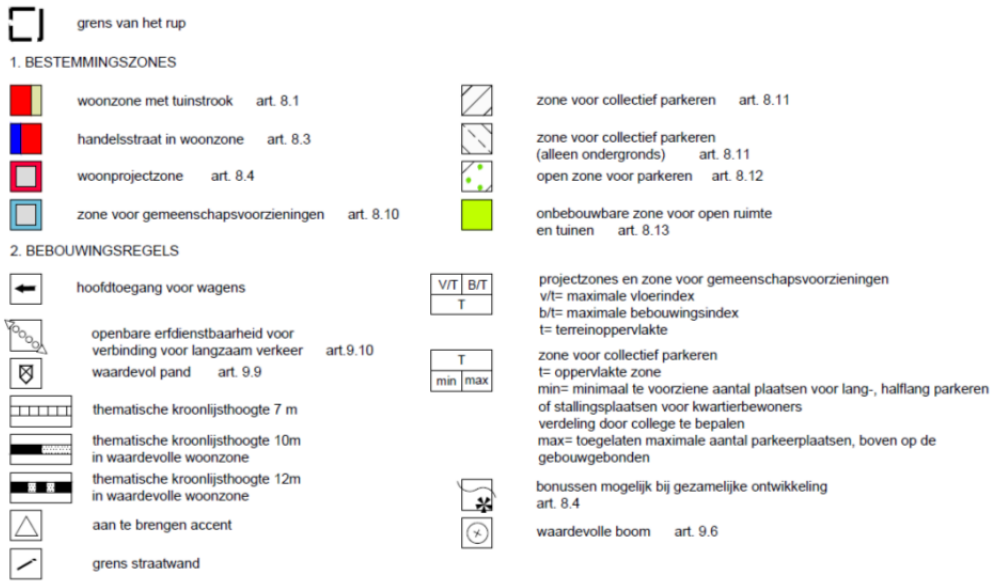
Het goedgekeurd verruimd B.P.A. Stationskwartier beschrijft de mogelijke ontwikkelingen in het plangebied van het RUP Rijschoolstraat zonder dat voorliggend RUP in werking treedt.

Meerdere belangrijke impulsen tot versterking van de stad zouden dan verloren gaan. De opportuniteit om een voetgangersdoorsteek te realiseren zou bijvoorbeeld waarschijnlijk niet worden benut door de afwezigheid van een juridisch kader. Ook mogelijkheden voor ondergronds parkeren en meervoudig (gelaagd) ruimtegebruik van de binnenzijde van het bouwblok zouden onbenut blijven omdat het B.P.A. deze mogelijkheden niet biedt. De vernieuwing van het gebouwenbestand in de projectzones zou waarschijnlijk op zich laten wachten waardoor niet alleen verval dreigt maar ook de creatie van nieuwe woontypologieën moeilijk of niet van de grond zou komen. Tenslotte zou ook de versterking van het hoogstammig groen in het bouwblok minder (snel) plaats vinden omdat het dan niet gekoppeld wordt aan projectontwikkelingen.

2. Karakteristieken van het plan en mogelijke alternatieven

2.1. Karakteristieken van het plan

kaart 3 voorstel van grafisch plan



Het plan voorziet :

- de ontwikkeling van een samenhangend project in de omgeving van de telefoon-centrale/garageloods met ruimte voor collectief parkeren, de realisatie van nieuwe woningtypes en de vernieuwing van het gebouwen
- de ontwikkeling van een samenhangend project in de omgeving van de stadsfeestzaal/uitvaartcentrum met ruimte voor collectief parkeren, de realisatie van nieuwe woningtypes en de vernieuwing van het gebouwen
- de ontwikkeling van een doorsteek voor voetgangers door het bouwblok op een kwalitatieve wijze mogelijk te maken.

Met de parkeerzones beoogt het plan de publieke ruimte te ontlasten van de overmatige parkeerdruk in de omgeving. De locatie is dusdanig gekozen dat de ontsluiting rechtstreeks gebeurt naar de parkeerroute om de stad. Met de doorsteek voor voetgangers beoogt het plan het fijnmazig netwerk voor voetgangers doorheen het stadscentrum uit te breiden en aantrekkelijker te maken om zo ook deze modi bijkomend te stimuleren.

De beheers- en inrichtingsvoorschriften van de bestemmingszones in het grafisch plan (zie kaart 3) van het RUP bevatten de nodige elementen en verbodsbepalingen om voornoemde doelen te realiseren.

Dit RUP ‘Rijschoolstraat’ is een **uitvoering van het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**. De precieze invulling van de ontwikkelingen in dit gebied is echter in het structuurplan niet op alle punten afgelijnd. Tevens biedt het plan ruimte om de realisatie van het (herziene) mobiliteitsplan mogelijk te maken.

De meeste herbestemmingen hebben te maken met omzetting van zone voor gemeenschapsvoorzieningen naar woongebied of woonprojectzones; de meeste bestemmingsverfijningen met detaillering van woongebieden.

Meer gedetailleerd betreft het hier voor dit RUP volgende omzettingen.

RUIMTEBALANS

bestemmingscategorie	BPA's	gewestplan	grafisch plan	saldo
1. wonen	1,04		1,10	+0,06
2. bedrijvigheid				
3. recreatie				
4. landbouw				
5. bos				
6. overig groen				
7. natuur & reservaat				
8. lijninfrastructuur	0,01		0,01	0,01
9. gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (incl. militair gebied)	0,19		0,13	-0,06
10. ontginning en waterwinning				
TOTAAL	1,24		1,24	0,00

In totaal zorgt dit RUP dus voor enkele kleine wijzigingen:
- een afname van de zones voor gemeenschapsvoorzieningen (600 m²)
- een toename van de zones voor wonen (600 m²)

De zones voor collectief parkeren (6.400 m²) behoren tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur maar vormen een overdruk op het grafisch plan en zijn daarom niet opgenomen in bovenstaande ruimtebalans.

De bestemmingen die in het RUP worden vastgelegd worden opgedeeld als:
1. woonzone met tuinstrook
3. handelsstraat in woonzone
4. woonprojectzone
10. zone voor gemeenschapsvoorzieningen
11. zone voor collectief parkeren
12. open zone voor parkeren
13. onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen

Deze opdeling werd op het grafisch plan gemaakt op basis van terreininventarisatie en raadpleging van de kadastrale gegevens per perceel.

Hiermee zijn de karakteristieken van het plan op hoofdlijn geschetst; een uitvoerige weergave ervan is te vinden in de toelichtingsnota van voorontwerp 4 van RUP in bijlage bij deze nota.

2.2. Mogelijke alternatieven

De mogelijke alternatieven voor het plangebied van het RUP, bestaan er voornamelijk in het nulalternatief aan te bieden.

Locatie-alternatieven zijn immers nagenoeg uitgesloten.

De zones voor collectief parkeren zijn geënt op de toekomstige parkeerroute rond de binnenstad. Ze liggen in een gebied waar vaak een parkeerverzadiging optreedt. De projectzones omvatten gebouwen waar op kortere of langere termijn een vernieuwend

programma nodig is om leegstand (en verval) te voorkomen. De zones zijn dusdanig afgebakend dat de bedoelde ontwikkelingen maximale kansen krijgen.

De voetgangersdoorsteek zorgt voor een kortere verbinding tussen administratief centrum en station, biedt mogelijkheden om het centraal deel van het bouwblok te vergroenen en om de binnenzijde van het bouwblok toegankelijk te maken, bijvoorbeeld in functie van het stallen van fietsen bij de woning. De doorsteek maakt gebruik van een bestaande poort en toegang naar het binnengebied.

3. Afbakening van het toepassingsgebied en de plan-MERplicht

3.1. Definitie van plan of programma

Enkel plannen die voldoen aan volgende definitie vallen onder de bepalingen van het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.).

De definitie van plan of programma bevat volgende drie voorwaarden die tegelijkertijd moeten vervuld worden:

1. decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgesteld
2. het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld
3. het plan of programma moet via een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering worden vastgesteld of door een instantie (regionaal, provinciaal of lokaal niveau) worden vastgesteld.

Het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening schrijft de opmaak en de vaststelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor. Het RUP wordt opgemaakt op initiatief van de stad Sint-Truiden. Een gemeentelijk RUP wordt vastgesteld door de gemeenteraad en goedgekeurd door de Deputatie. Het RUP ‘Rijschoolstraat’ valt onder de definitie van plan of programma.

3.2. Toepassingsgebied

Het betrokken plan of programma valt onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M.

Het toepassingsgebied wordt in twee categorieën van plannen en programma’s opgesplitst:

- plannen of programma’s, of de wijziging ervan, die het kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project;
- plannen of programma’s, of de wijziging ervan, waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36ter, §3, eerste lid van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Het RUP vormt het kader op basis waarvan stedenbouwkundig vergunningen zullen worden toegekend, zodoende is aan deze voorwaarde voldaan.

3.3. Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER

Sommige plannen en programma’s zijn ‘van rechtswege’ onderworpen aan de plan-MERplicht. Zelfs zonder voorafgaande toetsing wordt vermoed dat deze plannen en programma’s aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Het betreft plannen en programma’s, of de wijziging ervan, die tegelijkertijd:

- een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten en/of waarvoor een passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36ter §3 eerste lid van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

- niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden
- betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3, §2, 1° D.A.B.M.);

Het RUP vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, of voor een project opgesomd in de bijlage bij Omzendbrief LNE 2011/1 - 22 juli 2011, namelijk voor de rubriek 10.b) 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' van bijlage II. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau (één bouwblok, 1,2 ha) en houdt een kleine wijziging in omdat de bestemmingszones slechts voor een klein deel van het plangebied wijzigingen en dan nog in aanverwante stedelijke functies (die in het gewestplan alle binnen woongebied zouden passen), en is dus screeningsgerechtigd."

Conclusie: het RUP valt niet van rechtswege onder de plicht tot opmaak van een plan-MER.

Er is een verdere toetsing vereist die op onweerlegbare wijze aangeeft dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Hiertoe is voorliggend screeningsdocument opgemaakt.

3.4. Beoordeling of het plan grensoverschrijdende of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben

Er worden geen effecten verwacht die de gewestgrens of de landsgrens zullen overschrijden gezien de kleine wijzigingen ten opzichte van de gewestplan- en RUP-bestemmingen welke nu geldig zijn voor het plangebied (tot de goedkeuring van dit RUP).

4. Gevoeligheden van het plangebied en potentiële effecten

Dit hoofdstuk beschrijft, analyseert op hoofdlijn en beoordeelt, waar nodig op basis van de beschikbare informatie en studies, de mogelijke effecten van de nieuwe projecten en ontwikkelingen die het RUP zal toelaten/verplichten ten opzichte van de huidige mogelijkheden volgens het verruimd B.P.A. Stationskwartier.

Volgende (MER)disciplines komen hierbij aan de orde:
- de ruimtelijke ordening
- de fauna, flora en biodiversiteit
- de energie- en grondstoffenvoorraden
- de bodem
- het water
- de atmosfeer
- de klimatologische factoren
- het geluid
- het licht
- de gezondheid en veiligheid van de mens
- de stoffelijke goederen
- het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed
- het landschap
- de mobiliteit
- de samenhang tussen de genoemde factoren.

Het accent ligt daarbij evident op deze disciplines waar mogelijk de meeste nadelige gevolgen van de nieuwe opties in het RUP ten opzichte van het verruimd B.P.A. stationskwartier zich kunnen manifesteren (welke ook uitvoeriger worden besproken). Nadelige gevolgen van de nieuwe opties in het RUP ten opzichte van de bestaande situatie komen waar relevant ook aan bod.

4.1. Discipline ruimtelijke ordening

Beschrijving en analyse

De gebiedsdekkende bestemmingszones binnen het RUP vervangen volledig de bestemmingen en voorschriften van het verruimd B.P.A. Stationskwartier.

Voorliggend RUP is voornamelijk de uitwerking van drie ruimtelijke kernbeslissingen:
- nr. 4: de oost-westgerichte handelsas in de kernstad versterken en verder uitbouwen
- nr. 8: gefaseerd ontwikkelen van een aantal nieuwe woonlocaties in de woonzones, met accent op de kernstad en haar directe rand
- nr. 22: aanleg van vier groene schakels als aantrekkelijke fiets- en wandelroutes.

De mogelijkheden voor handelsontwikkelingen langs Stationsstraat blijven bestaan en nemen zelfs licht toe in de woonprojectzone. In de projectzones wordt bijkomende ruimte gecreëerd voor vernieuwende projecten. De groene schakel langs Stationsstraat blijft bestaan en wordt aangevuld met een voetgangersdoorsteek doorheen het bouwblok.

Beoordeling

Het RUP ondersteunt en is een uitvoering van de doelen vooropgesteld in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Het RUP zorgt uitsluitend voor positieve effecten op het gebied van ruimtelijke ordening en veroorzaakt terzake zeker **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline ruimtelijke ordening.

4.2. Discipline fauna, flora en biodiversiteit

Beschrijving en analyse

De biologische waarderingskaart beschrijft het plangebied als een dicht bebouwd gebied en beschouwt het bijgevolg als biologisch minder waardevol. Ten opzichte van het huidig verruimd B.P.A. Stationskwartier voorziet het plan het behoud en de inplanting van een aantal waardevolle bomen. De onbebouwbare zone voor open ruimte en tuinen wordt anders gestructureerd en krijgt een contactzone buiten het bouwblok. Ze wordt in functie van realiseerbaarheid ook meer gekoppeld aan projectontwikkelingen waarin de aanplant van de ontbrekende hoogstambomen een rechtstreeks verplichting bij de vergunning is.

Beoordeling

Het RUP schenkt, meer dan het gewestplan, de nodige aandacht aan het behoud en de uitbreiding van waardevolle groene elementen in het plangebied en zorgt terzake in hoofdzaak voor positieve effecten op het gebied van fauna, flora en biodiversiteit. Deze effecten zijn evenwel zeer lokaal en weinig tot niet significant. Ten opzichte van het verruimd B.P.A. stationskwartier blijft de situatie nagenoeg ongewijzigd.

Het RUP veroorzaakt bijgevolg **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline fauna, flora en biodiversiteit.

4.3. Discipline energie- en grondstoffenvoorraden

Deze discipline is niet relevant voor dit RUP zodat het **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de energie- en grondstoffenvoorraden veroorzaakt.

4.4. Discipline bodem

Beschrijving en analyse

De bodem van het plangebied is volgens de bodemkaart bebouwd.

Beoordeling

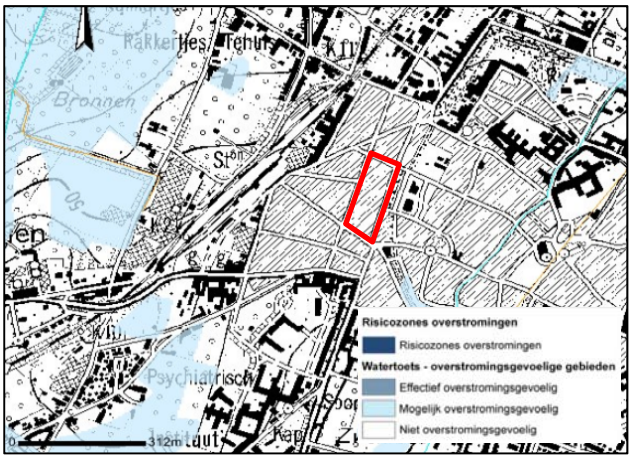
Deze discipline is bijgevolg weinig relevant voor dit RUP zodat het **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de bodem veroorzaakt.
Bij grondverzet voor bepaalde projecten dienen de bepalingen van de betreffende regelgevingen ook zonder dit RUP toegepast.

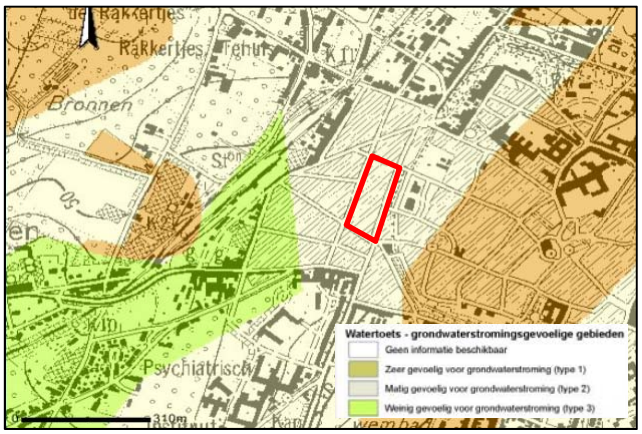
4.5. Discipline water

Beschrijving en analyse

Er is geen waterloop aanwezig binnen een afstand van 50 meter van het plangebied.

Volgens de Watertoetskaart (2011) ligt het plangebied niet in overstromingsgevoelig gebied. Het gebied ligt evenmin in van nature overstroombaar gebied en is niet gekarteerd als recent overstroomd gebied of risicogebied voor overstromingen (2006).





Het gebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming. Bij de bouw van ondergrondse constructies moet aandacht gaan naar het effect op de grondwaterstroming.

Omwille van de sterke verstening in en rond het gebied en de aard van het plan is de erosiegevoeligheid hier niet relevant.

Het plangebied is niet gevoelig voor infiltratie of verdroging. Desalniettemin valt de bebouwing vanaf het ogenblik dat deze meer dan 200 m² terrein inneemt onder de bepalingen van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake opvang, hergebruik, buffering en infiltratie van hemelwater. Dit is voor de verschillende projectzones het gevolg.

Momenteel en ook in de toekomst vindt de afwatering plaats via de (rioleringen onder de) straten. Ook wordt een gedeelte van het regenwater geïnfiltreerd in de grond, met name in de tuinen.
De verharding zal echter toenemen door het realiseren van de geplande woonprojecten en de onderliggende parkeerlagen. De verdeling van de toename in de nieuw te ontwikkelen (woon)projectzones is indicatief als volgt:

(Woon)projectzone	*Oppervlakte*	*Nu verhard / bebouwd*	*Max. te bebouwen en te verharden (ook ondergronds)*	*Max. toename bebouwing en verharding*
stadsfeestzaal	3.810 m²	3.490 m²	ca. 3.810 m²	+ 320 m²
theater	600 m²	600 m²	300 m²	- 300 m²
belgacom	830 m²	ca.830 m²	830 m²	+ 0 m²
noordelijke woonprojectzone	870 m²	ca.700 m²	870 m²	+ 170 m²
totaal	*6.110 m²*	*5.620 m²*	*5.810 m²*	*+ 190 m²*

Aan de hand van de (strengere) gemeentelijke verordening zullen de initiatiefnemers van de verschillende woonprojectzones elk voor hun gebied de maatregelen moeten treffen voor opvang, hergebruik, infiltratie en buffering van het hemelwater. Het voorzien van een installatie voor hergebruik is daarbij in elke nieuwe woning verplicht. Voor het geheel van de te ontwikkelen woonprojectzones (aan 150 m³ per ha verhard terrein) betreft dit bij maximale bebouwing en verharding een infiltratie- en buffercapaciteit van ca. 2,85 m³ voor de bijkomende verharde / bebouwde oppervlakte en van ca. 87 m³ voor de totale verharde / bebouwde oppervlakte. Deze kunnen mee in de te voorziene daktuinen worden geïntegreerd. De voorschriften voorzien dat een dergelijke buffering collectief per projectzone wordt aangelegd; best gebeurt dit ineens voor de totale verharde / bebouwde oppervlakte en niet alleen voor de bijkomende. Aan een gemiddelde diepte van 20 cm van een flauwhellende wadi die in de groendak/terrasaanleg geïntegreerd is, komt dit neer op een oppervlakte van ca. 285 m² in projectzone stadsfeestzaal, ca. 20 m² in de theaterprojectzone (makkelijk te voorzien in de nieuwe tuin), ca. 60 m² op de Belgacomsite en ca. 65 m² in de noordelijke woonprojectzone (telkens per zone varieert van 1/10 tot max. 1/4 van de verplicht open te houden oppervlakte, hetgeen relatief makkelijk integreerbaar is).

Het plangebied bevindt zich in het centrumgebied van het zoneringsplan, met rioleringen die via collectoren zijn aangesloten op RWZI's. Mits de voorzieningen, conform de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening daar op worden aangesloten, zorgen de afvalwaters van de recreatieve voorzieningen dus niet voor een verlaging van de waterkwaliteit in of rond het plangebied.

Beoordeling

Dit RUP doet geen afbreuk aan de verplichtingen voortvloeiend uit de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (BVR 1 oktober 2004, gewijzigd bij BVR op 23 juni 2006) en de strengere versie daarvan in de stedenbouwkundige verordening van de stad Sint-Truiden (besluit BD 13/12/2007).

Omwille van al deze maatregelen, die in de stedenbouwkundige voorschriften en in de bestaande verordeningen zijn vervat, kan geoordeeld worden dat er geen schadelijk effect op de waterhuishouding wordt veroorzaakt door de voorziene projecten in het plangebied.

Globaal genomen zorgt het RUP ten opzichte van het gewestplan hoofdzakelijk voor neutraal-compenserende maatregelen voor het watersysteem en veroorzaakt bijgevolg zeker **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline water.

4.6. Discipline atmosfeer (lucht)

Ten opzichte van het verruimd B.P.A. Stationskwartier houdt het RUP geen wijzigingen in inzake de effecten op de atmosfeer.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de hoeveelheid wagens lokaal toe en dus ook de uitstoot van verbrandingsgassen. Lokaal heeft de uitstoot van brandingsgassen zijn effecten, maar het gaat in belangrijke mate om een verplaatsing van vervoersstromen. Ook de grote aandacht voor zachte verkeersvormen in Sint-Truiden en de vertaling ervan in dit het RUP (voetgangersdoorsteek) en het kleinere autogebruik dat hiermee ondersteund wordt, zorgen ervoor dat deze effecten gering zijn.

Om die redenen is deze discipline bijgevolg niet relevant voor dit RUP zodat het **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de atmosfeer veroorzaakt.

4.7. Discipline klimatologische factoren

Deze discipline is niet relevant voor dit RUP zodat het **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de klimatologische factoren veroorzaakt.

4.8. Discipline geluid

Beschrijving en analyse

Ten opzichte van zowel de huidige situatie als de geplande situatie in het verruimd B.P.A. Stationskwartier neemt het autoverkeer in en rond het plangebied als gevolg van de toegelaten ontwikkelingen toe. Hierdoor zal ook de geluidsproductie (licht) toenemen, vooral aan de zijde van Rijschoolstraat en in de verderop gelegen delen van de parkeerroute (delen van Tiensesteenweg en Montenakenweg, Spaansebrugstraat). De uitgevoerde mobiliteitstoets wijst echter uit dat de toename van de autostromen als gevolg van de ontwikkelingen die het RUP toelaat vrij beperkt is. Het betreft in het straatsegment met de grootste toename maximum 70 bijkomende wagens op het drukste uur van de week. Vermits de totaliteit van de passerende wagens ook in de toekomst met de huidige verkeersorganisatie ver (op ongeveer een derde) beneden de leefbaarheidsgrens voor dergelijke straten ligt, kan aangenomen worden dat dit met de geluidbelasting overeenkomstig het geval is.

Het plan past bovendien in een ontwikkelingsscenario waarbij een parkeerroute rond de binnenstad op termijn wordt ingericht en nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd die ruimte vrijmaken om het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad af te bouwen vanuit de toepassing van het standstill-principe. Op dat ogenblik zal de auto-intensiteit in Rijschoolstraat, los van de ontwikkelingen in dit RUP, gevoelig toenemen.

Beoordeling

Rekening houdend met de beperkte toename van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen die het RUP toelaat en de inpassing in het ontwikkelingsscenario, zorgt dit RUP per saldo nagenoeg voor neutrale effecten en in de omgeving van het plangebied voor licht negatieve effecten. Het plan veroorzaakt bijgevolg zeker **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline geluid.

4.9. Discipline licht

Beschrijving en analyse

Ten opzichte van het verruimd B.P.A. Stationskwartier houdt het RUP geen wijzigingen in van de effecten inzake licht.

Beoordeling

Rekening houdend met de strikte bepalingen voor de openbare en private verlichting uit de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, die ook binnen dit RUP van tel blijven, kan worden gesteld dat het RUP voor neutrale effecten zorgt en bijgevolg veroorzaakt zeker **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline licht.

4.10. Discipline gezondheid en veiligheid van de mens

Beschrijving en analyse

In het plangebied is geen Seveso-inrichting aanwezig. In het RUP worden verschillende soorten werk- en handelsfuncties toegelaten, maar geen bedrijfsactiviteiten die een Seveso-karakter zouden kunnen hebben.
In het RUP worden meerdere gebieden als aandachtsgebieden inzake veiligheid voorzien. De meeste van deze sites zijn gelegen binnen een straal van 2 km rond de twee aanwezige Seveso-inrichtingen (lage en hoge drempel) op het grondgebied van de gemeente Sint-Truiden, maar telkens liggen daar bestaande woningrijen en –groepen of woonbuurten tussen, zodat die risico's in de geldende vergunningen voor die Seveso-inrichtingen reeds zijn afgedekt.

Beoordeling

Het RUP garandeert dat er geen nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied komen en de aandachtszones die in het plangebied komen zijn door de bestaande toestand afdoende beveiligd.

Het RUP zorgt terzake nagenoeg uitsluitend voor positieve effecten en veroorzaakt zeker **geen betekenisvolle negatieve effecten**.

4.11. Discipline stoffelijke goederen

Beschrijving en analyse

Het RUP voorziet vooral dat bestemmingen onderling verschuiven. Het betreft een verschuiving van de bestemming voor gemeenschapsvoorzieningen naar een bestemming voor wonen en omgekeerd. Dit gebeurt in overeenstemming met de plannen van de eigenaars / ontwikkelaars. De planbaten en planschades die hieruit voortvloeien kunnen makkelijk in de project-ontwikkelingen worden verrekend.

Nergens betreffen herbestemmingen en verschuivingen gehele percelen die daardoor volledig onbebouwbaar worden; ook bij het perceel met de voetgangersdoorsteek is dit niet het geval. Op die manier komen er in de praktijk in het RUP geen percelen in aanmerking voor de planschaderegeling.

De realisatie van de voetgangersdoorsteek zal in overleg met de betrokken eigenaars gebeuren; het RUP voorziet hier geen onteigening.

Beoordeling

Aangezien de herbestemmingen in dit RUP voor de meeste sites in hoofdlijn inhaken op de plannen van de eigenaars / ontwikkelaars en hen op meerdere plaatsen extra mogelijkheden voor hun activiteiten geven en er geen herbestemmingen van percelen in dit RUP zijn die in de praktijk aanleiding geven tot een planschadeheffing, heeft dit RUP **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline stoffelijke goederen.

4.12. Discipline cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed

Beschrijving en analyse

Bouwkundig erfgoed

In het plangebied is er geen patrimonium dat juridische bescherming geniet. Wel is volgend bestaand patrimonium in het plangebied opgenomen in de Vlaamse Inventaris onroerend erfgoed [2]:

- reeks van elf burgerhuizen langs Stationsstraat (onderdeel van groter geheel) (ID 22933) (huisnrs 1;3;5;7;9;11;13;15;17;19;21)
- reeks van vier eclectische burgerhuizen langs Leopoldstraat (ID22825) (huisnrs. 52; 54; 56; 58)
- Neotraditioneel herenhuis te Leopoldstraat 64 (ID 22826)
- Rijschool (oude stadsfeestzaal) (Rijschoolstraat z.nr.) (ID 22915).

De waardevolle panden die werden opgenomen in de ‘inventaris onroerend erfgoed’ genieten een beperkte bescherming (adviesrecht Agentschap R&E, afbraakverbod) en ruime functiemogelijkheden en vormen de basis voor verdere wettelijke beschermingen.

In het RUP is de aanduiding van het waardevol karakter van een aantal burgerhuizen langs Stationsstraat (11 t.e.m. 21), de eclectische burgerhuizen langs Leopoldstraat en het neotraditioneel herenhuis te Leopold II straat 64 overgenomen uit het verruimd B.P.A. stations-kwartier. Dit is ook gebeurd voor de panden te Leopoldstraat 50, 68, 78, 80, 82, 84 en 86. De aanduiding houdt in dat de aangegeven vormelijke elementen waaraan het betreffende pand zijn waarde te danken heeft in principe behouden moeten blijven. Daarbij staan deze vormelijke elementen niet op zich, maar wordt het gebouw als één geheel bekeken. Een aantal afwijkingen zijn mogelijk mits hiervoor een motivatie via een omgevingsrapport wordt aangebracht. Bij elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot een waardevol pand zal een niet-bindend advies aan de dienst van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap bevoegd voor Erfgoed worden gevraagd.

Een aantal burgerhuizen te Stationsstraat (1 t.e.m. 9) en de Rijschool (oude stadsfeestzaal) in projectgebied zijn evenwel niet als waardevol aangeduid. Ook in het verruimd B.P.A. Stationskwartier waren deze panden niet als waardevol aangeduid. De betreffende panden liggen alle in de woonprojectzone parkeerzone stadsfeestzaal - uitvaartcentrum. Het niet

[2] Vlaamse overheid, Inventaris van het onroerend erfgoed 2009, Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend en Erfgoed, september 2009.

opnemen van deze panden als waardevol in het RUP betekent niet dat deze panden zomaar gesloopt kunnen worden ten behoeve van het project en doet geen afbreuk aan de betreffende regelgeving. Het zorgt er wel voor dat de kans op sloop van (delen van) deze panden toeneemt.
De waarde van de voormalige rijschool betreft nagenoeg alleen de monumentaal opgevatte voorgevel (schoudergeveltype) geritmeerd door rondboognissen van verschillende afmetingen en de bakstenen rondboogpoort in het midden. Ook in de zijgevel zijn dergelijke rondbogen aanwezig. Het oorspronkelijk interieur is volledig aangepast aan de functie van stadsfeestzaal.
De betreffende burgerhuizen langs Stationsstraat dateren van eind 19de- begin 20ste eeuw en bepalen samen met de andere (wel als waardevol aangeduide) burgerhuizen het samenhangend straatbeeld aan die zijde van Stationsstraat. Zoals beschreven in het ontwerpend onderzoek in de toelichting bij het RUP, vormen de woningen één geheel en hebben ze eenzelfde gabarit: nl. drie bouwlagen onder zadeldak. Vooral het gelijk aansluiten en de gelijke diepte van de daken valt op. Daarnaast zorgt evenwel ook het materiaalgebruik van deze gebouwen - baksteen met de verwerking van arduin, onder meer voor de plinten en de afwerking der vensters en lekdrempels - voor een hoge graad van samenhang. De aanpassing van de benedenverdiepingen tot handelsruimte heeft vooral in de woningen binnen het projectgebied gezorgd voor een aantal wijzigingen van de oorspronkelijke gevel. Opmerkelijk is dat ook in het ontwerpend onderzoek voor het hoekpand met Rijschoolstraat voor een de afgesnuite hoektravé wordt gekozen.

In de toelichting zijn de panden opgelijst die in de inventaris van het bouwkundig erfgoed zijn opgenomen, dus ook de panden die niet individueel als waardevol zijn aangeduid.

Archeologisch erfgoed
De publiekskaarten van de Centrale Archeologische Inventaris voor Vlaanderen geven voor geen enkele periode gekende archeologische sites in het plangebied aan. In het gebied zelf is met andere woorden nog geen informatie gekarteerd.

Net ten zuiden, op de hoek van Stationsstraat - Rijschoolstraat - Tiensestraat is men volgens de inventaris op oude verdedigingselementen (een gracht) gestoten met daarin verschillende elementen. Op basis van o.a. de kaarten van de Ferraris kan worden verwacht dat ook het plangebied bij een voormalige stadsomwalling rond de stad ligt. Gelijkaardige vondsten zijn dus zeker niet uit te sluiten en kunnen zelfs verwacht worden. Verder van het gebied zijn diverse losse vondsten teruggevonden die een lagere informatieve waarde hebben voor uitspraken over het plangebied zelf.

De vigerende regelgeving ter bescherming van het archeologisch patrimonium biedt voldoende garanties om significant negatieve effecten te voorkomen. In de toelichting bij het RUP wordt gewezen op het nut van een archeologisch vooronderzoek bij elke vergraving in het gebied.

Beoordeling

Hoewel een aantal panden niet expliciet zijn aangeduid als waardevol in het RUP, blijft de regelgeving inzake het adviesrecht van toepassing. De situering van deze panden in een projectgebied betekent niet vanzelfsprekend dat zij kunnen worden afgebroken en doet niet vanzelfsprekend afbreuk aan de huidige waarde van de gebouwen. Bovendien blijft ook de harmonieregel (zie verder bij discipline landschap) van toepassing en is juist dit aspect een belangrijk gegeven in de waardering van de panden langs Stationsstraat. Evenmin doet het plan afbreuk aan de huidige regelgeving inzake archeologisch erfgoed.

De toelichtingsnota bij het RUP motiveert waarom het behoud van de voorgevel van de voormalige rijschool in de nieuwe projectontwikkeling geen evidentie is en waarschijnlijk weinig kwaliteit zal aanreiken. De RUP-voorschriften verplichten voor deze gevelwand van de projectzone minstens een kwaliteitsvolle hedendaagse vertaling van de basiskenmerken ervan: de driedelige geleding, de kenmerkende dieptewerking van de nissen en de hoge poortopening.

Gelet op de bepalingen in deze regelgeving veroorzaakt het RUP bijgevolg terzake **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor de discipline cultureel erfgoed.

Het lijkt evenwel aangewezen om bij de uitwerking van het project parkeerzone stadsfeestzaal - uitvaartcentrum de nodige voorzichtigheid in acht te nemen en in een vroege fase van uitwerking van het project ook de betreffende diensten te raadplegen.

4.13. Discipline landschap

Beschrijving en analyse

Het plangebied ligt in de kernstad van Sint-Truiden, buiten één van de traditionele landschappen beschreven in de Landschapsatlas [3]. Het gebied ligt niet langs één van de lijnrelicten die in de atlas zijn beschreven. In de atlas blijft het gebied bijgevolg buiten beeld.

Binnen de inventaris van het bouwkundig erfgoed wordt Stationsstraat beschreven als een voorbeeld van de eind-19de-eeuwse urbanisatie: een brede straat met loodrechte rooilijnen, aangelegd in functie van het stationsgebouw, dat als een scherm de straat aan de westzijde afsluit. De straatwanden zijn opgebouwd, deels uit reeksen van gelijkaardige burgerhuizen (zie ook de beschrijving van de panden boven), die samen een architectonisch geheel vormen, deels uit herenhuizen, volledig in neoclassicistische stijl. Zoals beschreven is dan ook vooral die samenhang langs de weg die waarde bepalend is en minder de individuele panden. Aan de andere zijde van de weg verstoren de flatgebouwen de beeldwaarde.

Leopold II straat hoort, net als Stationsstraat, tot de geplande aanleg (rechtlijnige rooilijnen) van de stadsuitbreiding uit die eeuwwisseling. Het uitzicht van de gevelwanden is echter meer gedifferentieerd, met bebouwing uit verschillende periodes en verschillende nok- en daklijsthoogten. Rijschoolstraat loopt op de grens van deze stadsuitbreiding, ter hoogte van de voormalige Legebeek die voordien (extra muros) langs de stadswal liep.

Ten opzichte van het verruimd B.P.A. Stationskwartier is de thematische kroonlijsthoogte ter hoogte van de projectgebieden (langs Leopold II straat en Stationsstraat 10 m, langs Rijschoolstraat, 7 m) niet langer aangeduid. Dit betekent echter niet dat dit in een verspringing van de kroonlijsthoogte zal resulteren. De toelichting verduidelijkt dat bij voorkeur niet wordt ingegrepen op het bestaande gabarit van de bebouwing aan Stationsstraat. De voorschriften benadrukken de essentie dat vernieuwde panden in harmonie moeten zijn met de belendende panden voor zover deze behouden blijven of voor verbetering vatbaar zijn. Dit houdt in dat zij voor het merendeel van de elementen die het voorkomen van een pand bepalen (inplanting, kroonlijsthoogte, voorgevelbreedte, dakvorm en -hoogte, in- en uitsprongen, gevelgeleding, detaillering, materialen en kleuren) aansluiten bij die elementen in de omgeving of er doordacht en verantwoord positief van afwijken.

[3] Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Monumenten en Landschappen, 2001

Op het hoekperceel Rijschoolstraat – Toekomststraat duidt het plan een aan te brengen accent aan. Dit kan een opwaardering van het straatbeeld inhouden. Hetzelfde geldt voor het accent dat langs Rijschoolstraat is voorzien ter hoogte van de voetgangersdoorsteek.

Beoordeling

Het RUP beschermt en bevordert de landschappelijke inpassing van de nieuwe activiteiten in de verschillende sites in de stedenbouwkundige voorschriften. Het RUP zorgt ook voor positieve effecten op het landschap binnen het plangebied en veroorzaakt terzake **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor deze discipline.

4.14. Discipline mobiliteit

Beschrijving en analyse

De mobiliteitseffecten van het RUP worden in een afzonderlijke plan-mober geëvalueerd; de kernelementen daarvan zijn opgenomen in de toelichtingsnota bij het RUP (hoofdstuk 9).
De plan-mober spitst zich vooreerst toe op de in het RUP nieuw voorziene collectieve zones voor parkeren. In totaal worden maximaal 235 bijkomende collectieve parkeermogelijkheden gecreëerd in het RUP, verdeeld over twee (deels ondergrondse) parkeerruimten. Nu zijn er reeds 14 parkeerplaatsen aanwezig in overeenstemming met het verruimd B.P.A. Stationskwartier. Daarnaast creëert het RUP ruimte voor maximaal 50 bijkomende woningen; het aantal wagens daarvan zit mee verrekend in het stadsmodel.

Voor deze plan-mober kan volgend bereikbaarheidsprofiel van deze locatie worden gehanteerd.

- Alle straten rond het plangebied hebben voetpaden. Alle overstreken gebeuren gelijkvloers met aangeduide zebrapaden. Doorheen het bouwblok is er geen doorsteek.
- In de straten rond het plangebied gebeurt het fietsen gemengd met mechanisch verkeer.
- Het plangebied is heel goed met openbaar vervoer bediend. De grootste loopafstand tot het station van Sint-Truiden bedraagt minder dan 400 meter. Ter hoogte van Stationsstraat is er zelfs een bushalte voor een bundel van streeklijnen.
- De wegen rond het plangebied zijn van lokaal (stedelijk of wijk) belang. Langs Rijschoolstraat en Leopold II straat is enkel verkeer mogelijk in één richting. Rijschoolstraat is geselecteerd als lokale weg type II, een (inter)lokale ontsluitingsweg. De huidige verkeersdruk (220 pae tijdens de spits langs Rijschoolstraat) blijft onder de draagkracht vanuit het oogpunt leefbaarheid.
- Rijschoolstraat en Leopold II straat zijn éénrichtingsstraten met parkeren aan één kant van de weg. Stationsstraat is een tweerichtingsstraat met parkeren aan één kant van de weg, Toekomststraat een tweerichtingsstraat met parkeren aan twee kanten van de weg op daartoe ingerichte parkeerplaatsen. Inzake parkeren is er rond het plangebied sprake van oververzadiging.

Volgend mobiliteitsprofiel kan worden ingeschat. De ca. 235 parkeerplaatsen genereren tijdens de avondspits in een maximalistisch scenario zo'n 70 pae extra in het drukste straatsegment van Rijschoolstraat. Dit bijkomend autoverkeer zal in de eerste plaats naar Rijschoolstraat worden ontsloten. Het betreft in de eerste plaats een verplaatsing en concentratie van verkeersbewegingen naar Rijschoolstraat en de straten verderop in de parkeerroute en niet een genereren van bijkomende verkeersbewegingen. Hoewel de huidige verkeersintensiteit langs Rijschoolstraat als gevolg van deze bijkomende bewegingen gevoelig wordt opgedreven, blijft zij ruim onder de verkeersleefbaarheidsgrenzen (een intensiteit van ca. 310 pae t.o.v. een

verkeersleefbaarheidsgrens van 650 die hier in de huidige inrichting / gebruik mag worden gehanteerd). De bijkomende collectieve parkeerplaatsen bieden een antwoord op de oververzadiging van de omgeving van het plangebied inzake parkeren en op het reeds doorgevoerde schrappen van ca. 130 (middel)langparkeerplaatsen rond het bouwblok en in de aanpalende delen van straten. De voetgangersdoorsteek zorgt ervoor dat het voetgangersnetwerk in het stadscentrum wordt uitgebreid en de wandelafstand tussen administratief centrum en het station wordt ingekort.

Op termijn, bij invoering van de parkeerroute met een aangepaste en gescheiden inrichting van Rijschoolstraat, neemt de verkeersintensiteit er beduidend toe en overschrijdt zij in beperkte mate de leefbaarheidsgrens van 1.200 pae die voor een dergelijke straat met afgescheiden fietsverkeer wordt gehanteerd. In die verkeersintensiteit is de bijdrage van de ontwikkelingen in het RUP zeer beperkt (minder dan 6 %).

Beoordeling

De mobiliteitstoets concludeert dat de verschillende ingrepen vooral zorgen voor een (gewenste) verplaatsing en concentratie van het autoverkeer en veel minder een toename. Door de voetgangersdoorsteek daalt de voetgangersafstand tussen het administratief centrum en het station met zo’n 50 meter en wordt ook deze modus aantrekkelijker. Desalniettemin stelt de toets dat aantal zeer specifieke punten binnen en buiten het plangebied de nodige aandacht verdienen bij de concrete inrichting. Het betreft:

- de in- en uitritten van de collectieve parkeerplaatsen
- de oversteek voor voetgangers ter hoogte van Kazernestraat
- het kruispunt Stationsstraat - Rijschoolstraat – Stapelstraat waar belangrijke assen van verschillende modi (fietsers, bussen, auto’s op de parkeerroute) elkaar kruisen.

De twee laatste elementen gelden zeker als ook het scenario van een parkeerroute gerealiseerd wordt en kunnen dan ook in dat kader, na nieuwe doorrekeningen en evaluatie van de effectieve situatie op de parkeerroute dan, een vertaling kennen. Het RUP zelf zorgt bijgevolg hoofdzakelijk voor neutrale en positieve effecten op de mobiliteit binnen het plangebied en veroorzaakt terzake **geen betekenisvolle negatieve effecten** voor deze discipline.

4.15. De samenhang tussen de genoemde factoren

De samenhang tussen de genoemde disciplines is niet in die mate relevant dat ze een aparte beschrijving en beoordeling behoeft ten opzichte van de hoger genoemde effecten. De cumulatieve effecten van de genoemde disciplines zijn immers klein tot onbestaande.

5. Toetsing relevantie passende beoordeling

In het plangebied is geen Vogelrichtlijngebied of Habitatrichtlijngebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde gebied bevindt zich op ca. 1.500 m in vogelvlucht. Het betreft het habitatrichtlijngebied 'bossen en kalkgraslanden van Haspengouw' (gebiedscode: BE2200038) met voornamelijk overblijvende of relictbossen op alluviale grond.

Daar er dus op geen enkele wijze betekenisvolle effecten op een Speciale Beschermingszone van projecten in het RUP-plangebied kunnen zijn, is een **passende beoordeling niet relevant**.

6. Motivatie waarom er geen plan-MER wordt opgemaakt

Vermits het gemeentelijk RUP 'Rijschoolstraat':

1. geen kader vormt voor bijlage I of bijlage II projecten (in overeenstemming met art. 4.23. § 2.1 van DABM) en geen kader vormt voor projecten die een passende beoordeling behoeven (in overeenstemming met art. 4.2.1 van DABM)
2. wel een kader vormt voor een project opgesomd in de bijlage bij Omzendbrief LNE 2011/1 - 22 juli 2011, namelijk voor de rubriek 10.b) 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' van bijlage II, maar het RUP echter het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau en slechts een kleine wijziging inhoudt
3. geen aanzienlijke effecten zal veroorzaken voor de verschillende (MER)disciplines, zoals in hoofdstuk 4 uitvoeriger werd besproken

voldoet dit RUP (in zijn huidige voorontwerpvorm) meerdere malen niet aan de voorwaarde voor plan-MER-plichtigheid.

De opmaak van een plan-MER is bijgevolg niet noodzakelijk.

+

Bijlage : toelichtingsnota voorontwerp 4 RUP rijschoolstraat